



HAL
open science

Le Moyen-Age, le chaînon qui manquait à l'archéogéographie ?

Sandrine Robert

► **To cite this version:**

Sandrine Robert. Le Moyen-Age, le chaînon qui manquait à l'archéogéographie?. Journot F. Pour une archéologie indisciplinée. Réflexions croisées autour de Joëlle Burnouf, Editions Mergoïl, p. 135-141, 2018. halshs-02348864

HAL Id: halshs-02348864

<https://shs.hal.science/halshs-02348864>

Submitted on 5 Nov 2019

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.

Sandrine Robert
EHESS - Centre de Recherches Historiques - GGH-Terres
190-198 avenue de France
75013 PARIS
sandrine.robert@ehess.fr

Le Moyen-Age, le chaînon qui manquait à l'archéogéographie ?

Restituer le potentiel paysager de la période médiévale était un enjeu essentiel pour l'archéogéographie au moment où elle quittait le champ de la reconstitution pour observer des dynamiques de transmission. En s'affranchissant de l'analyse régressive tout en continuant à exploiter la documentation moderne et contemporaine, les archéogéographes firent du Moyen-Age une période-clé pour comprendre les mécanismes de résilience à l'œuvre de l'Antiquité à aujourd'hui. L'analyse de la dimension matérielle des réseaux routiers¹ montre l'enjeu de restituer la période médiévale, non plus comme une phase de dégradation et de déprise de la route, mais comme une phase de transmission et de création routière.

1 – Introduction

Ces dernières années, les archéogéographes se sont émancipés progressivement de la méthode régressive qui utilise les documents modernes et contemporains pour « aller du mieux au moins bien connu »², pour faire des paysages récents la véritable source de leur recherche. Le temps n'apparaît plus comme un élément qui dégrade les formes et parasite l'accès aux formes anciennes mais comme un véritable agent de leur résilience. Des centurations romaines présenteraient un état de structuration dans leur morphologie actuelle qu'elles n'auraient jamais égalé par le passé³. De nouveaux objets, comme les réseaux de formation, dont certains éléments pourraient tirer leur origine dès la protohistoire, ont pu être pensés⁴. La résilience d'orientations antiques au-delà de leur périmètre d'extension initiale a été démontrée en milieu urbain⁵.

Il ne s'agit pas de formes finies, déployées dans l'espace à une période donnée, mais de quelques éléments structuraux forts (dits morphogènes) qui font tendre un système vers certaines caractéristiques morphologiques : des orientations dominantes, des grands alignements, des connexions, des périodicités etc.)⁶. Dans ces différents cas, c'est le développement d'études diachroniques qui a permis de se dégager d'une stratigraphie linéaire des formes pour accéder à la compréhension d'une véritable dynamique dans le temps.

¹ J'utiliserai le terme « réseau » dans sa définition première : « Ensemble permanent ou accidentel de lignes, de bandes, etc., entrelacées ou entrecroisées plus ou moins régulièrement » (Dictionnaire Petit-Robert) et le terme « route » pour définir la dimension matérielle du cheminement au sol sans considération de statut, d'importance.

² M. Bloch, *Les caractères originaux de l'histoire rurale française*, Paris, Armand Colin, 1988, p. 49

³ G. Chouquer « Les transformations récentes de la centuriation », *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 63e année, n° 4, août 2008, p. 847-874

⁴ C. Lavigne, « Parcelles de fondation et parcelles de formation à l'époque médiévale en Gascogne, Clefs de lecture et problèmes d'interprétation », G. Chouquer dir. *Les formes du paysage-3*, Paris, Errance, 1997, p. 149-58 ; G. Chouquer, « L'émergence de la planimétrie agraire à l'âge du fer », *Études rurales* 175-176, n° 3, décembre 2005, p. 29-52

⁵ Exemple du développement de l'orientation romaine de Paris au-delà de l'emprise de la ville antique : S. Robert, H. Noizet, E. Grosso, P. Chareille, « Premières analyses morphologiques du parcellaire parisien », H. Noizet, B. Bove, L. Costa dir. *Paris de parcelles en pixels : des plans Vasserot au SIG Alpage*, Presses universitaires de Vincennes, p. 197-223

⁶ G. Chouquer 2000 : *L'étude des paysages, essais sur leurs formes et leur histoire*, Errance, 2000 ; S. Robert dir. *Sources et techniques de l'archéogéographie*. Presses Univ. de Franche-Comté, 2011

Depuis quelques années, je me suis intéressée particulièrement aux réseaux routiers car ils sont un laboratoire remarquable pour l'analyse des phénomènes de résilience, à condition que l'on restitue la période médiévale comme un agent à part entière dans les transmissions et non, a priori, comme un temps de rupture ou de dégradation.

