



**HAL**  
open science

## Châteaux et routes en Bourgogne

Hervé Mouillebouche

► **To cite this version:**

Hervé Mouillebouche. Châteaux et routes en Bourgogne. Châteaux et atlas : inventaire, cartographie, iconographie, XIIe-XVIIe siècle, Oct 2012, Chagny, France. pp.30-49. halshs-01146467

**HAL Id: halshs-01146467**

**<https://shs.hal.science/halshs-01146467>**

Submitted on 3 Feb 2024

**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.



Vue du Château de Chagny  
sur le grand chemin de Beaune à Châlons



## Châteaux et routes en Bourgogne

HERVÉ MOUILLEBOUCHE

Maître de conférences à l'université de Bourgogne,  
UMR 6298 ArTeHiS.

### Résumé

*On justifie souvent la présence d'un château par la nécessité de défendre ou de surveiller un axe de passage. Même si le cas existe, la relation entre la route et le château mérite d'être étudiée de manière typologique, chronologique et quantitative. On s'aperçoit alors que près de la moitié des châteaux sont bâtis sans aucune relation avec le réseau viaire. Les forteresses liées aux routes sont plutôt des châteaux de tradition carolingienne. Le château n'est pas alors un élément de surveillance, de sécurité ou d'insécurité pour la route, mais l'ensemble route-château est un système synallagmatique, au service d'une administration qui cherche à se centraliser.*

En castellologie, les clichés ont la vie dure. Après le souterrain, l'oubliette et le château bâti au sommet de la montagne, on trouve, même chez les gens les mieux informés, l'idée que le château doit être bâti le long d'une route, vraisemblablement pour la surveiller, la protéger, voire pour rançonner les voyageurs. L'aventure m'est arrivée bien des fois : dans le château le plus perdu du monde, trouvé à la boussole au bout d'un chemin incertain, entouré de bois, d'étangs et de sommets infranchissables, le propriétaire, guide, ou autre détenteur du discours officiel local m'affirme : « Le château a été bâti pour contrôler l'ancienne route (aujourd'hui disparue mais bien connue des historiens) qui passait là juste devant la grange ». Parfois, le château contrôle même un important carrefour. En Bourgogne, il peut surveiller, par ordre de préférence, la voie de l'étain, les chemins de Compostelle ou la route des grands crus. Et comme je suis un garçon poli, je n'ai jamais répondu : « Mais enfin, ouvrez les yeux : votre château est bâti au milieu de nulle part, et la seule route qu'il garde est celle de vos rêves. ». Le thème du colloque me donne donc l'occasion, non pas de tordre le cou à la légende, mais d'aborder posément et méthodiquement la question de la relation entre l'habitat fortifié médiéval et le réseau viaire<sup>1</sup>.

1. Je réponds ainsi, avec 10 ans de retard, à une demande de Jean-Loup Abbé à propos de mes *maisons fortes en Bourgogne du nord* : « il faut regretter que l'un des rares points à ne pas avoir été vraiment abordé au cours de cette synthèse très complète est la relation entre la maison forte et le réseau viaire. » ABBÉ, « Compte-rendu de MOUILLEBOUCHE, *Les maisons fortes...* »



## Commençons par rappeler quelques évidences

Tout d'abord, un château ne « s'installe pas ». Personne au Moyen Âge, ni le roi, ni le prince, ni le hobereau local, ne peut contempler le paysage ou la carte, remarquer une pâture avenante et décréter : « Vous allez me bâtir un château ici ». L'action autoritaire et démiurge est totalement contraire à la mentalité et au droit médiéval. On ne *construit* pas de château, on le restaure ; au mieux on fortifie une maison noble. Le réseau castral, au Moyen Âge, est perçu comme une donnée naturelle et pérenne, au même titre que les fleuves et les montagnes. Il y a bien sûr quelques exceptions : Castel del Monte, Château-Gaillard... Mais il s'agit précisément là de démiurges qui ont bafoué et le droit et la tradition. Il y a aussi les « Châteauneuf » ; mais, comme les villes neuves, il s'agit plutôt de déplacements ou de refondations. Il y a enfin les grandes forteresses royales, celles de Louis XI ou Louis XII. Mais là, précisément, on sort du Moyen Âge.

