



HAL
open science

Mobilité ou immobilité du réseau viaire dans la longue durée? Le cas de la région de Sancergues (Cher)

Nicolas Poirier

► **To cite this version:**

Nicolas Poirier. Mobilité ou immobilité du réseau viaire dans la longue durée? Le cas de la région de Sancergues (Cher). C. Gandini, L. Laüt. Regards croisés sur le Berry ancien: Sites, réseaux et territoires, ARCHEA/FERACF, pp.135-146, 2013, 45e Supplément à la Revue Archéologique du Centre de la France, 978-2-913272-30-9. halshs-00913848

HAL Id: halshs-00913848

<https://shs.hal.science/halshs-00913848>

Submitted on 10 Oct 2018

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.

Mobilité ou immobilité du réseau viaire dans la longue durée ? Le cas de la région de Sancergues (Cher)

Nicolas Poirier

Résumé : En milieu rural, l'étude du réseau viaire doit permettre de mesurer l'insertion de la zone étudiée dans les réseaux de communication régionaux. On propose ici d'analyser la structure du réseau viaire d'une micro-région berrichonne en prenant comme source les dénominations que prennent les chemins sur les planches du cadastre napoléonien, puis en observant la morphologie de ce réseau dans ses différents niveaux d'organisation, de l'infra-local au supra-régional. Enfin, la mobilisation des plans anciens et des sources écrites médiévales et modernes permet d'apprécier la dynamique du réseau viaire et l'ancienneté de certains itinéraires régionaux.

Mots-clés : réseau viaire, analyse morphologique, approche régressive

Analyser le réseau viaire à échelle locale dans la longue durée : Pourquoi ? Comment ?

En milieu rural, le réseau des chemins permet de relier entre eux les lieux habités, d'accéder aux forêts, prairies et parcelles cultivées, d'irriguer les territoires politiques, administratifs, religieux ou agraires. Son étude permet donc de mesurer l'intégration des points de peuplement (habitats groupés et isolés) et d'estimer la place de la zone étudiée dans les réseaux de communication à l'échelle régionale.

Un récent dossier des *Nouvelles de l'Archéologie* intitulé "Du sentier à la route, une archéologie des réseaux viaires" (Robert, Verdier 2009) fait le point sur l'historiographie de l'étude historique des réseaux viaires et des tendances actuelles de la recherche en ce domaine. Il en ressort que les différentes approches de ces réseaux peuvent être distinguées en approches "morphologiques", privilégiant la matérialité des voies de communication à leur fonction (Guilherme 1984), ou approches "historiques" s'intéressant à l'institution chargée de l'établissement et de l'entretien de la route ainsi qu'à la nature des communications et des échanges dont celle-ci est le support (Gohier 1997). On note également que les études routières ont longtemps été déterminées par des périodisations liées aux sources utilisées : vestiges archéologiques impulsant l'étude des voies antiques (Chenon 1922), sources écrites documentant les usages des grandes routes médiévales ou données planimétriques fondant la restitution des réseaux viaires modernes et contemporains. Depuis une vingtaine d'années, une approche réellement archéologique des réseaux à petite échelle et dans la longue durée - et non plus seulement des tronçons les constituant - associant données de terrain, observations planimétriques et études textuelles (Vion 1989 ; Chouquer 1997 ; Robert 2006) a permis de démontrer les possibilités de transmission des voies de communication anciennes jusqu'aux tracés actuels, sous forme de routes mais aussi de limites parcellaires.

Dans le cadre d'une thèse (Poirier 2007 ; 2010) portant sur la construction de l'espace rural dans la région de Sancergues (Fig. 1), j'ai été amené à proposer une méthodologie d'approche du réseau viaire à échelle locale. La démarche est double : elle consiste en une analyse de la morphologie du réseau subcontemporain dans son ensemble, qui sert ensuite de référentiel spatial pour la localisation des mentions de chemins récoltées dans les sources écrites médiévales et modernes.

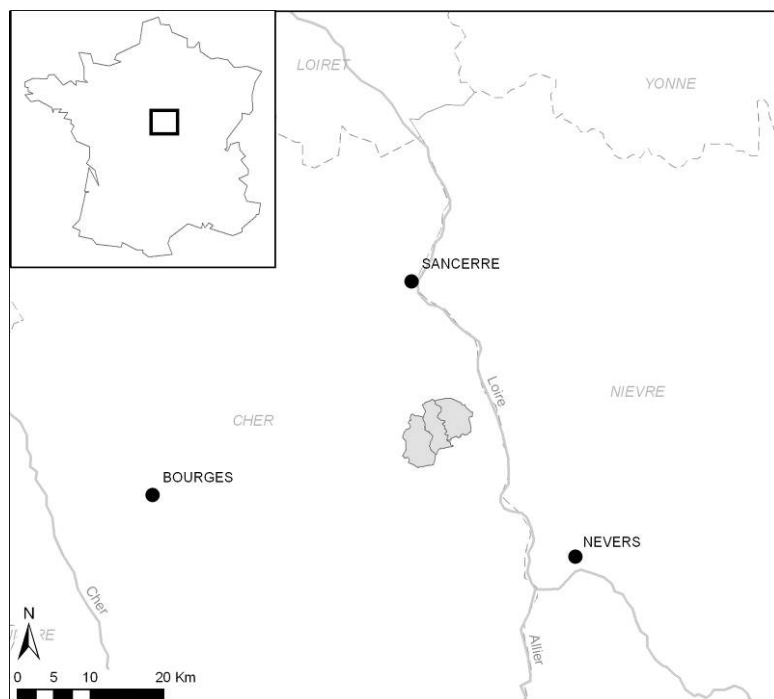


Fig. 1: Localisation de la zone d'étude.

1. Hiérarchiser le réseau subcontemporain pour mesurer l'intégration de la zone étudiée

Les plans cadastraux du début du XIX^e s. constituent une source documentaire privilégiée pour analyser la structure du réseau viaire dans l'emprise de la zone étudiée. Ils présentent en effet, pour la première fois de manière planimétrique et exhaustive, une image de ce réseau dans la plupart de ses composantes : voies régionales, voies de desserte locale et chemins ruraux d'accès aux parcelles cultivées (Fig. 2).