Ainsi en étudiant des itinéraires qui se sont transmis de l'Antiquité à aujourd'hui dans le Bassin Parisien, j'ai pu montrer que le trafic semble s'être maintenu entre les grandes villes en s'appuyant sur des transformations constantes des emprises et modelés des routes. On pouvait s'adapter ainsi aux changements techniques, topographiques, à des stratégies locales, etc. sans remettre en cause fondamentalement la circulation. L'originalité du modèle est de démontrer que ces transformations, gérées à l'intérieur d'une articulation constante entre les flux, tracés et modelés, est la base même de la dynamique du système et ce qui permet sa résilience dans le temps. La matérialité des tracés et des modelés est donc apparue comme une dimension incontournable pour étudier la dynamique des réseaux dans le temps⁷.

Or, notre connaissance de la réalité de la route médiévale empêche une bonne compréhension des phénomènes de résilience sur la longue durée car elle introduit une rupture. La distance qui existe entre la connaissance du trafic routier au Moyen-Age et celle de la route comme objet matériel me paraît significative de la difficulté qu'il y a, jusqu'à aujourd'hui, à penser le Moyen-Age autrement que comme une période de dégradation de formes antiques plus élaborées. La relation implicite et anachronique qui est faite entre route et pouvoir nous empêche d'accéder à une vision plus complète du réseau médiéval.

1 – La route des historiens

1.1– La route médiévale comme ersatz de l'antiquité

Alors qu'au cours du XXe s., le commerce s'est imposé comme un sujet central de l'histoire médiévale et a entraîné, à sa suite, l'étude des circulations, la route, dans sa dimension matérielle, ne semble pas s'être imposée comme véritable objet de recherche. En 1939, pour Marc Bloch, « l'histoire routière de l'Europe, avant le XVIIIe s., reste encore presque toute entière à écrire... »⁸. Malgré la création, en 1950 à l'EPHE, d'une collection sur les *Ports - Routes - Trafics*⁹ et la tenue, en 1960, d'un congrès annuel du Comité des travaux historiques et scientifiques à Chambéry-Annecy sur les *Routes, transports et péages au Moyen-Age et à la Renaissance*¹⁰, H. G. Bautier note que l'histoire des routes reste « l'un des domaines les moins bien reconnus de notre histoire nationale, l'un des plus difficiles aussi à défricher »¹¹. Au début des années 1980, Michel Rouche parle encore d'un véritable « trou » ou encore d'un « chaînon manquant » dans la connaissance du réseau routier entre la fin de l'empire romain et le XI^e s.¹² et l'article synthétique de H. G. Bautier sur *La route française et son évolution au cours du Moyen-Age* en 1987, n'est guère plus optimiste. Il y souligne que l'étude des

⁷ S. Robert dir. 2011 *op. cit.* : p. 164-165 et S. Robert « Des outils pour l'analyse de la transmission des trames et réseaux planimétriques : approches multiscalaires et traitements sur SIG », Didier Galop éd., *Paysage et environnement, de la reconstitution du passé aux modèles prospectifs, colloque de Chilhac 27-30 sept. 2006*, Besançon, Presses Univ. de Franche-Comté, 2013, p. 25-39

⁸ En note de l'article : F. Imberdis « Les routes médiévales : mythes et réalités historiques », *Annales d'histoire sociale* 1, n° 4, 1939, p. 411-416

⁹ R. Gandilhon, F. Braudel, Y. Renouard, J. Delumeau, M. Berthet, et L. Febvre, « La recherche historique à l'École pratique des Hautes Etudes », *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations* 8, n° 1, 1953, p. 111-121

¹⁰ Comité des travaux historiques et scientifiques, *Bulletin philologique et historique jusqu'à 1610 du Comité des travaux historiques et scientifiques - Année 1960*, Ministère de l'Éducation nationale, Paris, 1961, p. 1-343

¹¹ R. H. Bautier, « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. I. De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le massif central. », Comité des travaux historiques et scientifiques 1961, *op. cit.*, p. 99

¹² M. Rouche, « L'héritage de la voirie antique dans la Gaule du haut Moyen Âge (Ve-XIe s.) », 12-51, *Flaran*, 1982, p. 12

routes et des transports constitue une des « deux lacunes graves » de l'histoire économique et sociale de la France¹³. Selon lui, malgré des travaux régionaux et les colloques récents comme celui du centre culturel de l'abbaye de Flaran¹⁴, l'histoire de la route et des transports « demeure encore, en grande partie, *terra incognita*. »¹⁵. Il est vrai que lorsque l'on fait le bilan, dans le catalogue de la bibliothèque nationale, des 45 notices de la collection *Ports - Routes - Trafics* publiée entre 1951-1988, seules deux portent spécifiquement sur la route¹⁶. Les autres traitent principalement du commerce maritime ou fluvial.