La première qualité d'un château est donc d'être immémorial. Certes, l'archéologue et l'historien peuvent éventer le mythe et reconstituer la genèse de la fortification qui, d'héritages en usurpations, a fini par exister sans jamais avoir été créée. Pour le seigneur en revanche, toute la science doit servir à vieillir l'origine du château, tout comme celle de sa « maison » : et de rajouter le mot *castrum* en recopiant une charte oubliée, et d'élever une grosse butte de terre au fond de son jardin, et de construire sa tour à la mode antique<sup>1</sup>, voire de l'installer dans le camp de César ou d'Attila...

Dans ces circonstances, on comprend que les châteaux ne s'installent pas le long des routes comme on installe un radar automatique. Tout au plus les sites seigneuriaux peuvent-ils bénéficier de la proximité d'une voie de passage pour se développer, jusqu'à devenir une forteresse maçonnée et monumentalisée, dont les vestiges correspondent aujourd'hui à notre conception du « château ».

Second point : qu'est-ce qu'une route ? Même remarque que précédemment : la route médiévale est un élément pérenne du paysage. Elle ne peut ni apparaître, ni disparaître. J'ai vu quelquefois des rois paver une route ; je n'en ai jamais vu en tracer, ou du moins pas au Moyen Âge. Comme le château, la route est juridique et traditionnelle avant d'être matérielle. Elle apparaît souvent dans les cartulaires en tant que confins ; elle sert de limite et l'on devine que le « grand chemin » n'est souvent rien d'autre que l'espace qui n'est ni pré ni champs, sur lequel s'exerce la juridiction des chemins<sup>2</sup>. Quant à son aspect matériel, le pire est à craindre... Les corvées d'empierrement des chemins ne sont pas connues en Bourgogne avant le XVIII<sup>e</sup> siècle, et les archéologues-fouilleurs qui recherchent les chemins médiévaux ne trouvent souvent qu'un cailloutis insignifiant. Comme à l'époque moderne, le « chemin » médiéval, en dehors des agglomérations, est sans doute plutôt un axe de passage, un réseau, une *zona non aedificandi* dans laquelle il faut s'efforcer d'éviter les ornières... Regardons le dessin de J.-B. Lallemand qui représente

la « *vue du château de Chagny sur le grand chemin de Beaune à Châlons* » (fig. 1). On aurait du mal à croire que le terrain vague au premier plan est le grand chemin susnommé, si l'artiste n'avait pris soin d'y représenter un carrosse.

Enfin, rappelons que ces voies carrossables sont rares. Il y a sans doute dans chaque village des voies communes pour la desserte interne, mais il y a peu d'axes pour les relations entre villages ou entre cités. Le premier réseau de routes royales est répertorié et cartographié au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup>. Mais il faut attendre la première moitié du XIX<sup>e</sup> pour que l'État se préoccupe de désenclaver toutes les paroisses (pour privilégier l'exportation des productions agricoles<sup>4</sup>).

Dans ces conditions, si l'on superpose le semis très dense des habitats fortifiés au réseau très lâche des voies de communication médiévales, on est fondé à penser qu'il n'y en aura pas pour tout le monde...

Troisième point : rappelons l'utilité d'un corpus large et exhaustif. Le détenteur du discours officiel que j'ai rencontré ci-dessus dans son château perdu commet une faute très répandue chez les archéologues (et aussi chez les gens normaux) : il postule l'existence du phénomène (la route), recherche tous les indices de son existence, et refuse de voir tout ce qui contredit son hypothèse. L'historien le mieux informé que j'évoquais juste avant passe sans précaution de l'exemple à la généralisation. Le chercheur qui n'a jamais quitté la route peut, à bon droit, penser être sur une voie très ancienne, remarquer qu'il y a de nombreux châteaux sur l'accotement, et il peut donc se construire la certitude confortable que la plupart des châteaux sont au bord des routes. L'historien des bois, lui, sait que les routes sont neuves, qu'il y a de très nombreuses forteresses d'accès difficile, et qu'il faudra un long travail d'inventaire avant d'arriver à quelques certitudes.