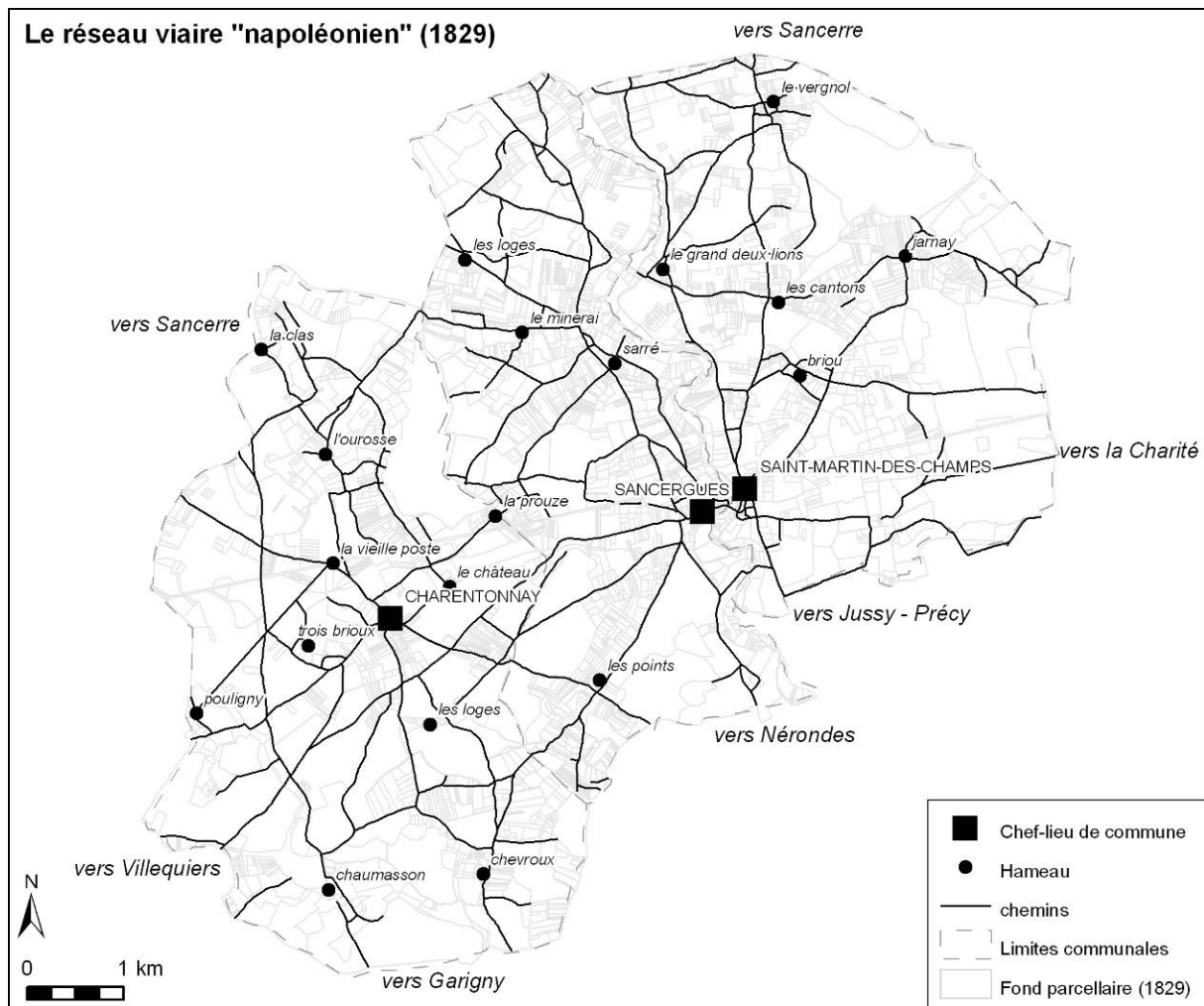


Fig. 2 : Le réseau viaire représenté sur le cadastre "napoléonien" (1829)

1.1 Hiérarchisation du réseau viaire napoléonien selon la dénomination des tronçons

La première approche proposée utilise la totalité de l'information fournie par le cadastre napoléonien : non seulement l'information spatiale fournie par le tracé des voies et chemins, mais également l'information sémantique contenue dans la dénomination que portent ces tracés. Je propose donc dans un premier temps de hiérarchiser les tracés selon la dénomination qu'ils portent sur le cadastre napoléonien. Ainsi on distinguera donc un réseau de dénominations infra-locales constitué par les chemins reliant deux points de peuplements n'étant pas chefs-lieux de commune (hameaux), un réseau de dénominations locales constitué par les chemins reliant un chef-lieu de commune à un hameau, un réseau de dénominations supra-locales, constitué par les chemins reliant deux chefs-lieux de commune. Les tronçons ne portant aucun nom sur le cadastre resteront sans information sur la hiérarchie du réseau auquel ils appartiennent.

Ces critères de typologie hiérarchique ayant été saisis au sein du SIG à l'échelle de chaque tronçon du réseau viaire, il est possible de cartographier chacun des niveaux ainsi créés (Fig. 3).

1.1.1 Les dénominations de rang supra-local

La répartition spatiale des tronçons de dénomination supra-locale montre, assez logiquement, que ces voies permettent de relier les agglomérations de la zone étudiée aux villages et villes voisines que sont Bourges et Villequiers à l'Ouest, La Charité à l'Est, Sancerre au Nord, Nérondes, Jussy et

Garigny au Sud. Ainsi, les dénominations des tronçons de voies portées sur le cadastre ancien suggèrent la présence d'un certain nombre d'itinéraires de rang supra-local dont il faudra tenter de restituer le parcours par le biais de l'analyse morphologique du réseau viaire.

1.1.2 Les dénominations de rang local

Par définition (chemin reliant un bourg à un hameau), la répartition spatiale des dénominations de rang local montre que les tronçons concernés sont majoritairement polarisés par les bourgs. Plusieurs communes limitrophes entrent dans la dénomination de ces tronçons : Couy, Jussy et La Charité. Il est à noter que les tronçons portant "La Charité" comme l'un des aboutissants pénètrent profondément dans le territoire communal de Saint-Martin-des-Champs, permettant de desservir les hameaux du Briou et de Deux-Lions. A l'exception d'un petit tronçon de la commune de Charentonnay, toutes ces voies intégrant une commune limitrophe rejoignent les limites communales de la zone étudiée.

58 % des tronçons de dénomination locale portent "Sancergues" comme aboutissant. Il faut noter la forte polarisation du réseau de dénomination locale par ce chef-lieu sur l'ensemble des trois communes. La rareté des mentions du village de Saint-Martin-des-Champs s'explique par l'unité que forment les deux agglomérations de Sancergues et Saint-Martin.

Quelques tronçons dont la dénomination porte un bourg comme aboutissant ne présentent toutefois pas de tracé direct permettant de relier le bourg en question. La jonction du bourg ne peut se faire à partir de ces tronçons que par des trajets en baïonnette. On peut envisager de restituer à partir de ces cas des itinéraires disparus au moment de la levée du cadastre ancien.

1.1.3 Les dénominations de rang infra-local

Ces tronçons permettent de relier entre eux les hameaux. On trouve des dénominations infra-locales essentiellement dans la partie nord de la zone d'étude. La plupart du temps, ces tronçons sont des voies de raccordement d'un hameau à une voie de rang supérieur (par exemple : "*chemin de Trois-Brioux à la route*"). Dans de nombreux cas, ils ne comportent même pas deux aboutissants (par exemple : "*chemin de Fragnes*", "*chemin de Villeret*" ou "*chemin du Grand Crof*"). Plusieurs d'entre eux sont dénommés "*chemin d'aisance*" ou "*chemin de desservissement* [sic]". Ils desservent en effet des bois ou des champs ou servent de raccordement entre deux chemins de rang supérieur.