Bautier voyait trois raisons principales à cette lacune : la dispersion des sources et l'importance donnée au réseau antique et aux routes de pèlerinage¹⁷. Dès 1939, F. Imberdis dénonçait l'idée selon laquelle le Moyen-Age aurait « vécu tout entier et [a] cheminé pendant des siècles sur les débris de la voirie romaine. »¹⁸. Il mit surtout le doigt sur un présupposé implicite qui empêche fondamentalement de penser la route médiévale : l'association anachronique qui est faite entre emprise routière et autorité. Selon lui, les chercheurs transposent sur le réseau ancien le fonctionnement de la route actuelle : une emprise bien délimitée au sol, correspondant à une législation stricte et une autorité chargée de sa construction et de son entretien. Faute de trouver, pour le Moyen-Age, une autorité ayant une compétence territoriale pour procéder à l'établissement et à l'entretien de nouvelles voies de communications sur de vastes étendues, on favorise l'image d'un réseau antique dont la matérialité serait suffisamment « dure » pour persister malgré la disparition de l'autorité responsable¹⁹. Cette image de la dégradation physique de la route, mise en parallèle de la dégradation des institutions et du pouvoir public s'est imposée durablement.

1.2 – Une intense période de création routière

D'autres auteurs, au contraire, présentèrent le Moyen-Age comme une période d'entretien volontaire du réseau antique et de création routière. En 1982, M. Rouche montre les mécanismes d'entretien de la route antique au Moyen-Age²⁰ tandis que pour R. H. Bautier : « Une chose est sûre : sauf cas relativement exceptionnels et contrairement à ce qui a été affirmé, les gens du Moyen Age ont circulé sur des routes créées et construites à l'époque médiévale ». Un réseau « dense, comparable sans doute au réseau moderne par cette densité » se serait constitué au cours du XII^e s. et serait presque achevé à la fin du XIII^e s.²¹

Mais, ces phases d'entretien ou de création ne sont pas pensées indépendamment d'une autorité. De nouvelles routes apparaîtraient à la faveur d'un resserrement de l'autorité à l'échelle locale (les réseaux étoilés de l'*incastellamento* ou de l'encellulement²²) ou en relation avec le redéploiement d'un pouvoir centralisé (pour le service des *missi dominici* aux

¹³ R. H. Bautier, « La route française et son évolution au cours du Moyen Âge », *Académie royale de Belgique, Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques*, 73/1-2, 1987, p. 73

¹⁴ Centre culturel de l'abbaye de Flaran, *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen-Age et aux Temps modernes. Deuxièmes Journées internationales d'Histoire, 20-22 septembre 1980*, Auch, 1982, 303 p.

¹⁵ Bautier 1987 *op. cit.* p. 72. Il faut préciser qu'il met en regard des travaux allemands et espagnols intégrant davantage la cartographie et la matérialité des voies.

¹⁶ V. Chomel, V. et J.-G. Ebersolt, *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne, un péage jurassien du XIII au XVIIIe s.*, École Pratique des Hautes-Études, VI^e section, S.E.V.P.E.N., 1951 216 p. ; J. Craeybeckx, *Un grand commerce d'importation : les vins de France aux anciens Pays-Bas*, École Pratique des Hautes-Études: VI^e section., Paris, SEVPEN, 1958, 310 p.

¹⁷ Bautier 1987 *op. cit.* p. 73

¹⁸ Affirmation de l'Abbé Cochet en 1857, relevée par Imberdis 1939 *op. cit.* p. 411

¹⁹ Imberdis 1939 *op. cit.* p. 413

²⁰ Rouche 1982 *op. cit.* p. 12-27

²¹ Bautier 1961 *op. cit.* p. 100-101

²² Rouche 1982 *op. cit.* p. 32, Bautier 1987 *op. cit.* p. 77

VIII^e et IX^e s.²³ ou en relation avec « l'extension du domaine royal » et « l'accroissement des pouvoirs du souverain »²⁴). Une figure, associant voie et autorité, met en correspondance le développement d'un réseau étoilé autour de Paris et le statut de centre de l'activité politique et administrative qu'acquerrait la ville à partir de Philippe-Auguste²⁵. R. H. Bautier voit ainsi dans la période qui va de 1180 à 1300, « l'établissement d'un nouveau système routier » qui rend méconnaissable l'ancien réseau antique. Un parallèle est fait entre le renforcement du pouvoir centralisé, le renouveau du réseau et l'apparition de mentions explicites de chemins empierrés et de pavement²⁶.