Comme il ne faut surtout pas se fier aux exemples, prenons-en trois : Longeault, Château et Bellecroix.

Longeault est un petit village situé aujourd'hui sur la départementale D 905, entre Dijon et Auxonne. Cette route, qui est dessinée sur la carte de Cassini et sur l'Atlas des routes de Bourgogne<sup>5</sup>, est connue au Moyen Âge comme le « grand chemin de Dijon à Auxonne ». C'est la route principale entre le duché et la comté, et c'est notamment la voie d'accès la plus directe pour le sel de Salin<sup>6</sup>. Il y a eu à Longeault une maison forte, attestée de 1277 à 1323<sup>7</sup>, et un péage, repéré dans les textes à partir de 1366<sup>8</sup>. Cette année-là, la maison forte est détruite et la « motte », c'est-à-dire la plate-forme carrée, à peine surélevée, sur laquelle était établie la fortification, reste vide. Elle le resta jusqu'en 1840, date à laquelle on combla les fossés<sup>9</sup>. Elle est néanmoins toujours repérable en photo aérienne, en contrebas de la route et près du pont qui franchit la Tille (fig. 2).

Le péage de Longeault, d'après un terrier du XV<sup>e</sup> siècle, « *commence es portes d'Auxonne et dure jusqu'à la banlieue de Dijon*<sup>10</sup> ». Ce péage est vraisemblablement d'origine fiscale, car le duc essaie périodiquement de racheter les rentes qu'il a assises sur ce revenu<sup>11</sup>. En regardant la carte de Cassini, on comprend

3. Voir ci-dessous la contribution de Stéphane Blond.

4. GOGER, *la politique routière en France...*

1. BECK, « Burgen auf oder in antiker Vorängerbiedlung... »

2. PEROL, « comment penser la route »... p. 13.

5. AD21, C 3 882.

6. RICHARD, « Ponts, routes et forteresses... »

7. AD21, B 10 481 ; B 495/14.

8. AD21, B 10 513.

9. MIETTE, *Recueil de notes sur la baronnie de Pluvault...*

10. 1457 : AD21, B 1 292, f° 242, 248, 294.

11. *Ibid.*, f° 248 r°.



que l'emplacement du péage est déterminé par la topographie (fig. 3) : Longeault est installé sur un verrou entre les marais des Tilles au nord et ceux de l'Ouche au sud. Pour relier Auxonne à Dijon en voiture hippomobile, il est impossible d'éviter le pont de Longeault. (Mais le péage aurait tout aussi bien pu être installé à Genlis, quelques kilomètres plus au nord.)

Il y a donc à Longeault un « château » installé tout près d'une route. Il la contrôle militairement et économiquement. Dans le paradigme du « château contrôlant la route », on pourrait s'attendre à ce que le duc ou les seigneurs

► Fig. 2 : vestiges de la maison forte de Longeault, vue du sud-est. (Cl. H.M., 1994.)



► Fig. 3 : carte de Cassini, © Géoportail.



locaux investissent une partie des revenus du péage dans l'entretien du château, et bâtissent une forteresse plus efficace. Or, il se passe exactement le contraire. La maison forte est détruite de façon précoce et on ne repère aucune velléité de la relever. Voilà donc un exemple qui montre que routes et châteaux ne font pas toujours bon ménage.