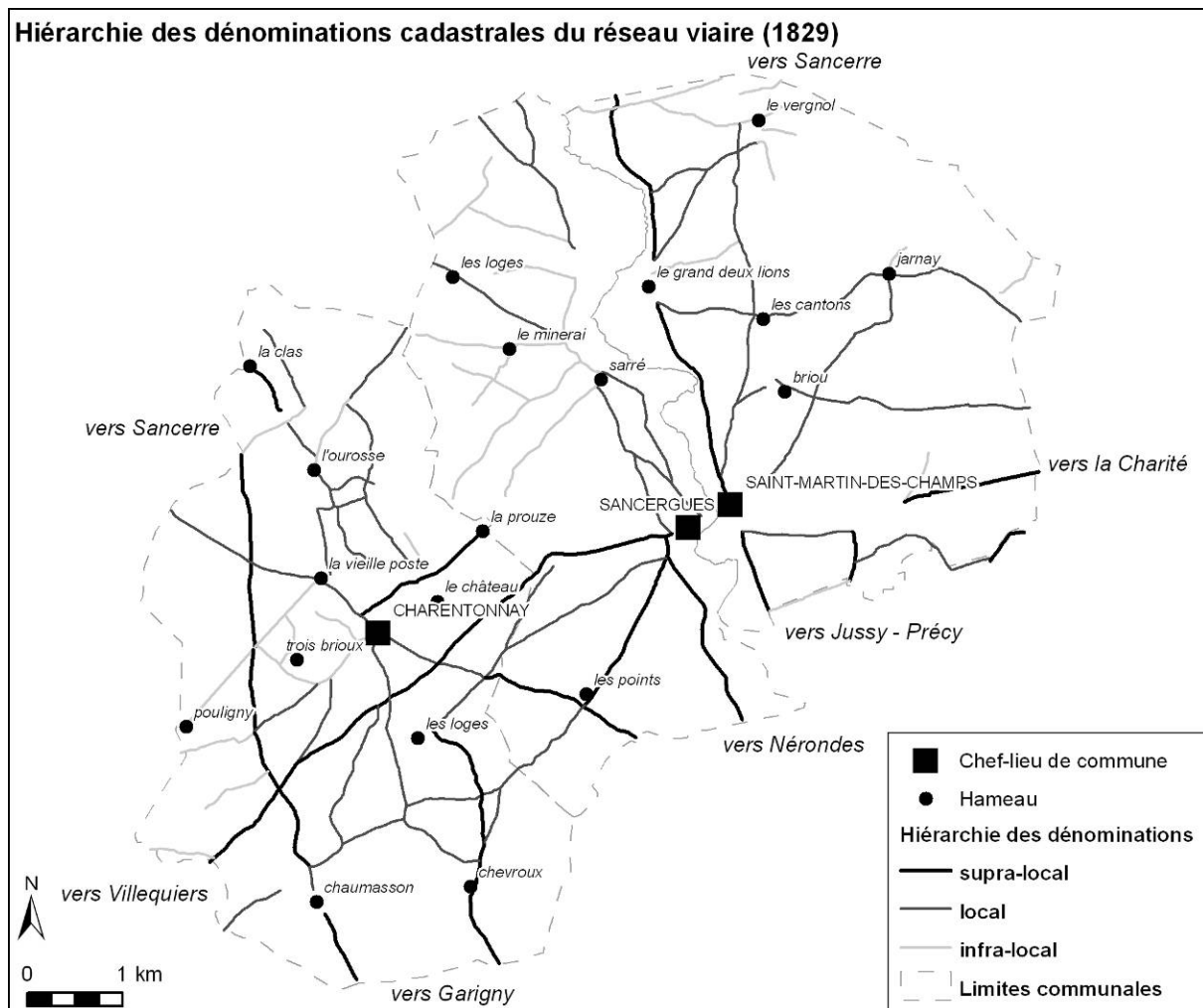


Fig. 3 : Hiérarchie des dénominations cadastrales du réseau viaire de 1829.

1.2 Hiérarchisation morphologique du réseau viaire napoléonien

On peut appliquer la même méthode de tri morphologique que celle réalisée à l'échelle régionale sur le réseau viaire actuel, en reprenant les hypothèses proposées par E. Vion (Vion 1989) (Fig. 4). Cette approche a été élaborée pour l'étude du réseau viaire vaudois à partir d'une documentation planimétrique datant pour l'essentiel de l'époque moderne. La démarche consiste à poser comme hypothèse que le réseau routier actuel est le résultat de nombreuses recompositions et qu'il contient en lui-même les traces de son histoire. L'objectif est donc de déconstruire le réseau actuel afin d'y lire l'enregistrement des itinéraires passés. Pour cela, il s'agit de raisonner par niveaux d'organisation des tronçons du réseau routier.

1.2.1 Le réseau local

Le réseau dit "local" regroupe ici les tronçons polarisés par les bourgs (chemins permettant de relier un bourg à un hameau ou à la limite communale) et par les hameaux (permettant de relier un hameau à la limite communale, à un autre hameau ou à un autre chemin auquel il est subordonné) qui déterminent sa forme généralement étoilée. Dans la zone étudiée, le réseau local représente 53 % de la longueur totale du réseau viaire.

La répartition spatiale de ce réseau montre l'attraction prépondérante de l'agglomération de Sancergues – Saint-Martin sur le réseau viaire. Ce seul bourg polarise 34,7 km sur les 74,5 km qui composent le réseau local soit 46,6 %. Par comparaison, le bourg de Charentonnay ne polarise que

11,9 km (16 %). Le reste (37,4 %) est polarisé par les hameaux.

1.2.2 Les tronçons non polarisés à l'échelle d'observation

On définit comme "non polarisés" tous les tronçons ne s'intégrant pas dans les réseaux polarisés (bourgs ou hameaux). Ce sont les "anomalies" d'E. Vion (Vion 1989). Ils sont supposés être les traces d'itinéraires anciens désaffectés au moment de la levée des plans. Dans la zone étudiée, l'ensemble de ces tronçons représente 47 % de la longueur du réseau viaire. Ces tronçons ne sont liés à aucun bourg. Même s'ils passent par des hameaux, on ne peut pas considérer qu'ils sont strictement "polarisés" par ceux-ci car ils ne forment pas un réseau étoilé. Si certains sont assez longs (4,8 km pour le plus important) et semblent éviter délibérément les centres habités, d'autres sont très courts et peuvent être assimilés à de petits chemins de desserte des bois ou des champs.

1.2.3 Un réseau supra-local ?

Le réseau de tracés supra-locaux est reconstruit par l'association de tronçons non polarisés reliés entre eux par l'intermédiaire de tronçons polarisés au plus court et au plus droit. Pour cela, compte-tenu du changement d'échelle opéré par rapport à l'expérience d'E. Vion, j'ai considéré qu'une limite parcellaire permettant de relier deux tronçons non polarisés pouvait également être prise en compte pour la restitution de ce niveau d'organisation. En effet, il est désormais avéré qu'un chemin désaffecté peut couramment être fossilisé sous forme de limite parcellaire matérielle (fossé, haie) ou non. Ces tracés sont susceptibles de témoigner de la présence d'itinéraires supra-locaux, actifs ou anciens. Dans la zone étudiée, cinq grands tracés peuvent être restitués (Fig. 4).

Le premier (Tracé A), de direction ouest-est, entre dans Charentonnay en passant au nord du domaine de Boisrond, passe au sud du village sans le desservir et rejoint le bourg de Sancergues où il forme la rue principale. Il peut être poursuivi sur la commune de Saint-Martin vers l'Est où il semble desservir le domaine de Montifaut, même si une rupture est visible à ce niveau. Toutefois, c'est par ce domaine que s'opère la jonction avec la fin du tracé vers l'Est qui quitte la commune en direction de La Charité. Ce tracé est le plus long avec 10,2 km. Il faut noter qu'il ne dessert aucun lieu habité hormis le bourg de Sancergues et le domaine de Montifaut.

Le deuxième (Tracé B) peut être considéré comme un tracé concurrent du précédent dans la mesure où sa direction est similaire. Il entre par l'Ouest dans la commune de Charentonnay (probablement en provenance de Couy - Villequiers). A hauteur du domaine du Tremblat, il semble coupé par le grand étang de Chaumasson. Il passe au nord du hameau de Chaumasson sans le desservir. En prenant une direction Nord-est, il dessert le hameau des Points et se raccorde au grand tracé précédent à l'entrée de l'agglomération.

Le troisième (Tracé C), de direction nord-sud, n'emprunte aucun tronçon du réseau local. Il peut être restitué d'après la seule jonction de tronçons non polarisés. Il est lisible directement dans le réseau viaire. Sur toute la partie nord de son tracé, il ne dessert aucun lieu habité de la commune de Charentonnay. Il passe loin à l'ouest du bourg, dessert au Sud le domaine de Boisrond et le hameau de Chaumasson. A ce niveau, une rupture du tracé est notable, créée par la présence même du hameau qui semble postérieur à la voie. Néanmoins, on peut restituer la poursuite de ce tracé au sud de Chaumasson, par où il quitte la commune.

Le quatrième (Tracé D), de direction Nord-ouest Sud-est, entre dans la commune de Charentonnay par le hameau des Asnins, dessert La Vieille Poste, entre dans le bourg par l'Ouest et en sort par l'Est. Il rejoint le hameau des Petites Maisons où il entre dans la commune de Sancergues, dessert Les Points et poursuit son tracé vers le Sud-est en direction de Jussy.

Enfin, le cinquième (Tracé E), de direction est-ouest, traverse la totalité de la commune de Saint-Martin et une grande partie de la commune de Sancergues dans sa partie Nord. De même que le tracé n°3, il n'emprunte que très peu le réseau local. Il ne dessert aucun village. En revanche, il dessert de nombreux hameaux de la commune de Saint-Martin. Il entre dans Saint-Martin par l'Est (en provenance de La Charité), traverse les hameaux de Jarnay, les Ténébrés, les Cantons, Deux-Lions. Sur la commune de Sancergues, il rejoint Fragne et se poursuit vers le Nord-ouest en direction de Lugny. Il s'interrompt brutalement avant d'atteindre la limite communale, sans qu'il soit possible de le prolonger par une quelconque ligne de continuité parcellaire.