C'est peut-être cette difficulté à penser la circulation de grand parcours en dehors d'une autorité centralisée qui a conduit les chercheurs à privilégier la circulation associée à l'autorité royale et aux puissants (chemins de poste ou des foires), ou à l'autorité ecclésiastique (chemins de pèlerinage, relations entre les abbayes et leurs différents centres).

1.3 – Une route médiévale insaisissable

Afin d'échapper à la notion anachronique qui liait autorité centralisée et emprise, F. Imberdis proposait de définir la route non par l'espace administratif et juridique qu'elle représenterait mais par la circulation : « Une route médiévale, au contraire, c'est essentiellement et uniquement l'endroit où l'on passe. »²⁷. C'est une route non construite, un ensemble de « chemins de terre, tous sensiblement équivalents », dont certains ne vont devenir route que parce que le trafic l'emprunte à un moment donné, de préférence aux autres. On y retrouve la définition donnée par M. Bloch en 1938 :

« J'entrevois, au Moyen-Âge, des pistes, avec toute sorte d'embranchements dont le choix s'offrait presque indifféremment au voyageur : si bien que beaucoup de lieux, écartés les uns des autres, pouvaient se trouver simultanément sur la même "route". À certains endroits, cependant, la voie possible se resserre et se fixe : c'est un gué, un pont, une digue sur un marais [...]. Ou bien, c'est un prince qui, dans l'intérêt de ses droits de péage ou de sauf-conduit, contraint les marchands de se conformer à un itinéraire précis. Ici encore, pourtant, qu'y avait-il au fond d'obligatoire et, par suite, de stable ? Peut-être seulement quelques points de passage ou d'échange, entre lesquels une certaine liberté était laissée à la circulation. »²⁸.

Céline Pérol propose de conceptualiser cette perception sous la notion d' « aires de route »²⁹. Elle l'emprunte à Giuseppe Sergi qui utilise le terme *area di strada* pour désigner le territoire dans lequel des stratégies sont élaborées par différentes institutions locales et régionales pour le contrôle d'un tronçon de la « route de France » entre Chambéry et Turin, puis pour décrire les faisceaux de voies parallèles entrant dans une même direction dans l'étude de la *via francigena*³⁰. Le repérage des « lieux de route », c'est-à-dire les lieux d'accueil et de contrôle

²³ Rouche 1982 *op. cit.* p. 20. Voir p. 28, la rupture qu'il introduit à partir de la fragmentation de l'Empire carolingien en principautés territoriales : « Le maintien des principes d'autorité publique sur l'entretien des voies et de la poste ne pouvait se faire que localement et selon la force du prince territorial... »

²⁴ Bautier 1987 *op. cit.* p. 81

²⁵ Bautier 1961 *op. cit.* p. 102, Bautier 1987 *op. cit.* p. 83, et J. Hubert « Les routes du Moyen-Âge », *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours. Colloques, Cahiers de Civilisation*, Association Pour la Diffusion de la Pensée Française, 1959, p. 48

²⁶ Bautier 1987 *op. cit.* p. 82 ; voir aussi, Hubert 1959 *op. cit.* p. 36-40

²⁷ Imberdis 1939 *op. cit.* p. 412

²⁸ M. Bloch, « La vie de relations et les échanges économiques », *Revue historique*. T 184, Presses universitaires de France (Paris), 1938. p. 178. Il la développe aussi en note dans Imberdis 1939 *op. cit.* p. 416

²⁹ C. Perol, « Comment penser la route ? », *Siècles, Cahiers du Centre d'histoire « Espaces et Cultures »*, n° 25, juin 2007, p. 3-14, § 23-2 ; C. Perol, « Les réseaux routiers de la France médiévale. Ambitions et limites d'un champ d'investigation historique », T. Szabo, *Die Welt der europäischen Strassen: von der Antike bis in die Frühe Neuzeit*, Böhlau Verlag Köln Weimar, 2009, p. 69-85

³⁰ G. Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia da Chambéry a Torino*, Naples, 1981 ; G. Sergi. *Luoghi di strada nel medioevo: fra il Po, il mare et le Alpi occidentali*, Turin, Scriptorium, 1996

des voyageurs permet de dessiner et de « mesurer l'ampleur du couloir de circulation »³¹. Le « chevelu féodal » n'est plus conçu dans « une perspective évolutive qui opposerait un réseau brouillon des Temps Anciens à une linéarité ordonnée des Temps Modernes. Une même route peut se rigidifier à une certaine période pour s'effiloche par la suite ; son évolution n'est pas linéaire ni exclusivement conditionnée par une volonté supérieure et étatique, [...]. Plus une route est fréquentée plus son tracé est net et précis. »³²