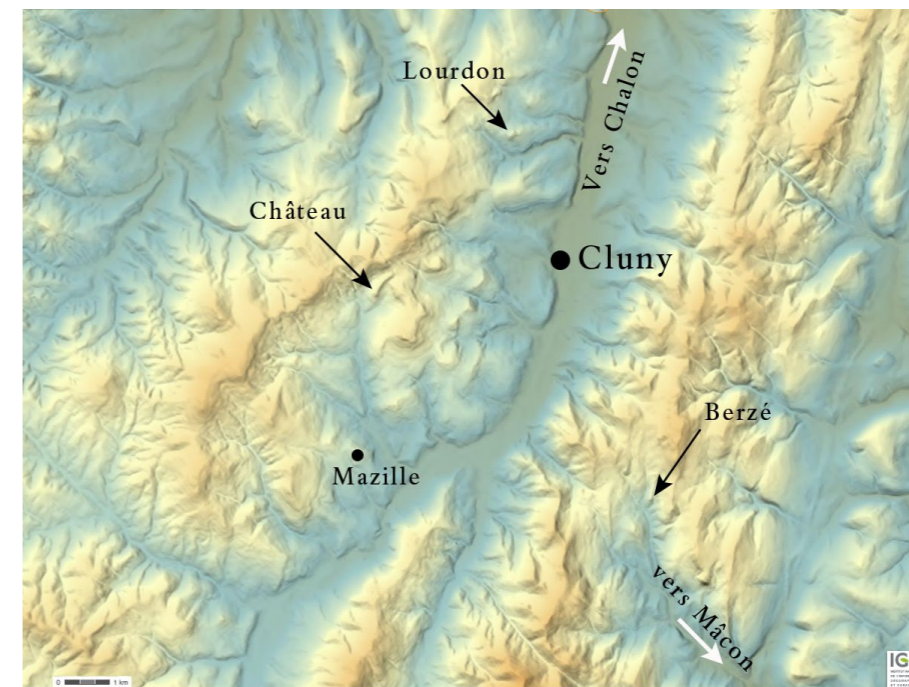
Il y a en Saône-et-Loire près de Cluny un petit village nommé « Château », qui était doté d'un château. Le village s'appelle *Castellum* depuis le IX<sup>e</sup> siècle<sup>12</sup>. Il est passé au XI<sup>e</sup> siècle du patrimoine de l'église de Mâcon à celui de Cluny<sup>13</sup>, qui y a fait édifier au moins une tour forte, aujourd'hui intégrée à l'église paroissiale. L'intérêt de ce village vient d'une remarque trouvée dans *L'annuaire de Saône-et-Loire* de 1856 : « Le territoire de cette commune n'est traversé par aucune route<sup>14</sup> ». Cette particularité, qui semble un archaïsme remarquable au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, s'explique en partie par la configuration des lieux. Le village, qui occupe le fond d'une reculée, n'est accessible que par le sud, en direction du prieuré de Mazille, et il est entouré de hauteurs sur les trois autres côtés (fig. 4). On ne trouve donc pas de route non plus sur la carte de Cassini, et il est inutile de chercher des traces de voies romaines ou antiques, tant il est évident que les voyageurs empruntaient, plus à l'est et plus au sud, les vallées de la grande et de la petite Grosne. Il faut donc admettre que, dès le IX<sup>e</sup> siècle, l'évêque de Mâcon a installé une église dans un « *castellum* » à l'écart de toute voie de communication, et que l'abbaye de Cluny s'est plu à bâtir une forteresse dans ce lieu dénué de tout intérêt stratégique. Ou plutôt, c'est peut-être l'absence de toute route qui donnait à ce lieu un intérêt stratégique.

12. RAGUT, *Cartulaire de Saint-Vincent de Mâcon...* n° 62.

13. BERNARD, BRUEL... n° 35, 82, 84.

14. MONNIER, *Annuaire historique et statistique de Saône-et-Loire...* p. 520.

◀ Fig. 4 : situation topographique des forteresses autour de Cluny. Altitudes de 230 à 600 m. © Géoportail.





Enfin, observons le cas à Chagny de la commanderie de Bellecroix, c'est-à-dire le château dans lequel se tient notre colloque. Comme chacun a pu le remarquer, l'édifice se dresse à environ 200 m de la route : distance idéale aujourd'hui pour en avoir les avantages sans en ressentir les nuisances. Mais cette route est un aménagement assez moderne. En croisant les cartes anciennes, les cadastres et les photographies aériennes, on repère au moins trois états principaux du réseau viaire autour de Chagny.