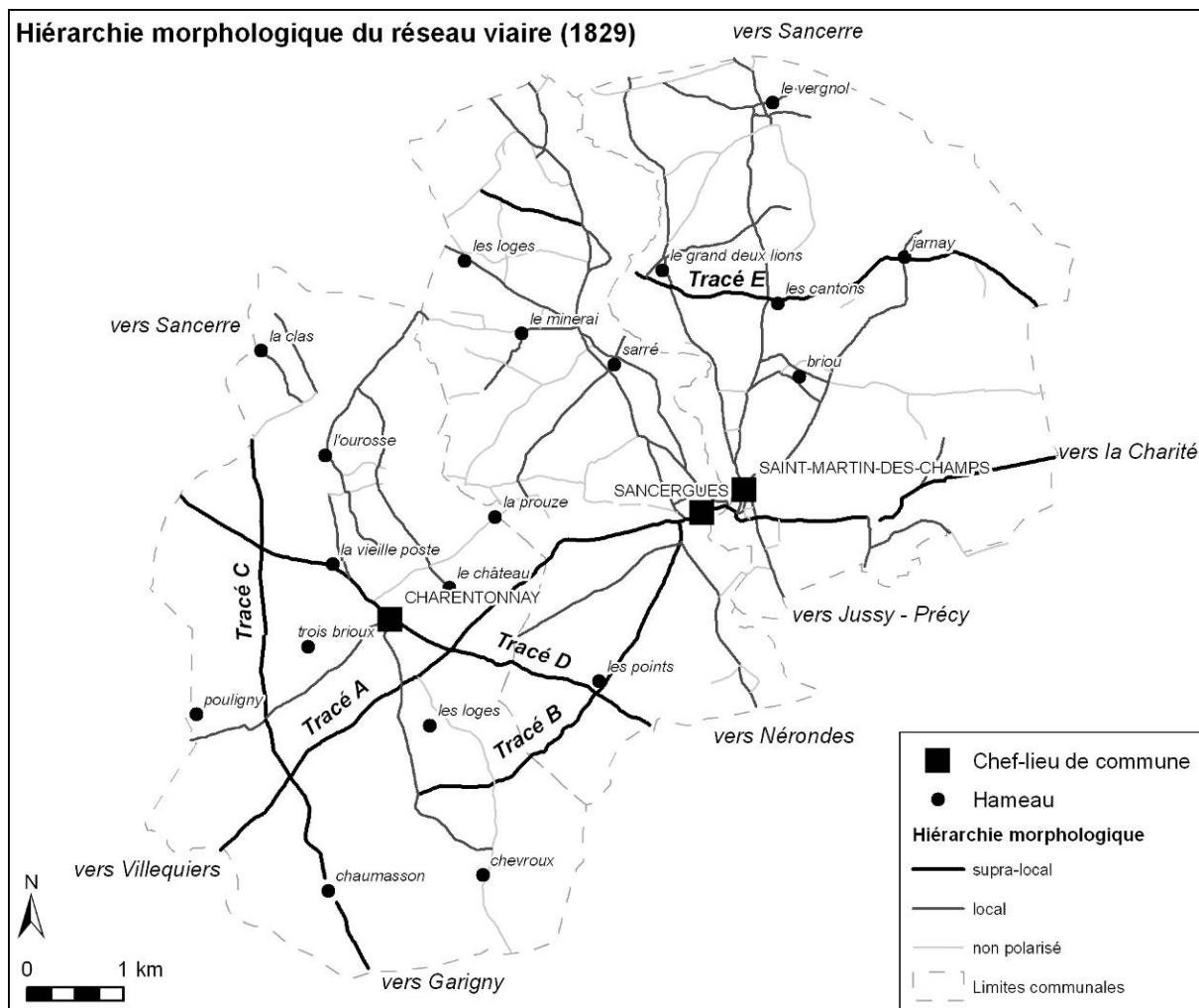


Fig. 4 : Hiérarchie morphologique du réseau viare de 1829.

1.3 Synthèse

Il est nécessaire dans un dernier temps de confronter les résultats des deux méthodes de hiérarchisation du réseau viare afin de mesurer leurs parts de concordance et de discordance et d'en tirer des conclusions concernant le rôle des différents éléments constituant le réseau viare dans l'emprise de la zone étudiée. La confrontation des cartes obtenues par hiérarchie des dénominations cadastrales et par tri morphologique révèle plusieurs éléments concordants.

A l'ouest de la commune de Charentonnay, le tracé Nord-Sud traversant tout le territoire communal est classé au rang "supra-local" par les deux méthodes. Il porte le nom de "*Chemin de Garigny à Sancerre*".

Le tracé Est-Ouest traversant les communes de Charentonnay et Sancergues est également classé au rang "supra-local" par les deux méthodes. Il est appelé "*chemin de Villequiers à Sancergues*". Après Sancergues, vers l'Ouest, sa dénomination est seulement de rang "local" mais permettrait de rejoindre un tronçon également classé de rang "supra-local" par les deux méthodes, dénommé "*Ancienne route de La Charité à Bourges*", en direction de La Charité.

De même, un tronçon au sud-ouest de Sancergues, passant par le hameau des Points, est classé de rang "supra-local" dans les deux cas. Il porte alors le nom de "*chemin de Charentonnay à Jussy*". Il peut être poursuivi vers le bourg de Charentonnay puis vers le bourg voisin de Lugny par des tronçons dont la dénomination est seulement de rang local.

Enfin, un dernier tronçon présente une concordance totale entre les deux méthodes. Il part de Sancergues vers le Sud jusqu'au hameau des Points. Il est appelé "*chemin de Nérondes à Sancergues*". Il peut être poursuivi vers le Sud-ouest par des tronçons de dénomination locale vers la commune de Couy.

Les concordances parfaites pour le rang "supra-local" représentent 16,6 km de tracés (11.3 %). Les concordances parfaites pour le rang "local" représentent 29,2 km de tracés (20 %). Les concordances parfaites pour les rangs "infra-local" et "non polarisé" représentent 12,5 km de tracés (8.5 %). En fin de compte, la confrontation entre la hiérarchie des dénominations cadastrales et les tris morphologiques présente une concordance de près de 40 %. Cela induit un relativement bon enregistrement des itinéraires anciens dans les dénominations cadastrales des tronçons. Les deux méthodes de hiérarchisation utilisées permettent d'identifier un certain nombre de tracés relevant d'un niveau d'organisation supra-local, qui dépassent la seule portée de la desserte de la zone étudiée. La région de Sancergues apparaît donc comme étant traversée par plusieurs itinéraires régionaux qui montrent l'insertion de cette zone dans les réseaux de communication et d'échange. Il s'agit maintenant de mesurer l'ancienneté de cette situation.

2. Analyse régressive du réseau viaire à partir des sources écrites

L'intégration des informations livrées par les sources écrites doit permettre d'ancrer l'analyse du réseau viaire napoléonien dans une chronologie absolue. Le recensement et l'association de mentions anciennes à des éléments de ce réseau favorisent la restitution des étapes de sa structuration. L'évolution des dénominations des tronçons et de leur hiérarchie permet de mettre en lumière l'éventuelle dynamique de ce réseau.

Bien entendu, cette tentative de lecture dynamique est limitée par le fait que l'apparition d'un tracé dans les sources écrites ne peut absolument pas être considérée comme sa date de création, mais au mieux comme un *terminus ante quem*. Cette date de première mention ne constitue en effet que la date d'apparition du tracé dans la documentation, même s'il peut évidemment être actif depuis fort longtemps.