Mais cette définition de la route, en déplaçant la question du pouvoir, de l'emprise au contrôle des seuls points de passage, a délaissé le champ des formes et ne parvient pas à nous renseigner sur le modelé concret de la route médiévale. Reléguée au simple chemin mobile dans l'espace, elle est peu décrite dans sa réalité matérielle. Les tentatives pour l'accrocher dans l'espace portent surtout sur les ponts, péages, lieux d'hospitalités, etc. Ces parcours qui varient constamment tout en suivant une même direction proposent un modèle proche de celui de la dynamique des réseaux routiers élaborée en archéogéographie. Mais, sans la dimension matérielle des tracés et modelés, la résilience de la route reste insaisissable.

Existe-t-il une voie médiane entre la route construite, dépendante d'une autorité centralisatrice et le chemin de terre labile ?

2– La route des archéologues

2.1 Un objet patrimonial non identifié

Malgré l'importance du sujet de la circulation, les manuels généraux et les synthèses d'archéologie médiévale ne consacrent pas de sections spécifiques à la route. Sur la quinzaine de pages consacrée à la « Circulation et communication » au Moyen-Age dans la collection « Archéologies de la France », une seule porte sur la route et l'idée qui prédomine reste celle de l'héritage du réseau antique³³. Si l'étude des réseaux de communications terrestres et fluviaux (H 27) a fait partie des thématiques retenues dans la programmation du CNRA de 1997, elle semble n'avoir fait l'objet que d'un seul programme de recherche en archéologie médiévale entre 1997 et 2008 et elle est aussi très peu présente dans les publications d'archéologie médiévale³⁴. Dans le programme *Dynarif* (Dynamique et résilience des réseaux viaires en région Ile-de-France), nous avons indexé systématiquement les mentions de découverte de structures viaires dans les rapports d'opérations d'archéologie préventive réalisées en Ile-de-France, entre 1995 et 2012. Un certain équilibre entre les principales périodes historiques est apparu : 35% dataient de l'Antiquité, 27% de la période Moderne et 25% du Moyen-Age³⁵. Or, la comparaison avec les entités archéologiques enregistrées dans le fichier de la carte archéologique nationale, pour la même période, montre un déséquilibre important en faveur de l'Antiquité (79% des mentions) alors que le Moyen-Age ne représente plus que 7% des entités enregistrées. Une sélection semble donc faite au moment de l'enregistrement dans la base *Patriarche*. Celle-ci peut s'expliquer par la difficulté à identifier l'information sur les voies dans les rapports d'opération³⁶ mais aussi par la référence constante qui est faite à un modèle privilégiant la voie antique construite au détriment d'autres types de route.

³¹ Perol 2007 *op. cit.* § 24

³² Perol 2009 *op. cit.* p. 79

³³ I. Catteddu, *Archéologie médiévale en France : Le premier Moyen Âge (V^e-XI^e s.)*. La Découverte, 2009, p. 103

³⁴ J. Chapelot dir., *30 ans d'archéologie médiévale en France*, Publications du CRAHM, 2010, p. 403 et p. 413

³⁵ S. Robert et N. Verdier dir., *Dynamique et résilience des réseaux routiers. Archéogéographes et archéologues en région Ile-de-France*. 52^e supplément à la Revue archéologique du Centre de la France, Tours, FERACF, 2014, p. 13

³⁶ Robert et Verdier dir. 2014 *op. cit.* p. 74

De fait, lorsque la recherche archéologique s'est attardée sur les voies médiévales, ce fut souvent sur des voies en dur, que l'on avait identifiées d'abord comme des vestiges d'autres périodes. En 1972, Yves Jeannin consacra un long article à la datation médiévale des voies à ornières du Jura, traditionnellement attribuées aux celtes et aux romains. Il précise qu'une telle erreur a pu avoir pour origine « la négation traditionnelle de toute création importante en matière de voirie médiévale. »³⁷. De même, lorsqu'Éric Vion entama son enquête sur les chemins du canton de Vaud, il rappella que jusqu'alors la recherche avait été orientée pour conforter « une idéologie de la voie romaine »³⁸, datant à tort des chemins médiévaux et modernes de la période antique et laissant de côté d'importants groupes de vestiges de chemins creux³⁹. La prédominance du réseau antique a donc longtemps entravé le développement d'une véritable recherche sur les voies médiévales.