- Les deux grands axes rectilignes nord-sud, qui n'ont eu d'influence ni sur le parcellaire ni sur les limites de communes, ne sont pas des voies romaines, mais des routes royales modernes<sup>15</sup>. Par conséquent, le réseau le plus ancien est constitué par la trame orthogonale orientée nord-nord-est sud-sud-ouest, que l'on retrouve au centre du bourg et qui se prolonge jusqu'à la commanderie de Bellecroix (fig. 5). Lors de la première mention du château de Chagny, en 1116<sup>16</sup>, comme lors de la fondation de la commanderie hospitalière de Bellecroix vers 1202, il n'y a donc pas d'axe routier pour désenclaver le village, mais on circule tant bien que mal entre les champs et les propriétés.

- L'implantation des grands axes semble se faire en deux temps, caractérisés par deux modes. La route Chagny-Charolles via Givry, à l'ouest, est souvent prise pour une voie romaine, car elle a été ouverte au cordeau, dans le bourg comme dans la campagne. Cet aménagement longe le château (fig. 1), et il pourrait être contemporain de l'élévation de Chagny au rang de baronnie au XVIII<sup>e</sup> siècle. Au contraire, le grand chemin vers Chalon, à l'est, a un tracé plus hésitant. Il réutilise en partie des tronçons du réseau préexistant, ce qui montre soit un respect des propriétés, soit plutôt un manque de moyen. Un tracé primitif semble avoir desservi la commanderie de Bellecroix, mais une rectification de la route – peut-être lorsqu'elle devient la route impériale de Paris à Milan par Turin – passe largement au sud de la commanderie (fig. 6). On peut penser qu'à cette époque, Bellecroix n'est plus qu'une simple ferme, et n'a plus les moyens de retenir la voie publique à sa porte.

- Devenue la Nationale 6, la route se dote en 1953 d'une rocade de contournement qui évite le centre de Chagny (où le château primitif a disparu), puis elle est déclassée en 2006 et devient la D 906, ce qui ne réduit en rien son trafic...

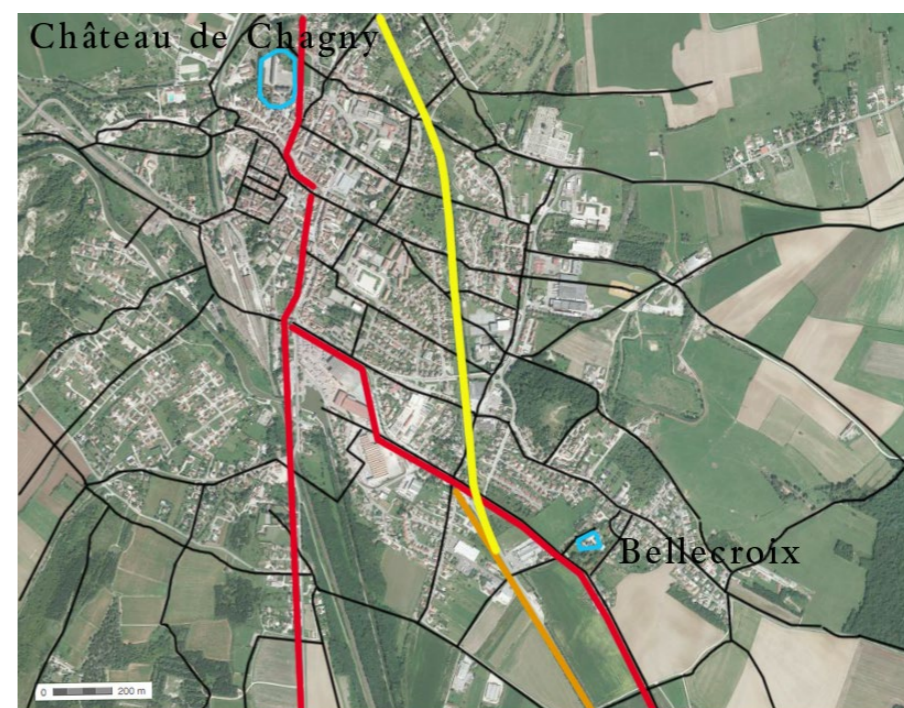
On voit donc à Chagny que les routes bougent, et qu'elles peuvent, en fonction de l'histoire et des intérêts particuliers, se rapprocher ou s'éloigner des châteaux.