Les mentions textuelles concernant le réseau viaire sont enregistrées dans cette zone à partir du XIV^e s. mais ne sont présentes en quantité importante qu'aux XVI^e et XVII^e s., quand apparaissent les documents d'inventaires seigneuriaux (terriers et censiers). Le XVIII^e s. est bien documenté, en particulier par les plans terriers levés en 1723 (AD18-E162). Ces documents ne renseignent pas tout l'espace étudié mais permettent d'évaluer, sur une partie de celui-ci, l'ampleur des dynamiques qui concernent le réseau viaire sur un laps de temps réduit, de l'ordre du siècle.

2.1 La mobilité du réseau viaire à l'époque moderne illustrée par les plans-terriers et les sources écrites

2.1.1 Une impression de stabilité du réseau sur le temps court

L'intégration des informations contenues dans les plans terriers de 1723 a été l'occasion de numériser l'ensemble du réseau viaire figuré sur ces plans, au contraire des périodes antérieures où j'ai associé, par le biais du toponyme, une mention à un tracé. La confrontation des deux documents planimétriques (cadastre et terrier) permet donc de mesurer l'évolution du réseau viaire sur environ un siècle (Fig. 5).

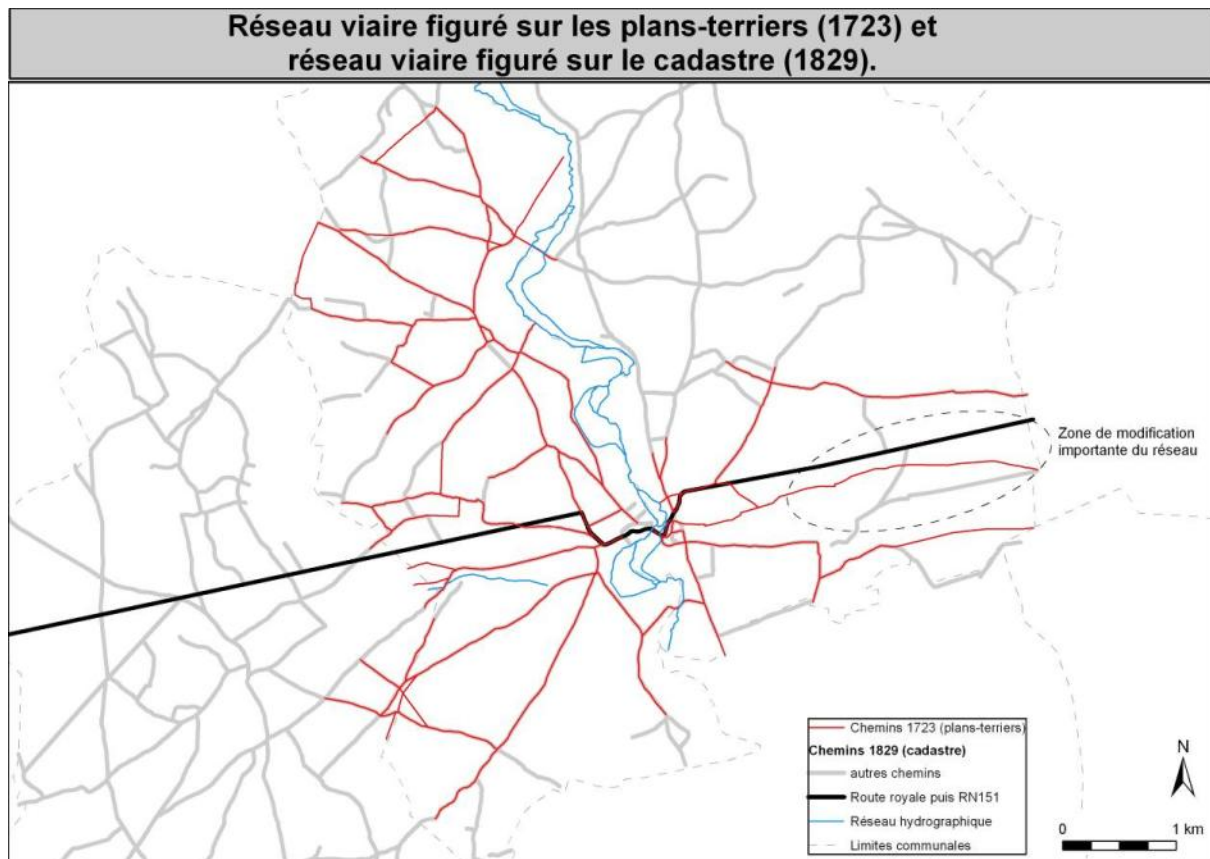


Fig. 5 : Superposition des réseaux viaires figurés sur les plans-terriers (1723) et le cadastre «napoléonien» (1829)

La superposition des deux documents démontre la stabilité globale du réseau viaire entre 1723 et 1829. La grande majorité des tronçons du réseau de 1829 étaient déjà en place en 1723, et figurés sur les plans terriers. Les quelques rares tronçons mentionnés sur les plans cadastraux et absents des plans terriers correspondent à des tronçons de liaisons entre des chemins de plus grande importance, ou des tronçons de dessertes de points de peuplement nouvellement implantés.

En revanche, les tronçons figurés sur les plans-terriers et absents des plans cadastraux napoléoniens sont plus nombreux. Il est en l'occurrence difficile d'affirmer que ces tronçons ont été absolument abandonnés. En effet, on a affaire à deux documents de natures différentes qu'il est délicat de traiter de manière égale. Les plans terriers de 1723 ont été constitués pour être opérants à l'échelle très grande de la seigneurie. Les plans cadastraux en revanche, bien que levés à l'échelle parcellaire, ne représentent pas obligatoirement la totalité des différents chemins ou sentiers pouvant irriguer le territoire communal. Une sélection a nécessairement été opérée pour choisir les éléments à représenter et ceux ne devant pas l'être. En témoignent les représentations de sentiers intra-parcellaires par des tracés pointillés sur les plans cadastraux napoléoniens. Ces documents ne sont donc pas exactement comparables et il faut envisager la possibilité selon laquelle les tronçons semblant avoir disparu n'auraient en réalité été victime que d'un choix de représentation.

Dans la plupart des cas, les tronçons manquants sont matérialisés sur le cadastre par des limites parcellaires, ce qui accrédi terait l'idée d'une perception différente de ces sentiers entre 1723 et 1829. Une limite de parcelle peut également être considérée comme un chemin «*de desservissement*» pour reprendre la terminologie du cadastre napoléonien. Dans quelques rares cas, ces tronçons sont complètement gommés du paysage et paraissent traverser des parcelles. C'est le cas pour un chemin figuré sur les plans terriers au nord du lieu-dit de Fragne qui n'est pérennisé par aucune limite parcellaire. De même, au nord ouest de la Prouze, un chemin en baïonnette est figuré sur les plans terriers ; son tracé passe au travers d'une parcelle de bois en 1829. Dans ce cas précis, on peut imaginer que les chemins forestiers n'ont pas été relevés sur les plans cadastraux.

La nécessité de restituer des cheminements empruntant des limites parcellaires a été récemment démontrée par S. Leturcq (Leturcq 2008). La confrontation du parcellaire et du réseau viaire figuré sur des plans terriers de 1696 à Toury en Beauce permet de mesurer que *"la moitié des parcelles n'entretiennent aucun contact avec un axe routier"*. Les mentions de chemins recensées dans les censiers du XV^e s. sont beaucoup plus nombreuses que les seuls chemins cartographiés sur les plans-terriers. La cartographie des *"sommères"* ou crêtes de labour mentionnées comme confronts de parcelles permet de restituer *"un réseau furtif de passages"* qui ne sont pas considérés comme appartenant au réseau routier par les rédacteurs des plans terriers, mais qui permettent d'irriguer le finage et aux paysans d'accéder à leurs parcelles.