2.2 : Route construite et pouvoir

Il faut remonter au début du XVII^e s. pour comprendre la place accordée en archéologie à la route antique construite. Dès 1622, dans son *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, Nicolas Bergier a élaboré un modèle théorique de la route antique qui a été repris jusqu'à aujourd'hui à travers une filiation lisible dans les manuels sur la route écrits par les archéologues ainsi que par les ingénieurs des Pont-et-Chaussées⁴⁰.

C'est en replaçant cet écrit dans son contexte historique et dans la biographie de Bergier, que l'on comprend les choix de l'auteur. Bergier l'écrit, à la demande d'un conseiller du roi, au moment où il souhaite se faire pensionner pour ses travaux d'érudition⁴¹. Il cherche alors à se faire remarquer par le pouvoir en place en démontrant en quoi la construction et l'entretien des routes sont un sujet d'utilité publique et pourraient apporter du prestige à ceux qui le prennent en charge. Son attention se focalise d'abord sur les inscriptions latines mettant en valeur le rôle joué par les magistrats et les empereurs romains dans la construction des voies⁴². C'est donc avant tout un travail d'historien, ancré dans la tradition philologique. Bergier s'appuie essentiellement sur des textes antiques empruntés à l'architecture domestique pour proposer un modèle-type de voie, inspiré de l'élaboration des ordres architecturaux d'Alberti (1404-1472)⁴³. Il décrit comment il choisit volontairement d'écarter les chemins « non pavés simplement faits et marqués par le froissement du charroy et des chevaux », décrits dans les textes antiques, pour privilégier les chemins qui seraient l'expression de l'Art et de la raison humaine à travers l'utilisation de matériaux taillés et leur articulation en strates ordonnées les distinguant le plus possible de la nature⁴⁴. La prédominance de la voie construite sur le chemin de terre est donc une construction de la modernité qui repose en partie sur la distinction nature/culture et qui puise ses fondements dans l'articulation tentée par Bergier entre route et pouvoir monarchique. En archéologie, la

³⁷ Y. Jeannin, « Voies à ornières du Jura : Yves Jeannin », *Archéologie médiévale*, Tome II (1972), p. 145

³⁸ E. Vion, « Vestiges routiers et voies romaines. Mélanges Raymond Chevallier. », *Caesarodunum, Tome XXIX vol 2, Histoire et archéologie, tome 2*, Tours, 1995, p. 145. Les mots sont entre guillemets chez l'auteur.

³⁹ E. Vion, « L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles », *Paysages découverts*, 1989, p. 67-69 et Vion *op. cit.* 1995 p. 145

⁴⁰ Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 16-18, sur la postérité des thèmes bergiens dans les manuels d'Albert Grenier et de Raymond Chevallier p. 25-26 et du modèle stratifiée de voie p. 29-30

⁴¹ Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 19

⁴² Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 21 et pour la place des chapitres consacrés à la documentation épigraphiques dans les manuels postérieurs : p. 22-24

⁴³ Les textes antiques représentent 87% des citations dans l'ouvrage de N. Bergier : Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 19-21

⁴⁴ Bergier 1622 *op. cit.* p. 135 et sur la construction du modèle stratifié de la route antique : Robert et Verdier dir. 2014 *op. cit.* p. 25-29

construction des grandes routes peine donc aussi à se dissocier de la question de l'autorité. Pourtant, la réalité du terrain semble tout autre.

3 : L'enseignement du terrain

Les résultats du PCR *Dynarif* permettent de préciser le modèle de la route médiévale et montrent comment l'opposition traditionnelle entre route antique construite et chemin de terre médiéval labile doit être nuancée. En premier lieu, parce que le modèle de la route antique est questionné. 115 états de circulation, datés de la protohistoire à la période moderne ont été étudiés en détail⁴⁵.

La route qui domine est la route à faible investissement⁴⁶ : la bande de circulation est améliorée par la présence de matériaux légers (sable, cailloutis,...) et des fossés sont parfois creusés pour faciliter le drainage et/ou délimiter l'emprise. Ce type de route représente la moitié du corpus de *Dynarif* et semble donc être la norme, toutes périodes confondues. Vient ensuite la route à investissement moyen avec l'ajout d'une couche de fondation ou la mobilisation de matériau plus gros (18% des états). Les voies à très fort investissement (avec fondation, couche de circulation en dur, fossés, éventuellement contreforts, matériaux de gros modules ou taillés) n'ont représenté au final que 5% de l'ensemble du corpus⁴⁷. La route construite apparaît donc plutôt comme une anomalie, y compris à l'Antiquité.

En effet, seuls 13% des états antiques étaient proches du modèle élaboré par N. Bergier. La grande majorité ne comportait qu'un apport limité de matériaux exogènes. Sur une grande voie stratégique comme la chaussée Jules-César, des tronçons à très fort investissement coexistaient avec, à quelques kilomètres, des tronçons très peu construits. L'implantation topographique et le contexte (habitat, champ...) semblent déterminer en grande partie les matérialités⁴⁸.

La réalité de la route antique normalisée et construite n'a pas résisté à l'épreuve du terrain. Celle de la route moderne, non plus. Là aussi, le modèle prescrit par les Pont-et-Chaussée ne se rencontre que rarement. Dans 67% des cas, la route ne présentait qu'une bande de circulation simple, sans couche de fondation, de forme ou de base. Le pavage est rare et limité dans l'espace (montées, carrefours)⁴⁹.

36 états de circulation, datés du VI^e s. au XV^e s., ont été étudiés dont 21 relevés sur des voies de grand parcours. La circulation sans investissement, directement sur le substrat, est bien représentée mais c'est surtout la voie ayant fait l'objet d'un investissement minimum qui domine. Des matériaux exogènes variés ont été apportés pour consolider la couche de circulation : craie damée, cailloutis de silex, blocs ou cailloutis de grès, de calcaire ou de meulière, limon, tessons de tuiles, graviers. Des fossés sont assez souvent présents sur deux ou un seul côté. Ces exemples s'ajoutent à ceux de plusieurs chemins aménagés, observés pour le haut Moyen-Âge⁵⁰.

⁴⁵ Un « état » désigne un moment identifié de circulation défini par une emprise et une chronologie. Une nouvelle fondation, une nouvelle couche de circulation ou un déplacement significatif de l'emprise amènent la définition d'un nouvel état (Robert et Verdier dir. 2014 *op. cit.* p. 33). Sur l'ensemble de la base, 77% des états étudiés ont été recueillies sur des voies de grand parcours.

⁴⁶ Le critère de *Labor Investment* (investissement en travail et en main d'œuvre) a été transféré dans le PCR *Dynarif* à partir de T. Earle, « Routes through the Landscapes: A Comparative Approach ». J. Snead, Erickson C. and Darling J. ed. *Landscapes of Movement: Trails, Paths, and Roads in Anthropological Perspective*. Philadelphia, University of Pennsylvania Press, 2009, p 253-269 et adapté aux observations sur les routes franciliennes : Robert et Verdier dir. 2014 p. 53

⁴⁷ Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 55

⁴⁸ Robert et Verdier dir. 2014 *op. cit.* p. 56-57

⁴⁹ Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 47

⁵⁰ S. Robert, « L'héritage pré et post-romain dans les réseaux routiers anciens ». *Les Nouvelles de l'archéologie*, n° 115, mars 2009, p. 23-30

La largeur de la bande de circulation qui domine est comprise entre 3 et 7m (c'est aussi le cas pour l'Antiquité et la période moderne) et on ne parvient pas à distinguer les cinq catégories proposées par Ph. Beaumanoir dans la *Coutume du Beauvaisis* (1283)⁵¹. Par contre, les largeurs les plus importantes ont été observées sur des tracés ne succédant pas à un axe antique comme des chemins de petit parcours dans des contextes d'habitat ou sur le *Vieux Chemin de Rouen*⁵².

Cet axe régional, observé à Cergy, à l'occasion de quatre opérations de diagnostics archéologiques, dessert les lieux cités par Eudes Rigaud, lors de ses visites paroissiales entre Rouen et Paris, en 1248⁵³. Avant 1778, une nouvelle route a rectifié plusieurs tronçons de la voie médiévale. L'ancien tracé a été observé. La largeur de la bande de roulement variait entre 1,50 et 8m et reposait, la plupart du temps, directement sur le substrat limoneux. Une section d'environ 10m de long était pavée de grès et des contreforts limitaient par endroits les fluctuations de la bande de circulation. Des diverticules sont apparus, faisant parfois porter l'emprise de la route jusqu'à 42m. Mais cet élargissement reste circonscrit dans l'espace car la voie n'a pas été découverte ailleurs dans l'étendue des décapages.

Concernant la transmission du réseau, seuls neuf sur les 36 états succédaient à des niveaux de circulation antiques. 27 états étaient des niveaux de circulation nouveaux. Le Moyen-Age apparaît donc comme une véritable période de création tout en remobilisant en partie l'héritage antique. Là, où cet héritage est le plus fort est vraisemblablement dans le maintien de certaines directions à l'échelle régionale. Localement, modelés et tracés se transforment.