2.1.2 L'effacement d'un «grand chemin» : Exception ou exemple représentatif ?

A Sancergues, le secteur semblant connaître le plus d'évolutions entre 1723 et 1829 est la partie Est de la commune de Saint-Martin-des-Champs. C'est tout un chemin qui a disparu entre 1723 et 1829 (Fig. 6). D'après les plans-terriers, ce chemin quittait Saint-Martin-des-Champs par l'Est en longeant l'église, puis traversait les terres cultivées des Charreau, des Croquignolles et des Mallets avant de servir de limite au bois de la Rive, au bois Boulatier, au bois des Gorons et au bois des Ports (AD18-E162). Ce tracé est totalement absent du réseau figuré sur les plans cadastraux napoléoniens. On peut le repérer en suivant certaines limites parcellaires mais il est effacé sur une grande partie de son tracé, notamment vers l'Est. Cela est particulièrement surprenant sur un laps de temps aussi réduit, pour un tracé aussi long, qui tient de plus une place importante dans la hiérarchie du réseau viaire du XVIII^e s. puisqu'il permet de relier Sancergues à la Charité sur Loire.

Un dossier de textes du XVIII^e s. fournit une explication à cet effacement rapide, qui est directement lié à l'implantation de l'actuelle RN 151, ancienne route royale dont la mise en service date des années 1770. Un premier texte daté de mai 1772 (AD18 – C700) est une requête formulée par les habitants de plusieurs paroisses réclamant le maintien en état de l'ancien chemin.

«A nos seigneurs les présidents et trésoriers de France de la généralité de Berry, Supplient humblement les notables et principaux habitants des paroisses de Jussy, Précy, Garigny, Menetou-Couture, Chassy, Saint-Hilaire, Mornay et Nérondes, Disant que l'ancien grand chemin de la Charité à Bourges est l'issue de ceux des paroisses susdites pour arriver en ladite ville de la Charité, depuis les bois des ports et de la ville neuve, et que sans chemin il devient impossible aux suppliants de conduire et faire voiturier leurs grains et autres denrées, ainsi que les fontes [production de fer] en ladite ville de la Charité qui est le débouché de tout leur commerce, à moins de faire le double du chemin pour y arriver, ce qui deviendrait très à charge et ruineux pour le public. Cependant il a été entrepris et creusé depuis peu par le sieur Beaufiles de la Chaume de la Charité et autres, des fossés en quatre ou cinq endroits différents au mépris des représentations qui ont été faites en différentes fois audit sieur Beaufiles, depuis le bois de la Villeneuve jusqu'au chemin qui va de la Charité à la Charnaye, qui gênent et empêchent la communication non seulement des voituriers et cavaliers, mais encore des gens de pieds [...] il est donc très évident que l'ancien grand chemin dont il est question, et qui a existé de tous les temps, ne peut être interrompu attendu son utilité»

Cet *"ancien grand chemin"* est assurément celui qui est figuré sur les plans terriers, comme le confirment les toponymes cités dans la requête. Il semble donc qu'à cette date, la route royale (aujourd'hui RN 151) soit en place et que l'ancien chemin ait été non seulement laissé à l'abandon, mais aussi détruit en plusieurs endroits par le creusement de fossés. Ces aménagements laissent penser que ce chemin a été mis en culture et qu'il a été intégré au sein de parcelles existantes, par un propriétaire peu regardant. Cet effacement programmé de l'ancien chemin est d'ailleurs justifié et expliqué dans la réponse faite par la généralité de Berry aux habitants des paroisses en ce même mois de mai 1772.

"La grande route nouvelle de Bourges à la Charité traverse ses terres et lui en prend beaucoup. Il est accepté que le chemin ancien soit donné à celui qui a fourni le nouveau, excepté lorsque cet ancien chemin est nécessaire pour parvenir à des lieux qui n'auraient pas d'autre abord [...]" (AD18-C700)

Ainsi, la réquisition des terres qu'a nécessitée l'implantation de la nouvelle route justifie que le propriétaire spolié soit dédommagé en intégrant l'ancien chemin à ses terres. Cette réponse, semble-t-il, entraîne la généralisation du phénomène, et tous les propriétaires riverains de l'ancien chemin appliquent à la lettre ce principe de dédommagement. Ils officialisent d'ailleurs leur démarche par une nouvelle requête à la Généralité de Berry en juillet 1772.

“Disant que le nouveau chemin de Sancergues à La charité leur ayant fait un tort considérable, leur traversant les meilleures de leurs terres, prés et bois, et même presque tous les bâtiments de leur domaine qui se sont trouvés dans l’alignement, ils s’étaient emparés de l’ancien chemin dudit Sancergues à la Charité qui avoisine leurs héritages par forme de dédommagement, sur l’avis du sous-ingénieur, que ce chemin n’était d’aucune utilité auxdites paroisses de Sancergues, St Martin des Champs et autres circonvoisines, soit pour l’exportation de leurs grains et denrées, soit pour le pacage de leurs bestiaux, qu’ils avaient même déjà fait fossoyer et défricher le dit chemin, que sa Majesté avait commencé à faire dépaver et barrer pour, par là, forcer les voitures à frayer le nouveau, lorsqu’ils ont été conseillés pour leur sûreté de vous donner la présente requête, et de requérir préalablement le consentement des habitants de Sancergues, St Martin des Champs, Précy et Jussy qui toutes ont déclaré [...] que l’ancien chemin de Sancergues à la Charité ne leur est d’aucune utilité en quelque manière que ce soit, et que la nouvelle route leur est au contraire bien plus courte et utile et commode [...]”

En quelques mois, la position des assemblées d'habitants des différentes paroisses concernées a radicalement changé. En mai 1772, l'ancien chemin leur était absolument vital pour l'acheminement de leurs denrées. En juillet de la même année, après que l'autorisation de mise en culture et de démantèlement de cet ancien chemin ait été donnée aux propriétaires riverains, il ne leur est plus d'aucune utilité. Ce texte établit de manière explicite la volonté d'effacement de cet ancien chemin au profit du nouveau. Il n'est dès lors pas surprenant que les vestiges de son tracé aient complètement disparus moins de 50 ans plus tard.

Plus généralement, ce dossier de textes invite à réfléchir sur la validité des restitutions de réseaux viaires anciens que l'on peut proposer à l'issue d'une démarche régressive en mobilisant notamment des limites parcellaires. S'il est effectivement possible de restituer des tracés disparus à partir de ces continuités parcellaires, les réseaux proposés ne sont probablement pas complets, si de tels phénomènes d'effacement ont existé dans les périodes antérieures au 18^e s. Même si ce phénomène apparaît ici minoritaire, la disparition totale d'un chemin de rang supra-local en moins de 50 ans, jusque dans le parcellaire, permet de relativiser la validité des réseaux que l'on peut tenter de restituer pour le Moyen Age, et à plus forte raison pour l'Antiquité. L'effacement programmé et volontaire d'anciens tracés au profit des nouveaux mis en place est une éventualité qui n'est que peu prise en compte dans la plupart des démarches régressives.

2.2 L'ancienneté de l'armature principale du réseau attestée par les textes médiévaux

2.2.1 Procédure de localisation des mentions textuelles

L'analyse comparée du réseau viaire d'après les images livrées par les plans terriers du 18^e s. puis par les plans cadastraux napoléoniens a démontré sa relative stabilité, au moins pour des échelles de temps réduites. De plus, les tronçons disparus que l'on peut restituer par des lignes de continuités parcellaires sont très peu nombreux. La grande majorité est donc attestée, soit par les plans terriers, soit par les plans cadastraux.

Puisqu'on constate une relative stabilité du réseau viaire d'après les documents disponibles, et que peu de traces d'éléments fossiles peuvent être décelés sur les clichés verticaux de l'IGN, le parti a été pris d'utiliser les tracés figurés sur les plans terriers et les plans cadastraux napoléoniens comme référence spatiale pour les mentions textuelles, chaque fois qu'il était possible d'identifier précisément une mention à un chemin. Pour cela un réseau viaire cumulé a été restitué à partir des différentes sources planimétriques disponibles : plans terriers, plans cadastraux, tracés restitués d'après des limites parcellaires.

Le dépouillement des sources écrites médiévales et modernes a permis d'enregistrer 224 mentions de chemins entre le XIV^e et le XVII^e s (Fig. 6). Ces éléments du réseau viaire sont la plupart du temps cités dans les actes à titre de confronts des biens concernés. Dans la grande majorité des cas, le chemin est décrit par ses aboutissants, par des formules du type “*chemin tendant de [X] à [Y]*”.

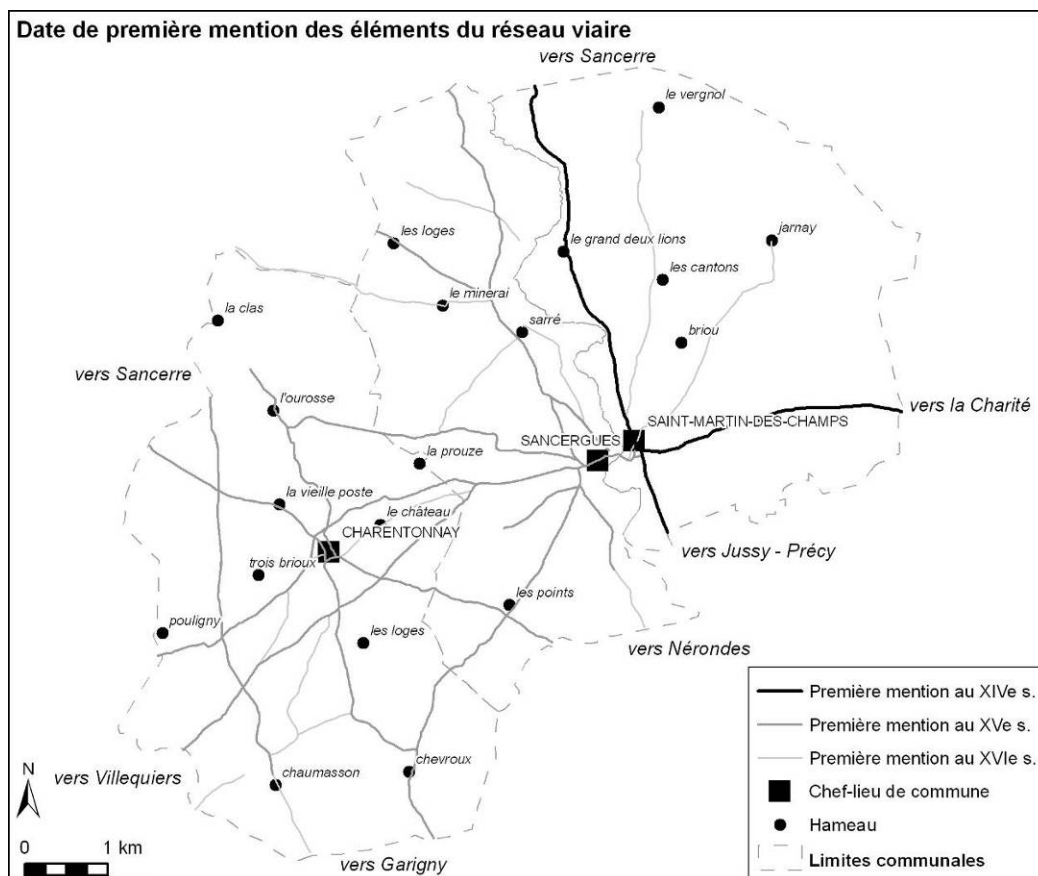


Fig. 6 : Date de première mention des éléments du réseau viaire

2.2.2 Premières mentions de chemins au XIV^e s.

Les premières mentions d'éléments du réseau viaire ancien apparaissent seulement au XIV^e s. dans l'emprise de la zone d'étude. Quatre chemins sont mentionnés au cours de ce siècle.

En 1327, le cimetière de la Croix est cité “*apud Sancergium, in vico de cruce*” (AD18-11G21). Il s'agit très certainement de la rue menant de l'enceinte de la ville au cimetière de la Croix. La présence de ce chemin témoigne également de la croissance du faubourg entre les murs de la ville et ce cimetière.

En 1379 est mentionné le “*chemin royal de Sancerre*” comme confront de biens situés près de Marciau (AD18-11G26). La qualification de “*chemin royal*” semble affirmer le statut particulier de cette voie dont le rayonnement est certainement d'envergure supra-locale. Son tracé correspond d'ailleurs à celui d'une voie antique supposée relier l'agglomération antique de Saint-Satur à celle de Sancoins (Batardy, Buchsenshützt, Dumasy 2001 : carte p. 112). Sa restitution s'appuie sur la mention faite par Buhot de Kersers de la découverte d'une chaussée pavée sur le territoire de la commune de Herry (Buhot de Kersers 1892), située immédiatement au Nord de Saint-Martin-des-Champs. Dès 1922, Emile Chenon restitue donc un tracé probable de voie antique reliant les deux agglomérations secondaires de Saint-Satur – *Gortona* et Sancoins – *Tincollum*. Il la suppose sortir de l'agglomération de Saint-Satur – *Gortona* par le sud, traverser les communes de Ménétréol, Thauvenay et Saint-Bouize sur la rive gauche de la Vauvise, et passer ensuite sur la rive droite où elle traverserait les

communes d'Herry, Saint-Martin-des-Champs, Jussy-le-Chaudrier, Précý et Menetou-Couture (Chenon 1922 : 106). Son tracé est donc celui de ce "*chemin royal de Sancerre*" mentionné en 1379.

En 1388, à l'occasion du dénombrement du fief de Boisgriffon, deux voies sont mentionnées (AD18-E60). La première est dénommée "*chemin de la Charité à Sancergues*" et peut être identifiée au chemin dont la désaffectation intervient après la construction de la route royale à la fin du XVIII^e s. Les étapes de l'effacement de ce chemin ont été évoquées plus haut. La seconde voie, qu'il n'a pas été possible de localiser, est dénommée "*chemin de Sancergues à l'Hotel du Bois*". On ne trouve d'ailleurs aucune autre mention de cet "*Hotel du Bois*". Ce toponyme peut désigner la maison forte de Boisgriffon elle-même, comme l'indique le terme d'"*hotel*" fréquemment utilisé pour ces structures.

2.2.3 Augmentation du nombre de mentions au XV^e s.

Le nombre de mentions augmente au XV^e s., puisqu'on recense 39 attestations de chemins correspondant à 16 tracés identifiables.

L'agglomération de Sancergues est assez logiquement l'un des aboutissants les plus cités dans les dénominations de chemins. On trouve par exemple mention d'un "*chemin de Sancergues à Bourges*" (AD18-11G23) que l'on associe d'ailleurs aux mentions de "*chemin de la Charité à Bourges*" (AD18-11G19) dans la mesure où aucun tracé évitant l'agglomération de Sancergues n'a pu être détecté. La restitution de ce tracé s'est appuyée pour partie sur les indications fournies par les plans terriers de 1723 et sur les tronçons appelés "*ancien chemin de Sancergues à Bourges*" sur les plans cadastraux napoléoniens. Cet itinéraire est mentionné plusieurs fois au cours du XV^e s., tantôt comme "*chemin*", tantôt comme "*Grand Chemin*", illustrant ainsi son rôle supra-local.

Un autre chemin de statut régional passant par Sancergues est celui permettant de relier La Charité à Montfaucon (aujourd'hui Villequiers). Ce "*chemin de la Charité à Montfaucon*" est cité à deux reprises au cours du XV^e s. (AD18-2F287), et là aussi le passage obligé est l'agglomération de Sancergues.

Plusieurs tracés sont indiqués comme étant des chemins "royaux" : c'est le cas du "*Chemin Royal du Grand Cimetière de Sancergues à Sarray*" mentionné en 1477, du "*chemin de Sancergues à Chevroux*" lui aussi qualifié de "*royal*" en 1494 (11G23).