Aujourd'hui, seuls cinq des tronçons ayant fonctionné à l'époque médiévale sont encore actifs, sous forme de chemin ou de route. Mais beaucoup de ces chemins étaient visibles sur le cadastre napoléonien au début du XIX^e s.

Ces exemples montrent que l'on est loin de la trace labile, à peine marquée au sol, prompte à se déplacer au gré des changements d'usages. Le Moyen-Age apparaît comme une période de création routière, tout en réutilisant le legs de l'antiquité qu'il transforme dans ses tracés, ses modelés. Le chemin de terre n'est pas l'apanage de la route médiévale, il domine pour toutes les périodes et on peut voir alterner pour un même axe des parties construites et non construites en fonction des contextes traversés. La route médiévale, si elle ne fait pas l'objet d'un fort investissement, est cependant souvent marquée au sol par l'apport de matériaux exogènes et par des fossés. Elle peut durer plusieurs siècles même si elle n'est pas construite en dur. Et si son emprise au sol n'est pas aussi bornée que celle de la route contemporaine, elle ne divague pas non plus en tous sens. Elle semble déjà inscrite au Moyen-Age dans des faisceaux de tracés cohérents articulés dans des itinéraires. L'étude archéogéographique des emprises transmises sur les cartes et photographies aériennes a permis la reconstitution de tracés routiers cohérents dont certains auraient fonctionné dès le haut Moyen-Age. Je l'ai détaillé, dans un précédent article ⁵⁴.

Conclusion :

L'exemple des réseaux routiers montre que c'est à la fois notre conception des formes médiévales et celles des formes antiques, trop souvent posées comme normes, qui nous limitent dans la perception du monde matériel du Moyen-Age. Au-delà, c'est la relation implicite entre forme et fonction, forme et société et plus particulièrement entre forme et

⁵¹ Hubrecht G., Ph. De Beaumanoir, *Coutumes de Beauvaisis*, Paris, Editions A. et J. Picard, 1974, 280 p.

⁵² Robert et Verdier dir. 2014 *op. cit.* p. 52

⁵³P. Ouzoulias, Eudes Rigaud et le vieux chemin Paris-Rouen, Cuisenier dir., *Matière et figure. Paris*, s. n., collection Etudes et Travaux, 3 p. 17-42

⁵⁴ S. Robert « De la route-monument au réseau routier ». *Les Nouvelles de l'archéologie*, n° 115, mars 2009, p. 8-12.

autorité qui doit être portée à la conscience et réintérogée⁵⁵. La notion de dégradation des formes du paysage au Moyen-Age doit être nuancée en restituant précisément les tracés et les modelés à partir des traces planimétriques et des données de terrain, sans a priori sur les types de modèles recherchés. C'est la condition pour comprendre véritablement la dynamique archéogéographique des réseaux dans le temps, et observer ou non des continuités. Car le Moyen-Age est aussi une période de rupture, de bifurcations : des tendances disparaissent, s'inversent, etc, mais l'échelle de ces ruptures doit être restituée⁵⁶. Le Moyen-Age n'est plus aujourd'hui le trou noir sur lequel vient buter l'historien qui utilise les cartes modernes et contemporaines pour accéder à des périodes plus anciennes. C'est un temps actif, véritable courroie de transmission pour les formes mais aussi pour les documents que l'historien élabore comme source. Ainsi, une grande partie des sources d'étude des voies antiques comme les microtoponymes, les itinéraires antiques, etc., nous sont parvenues par le biais du Moyen-Age.

Ainsi, si l'archéogéographie semble avoir trouvé un écosystème favorable à son développement en archéologie ou histoire médiévale ces dernières années (en témoigne par exemple le colloque tenu dans le Medieval Europe Paris 2007), il ne s'agit pas seulement du hasard d'affinités intellectuelles. Restituer le Moyen-Age à sa véritable place était un enjeu essentiel pour l'archéogéographie.

⁵⁵ G. Chouquer, « Ce que le temps fait aux formes planimétriques », *Géocarrefour* 84, n° 4, mars 2010, 217-226 ; S. Robert, « Une vision renouvelée de la dynamique forme-société entre archéologie et géographie », *L'Espace géographique* Tome 41, n° 4, décembre 2012, p. 310-323

⁵⁶ cf. par exemple des « effacements » de trames articulées avec des grandes directions routières qui se réorganisent (S. Robert 2013 *op. cit.*) et la nécessité de rapporter les ruptures observées à l'échelle de l'observation (Robert et Verdier 2014 *op. cit.* p. 68)