Deux chemins de desserte très locale sont cités à cette période. Tout d'abord, le "*chemin de Sancergues à Tanois*" (AD18-11G19) permet de relier l'agglomération au bois de Tannois qui appartient au chapitre. Le second tracé ne porte pas la qualification de chemin, mais est appelé "*rue qui va de Sancergues à Augy*" (AD18-E61), révélant sans doute par cette dénomination le statut très local de cette voie.

Le village de Charentonnay constitue lui aussi un nœud routier important à cette période. On trouve mention de quatre chemins le mentionnant comme aboutissant.

Les mentions sont plus rares sur la paroisse de Saint-Martin-des-Champs. On enregistre seulement deux tracés pour le XV^e s. : un "*chemin de Saint-Martin à Deux-Lions*" (AD18-E60) et un "*chemin de Saint-Martin à la Charité*" (AD18-AD18-E60) qui constitue un tronçon du chemin de la Charité à Bourges.

Plusieurs tracés n'ont pu être localisés, soit parce qu'un de leurs aboutissants n'était pas localisable (c'est le cas de l' "*hotel du bois*" déjà mentionné), soit parce que ces chemins ont une dénomination propre qui n'a pas été enregistrée à l'occasion de la levée des différents plans utilisés. C'est le cas du "*Chemin du cimetière des vicaires*" mentionné en 1468 (11G19) dans des documents concernant des biens appartenant au chapitre canonial dans le bourg de Sancergues. Il s'agit donc d'une rue de l'agglomération villageoise ou encore d'un chemin menant de l'extérieur de la ville au cimetière des chanoines, qui devait se trouver contre l'église. Ce chemin n'a pas pu être identifié. L'autre mention concerne le "*Chemin Munetot*" cité comme confront pour des biens situés au Nord du bourg de Charentonnay.

2.2.4 Un enregistrement exhaustif au XVI^e s. ?

A partir du XVI^e s., avec le développement des documents seigneuriaux comme les terriers, on obtient un enregistrement relativement complet des chemins irriguant l'espace étudié. En particulier, la

documentation permet d'aborder de manière plus complète le réseau secondaire reliant les centres paroissiaux à leurs hameaux, ainsi que les hameaux entre eux.

Au départ du bourg de Charentonnay, on trouve à cette période la première mention d'un chemin direct reliant Charentonnay à Chaumasson. On a également mention d'un "*chemin de Charentonnay au Liard*" (AD18-E41).

Au départ du bourg de Sancergues est mentionné pour la première fois le chemin desservant le moulin de Sarré (AD18-11G23) ainsi que celui desservant le hameau des Bordes dans la paroisse de Jussy (AD18-E10). On a également la mention d'un "*chemin de Sancergues à Marciof*" (AD18-E10) dont le tracé prolonge celui déjà mentionné de Sancergues à Sarré.

Au départ du bourg de Saint-Martin-des-Champs, on enregistre à cette période la première mention du "*chemin de Saint-Martin au Verniol*" (AD18-E60) permettant de desservir le nord du territoire de la commune actuelle de Saint-Martin-des-Champs

Concernant les liaisons entre hameaux, on note l'apparition dans la documentation d'un "*chemin de Chaumasson à Chevroux*" (AD18-E10) et également d'un "*chemin de Chanteloup [paroisse de Couy] à Chaumasson*" (AD18-E16) sur la paroisse de Charentonnay. Sur la paroisse de Sancergues est mentionné pour la première fois le tracé permettant de relier le hameau de Deux-Lions (paroisse de Saint-Martin-des-Champs) au hameau de la Motte Cochon (paroisse de Lugny-Champagne) qui traverse le nord du territoire de l'actuelle commune de Sancergues (AD18-E41). Sur la paroisse de Saint-Martin-des-Champs est mentionné un "*chemin de la rive au briol [le Briou]*" (AD18-E60).

Une région insérée dès le Moyen Age dans les réseaux de communication régionaux.

Finalement, l'analyse des sources écrites documentant le réseau viaire a permis de prouver l'ancienneté des tracés de portée régionale identifiés par l'analyse morphologique. Plusieurs de ces tracés (chemin de Sancerre, chemin de la Charité, chemin de Bourges) apparaissent comme étant déjà actifs aux XIV^e-XV^e s. Ce constat est une validation des méthodes de hiérarchisation mises en œuvre, et place Sancergues au cœur d'un réseau viaire de rayonnement régional au moins dès la fin du Moyen Age, si ce n'est avant en retenant l'hypothèse de la présence d'une voie romaine Nord-Sud permettant de relier Saint-Satur – *Gortona* à Sancoins – *Tincollum* dont le tracé supposé est mentionné au XIV^e s. comme "chemin royal de Sancerre" (cf. *supra*) Cela indique également que la situation de marge de cette zone (marges de la *civitas* puis du diocèse) n'était pas synonyme d'isolement.

Pour autant, cette apparente ancienneté du réseau viaire subcontemporain ne doit pas être interprétée comme une fixité immuable des chemins cités dans les sources écrites. La documentation abondante de la période moderne, incluant des documents planimétriques, fournit un exemple d'effacement d'un axe routier important au profit d'un autre nouvellement implanté. La difficulté réside dans notre incapacité à mesurer à la fois la représentativité de cet exemple pour la période moderne, mais aussi la possibilité que de tels effacements aient pu exister au cours des périodes antérieures. Cette étude invite donc à conclure à une relative ancienneté des réseaux de communication régionaux en termes d'itinéraires, mais à une plus grande volatilité des tracés formant leur traduction concrète.

Bibliographie

BATARDY, BUCHSENSCHUTZ, DUMASY 2001

Batardy C., Buchsenschutz O., Dumasy F. (dir.) - *Le Berry Antique - Atlas 2000*, suppl. n° 21 à la RACF, Tours.

BUHOT DE KERSERS 1892

Buhot de Kersers A. - *Histoire statistique et monumentale du département du Cher*, Paris.

CHENON 1922

Chenon E. - *Les voies romaines du Berry*, Paris.

CHOUQUER 1997

Chouquer G. (dir.) - *Les Formes du paysage, Tome 3 : L'analyse des systèmes spatiaux*, Paris, Editions Errance, 198 p.

GOHIER 1997

Gohier Th. - *La poste aux chevaux dans la région malouine (1738-1870)*, thèse de doctorat de Sciences Sociales de l'université de Haute-Bretagne Rennes II, sous la direction de Claude Nières, 1997, 2 vol.

GUILHERME 1984

Guillermé A. - *Corps à corps sur la route. Les routes, les chemins et l'organisation des services du XIX^e s.*, Paris, Presses de l'ENPC, 172 p.

LETURCQ 2008

Leturcq S. - Fonction et devenir d'un réseau invisible : les crêtes de labour dans les terroirs beaucerons (XIV^e-XX^e s.), in : Comptangelou-Soussignan et al. (dir.) - *Marqueurs des paysages et systèmes sociaux-économiques, proceedings of Le Mans COST Conference* : 163-174.

POIRIER 2007

Poirier N. - *Un espace rural en Berry dans la longue durée : expérience de micro-analyse des dynamiques spatio-temporelles du paysage et du peuplement dans la région de Sancerques (Cher)*, thèse de doctorat, université François-Rabelais, Tours, <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00212332/fr/>.

POIRIER 2010

Poirier N. - *Un espace rural à la loupe : paysage, peuplement et territoires en Berry de la Préhistoire à nos jours*, Tours: Presses Universitaires François-Rabelais.

ROBERT 2006

Robert S. - La résilience des réseaux routiers : l'exemple du Val-d'Oise, in : *bull. AGER n°15*, année 2005, Besançon: Presses Universitaires de Franche-Comté : 8-14.

ROBERT, VERDIER 2009

Robert S., Verdier N. (dir.), Pour une recherche sur les routes, voies et réseaux", in « Du sentier à la route, une archéologie des réseaux viaires, dossier dans *Les Nouvelles de l'Archéologie*, 115 : 5-8.

VION 1989

Vion E. - L'analyse archéologique des réseaux routiers : une rupture méthodologique, des réponses nouvelles, *Paysages Découverts*, 1 : 67-99.