15. REBOURG, *Carte archéologique de la Gaule...* t. 3. La route de Chalon, identifiée comme voie antique sur la notice p. 108, ne figure pas sur la carte des voies romaines p. 64-65.

16. CANAT, *Cartulaire de Saint-Marcel...* n° 22.



◀ Fig. 5 : tableau d'assemblage du cadastre de Chagny, 1826 (AD71, 3 P 10 024).



◀ Fig. 6 : châteaux et réseau viaire à Chagny (fond de carte © Géoportail.)

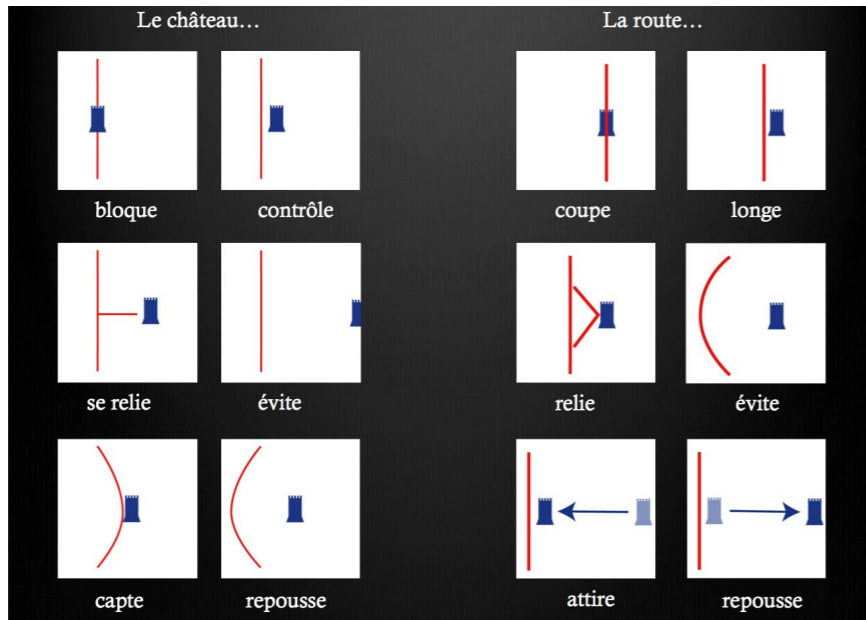
- Réseau viaire primitif
- Grand chemin moderne
- Rectification du grand chemin vers Chalon
- Rocade 1953



Typologie des relations châteaux-routes

La relation château-route est donc une relation dynamique dans laquelle les deux éléments peuvent bouger. Il est assez simple de conceptualiser cette relation en la réduisant à six cas-types. Le château peut bloquer, contrôler, se relier, éviter, capter ou repousser la route. Mais la relation peut aussi être envisagée du point de vue de la route, qui peut couper, longer, relier, éviter, attirer ou repousser le château (fig. 7).

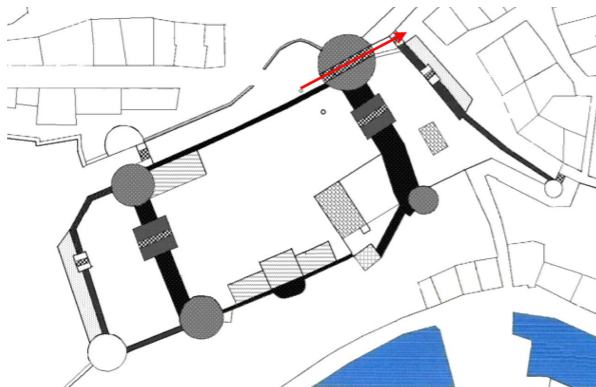
► Fig. 7 : typologie des interactions possibles entre le château et la route.



Une étude quantitative de la proportion de chaque cas-type serait sans doute assez fastidieuse. Mais on peut pour le moins vérifier ou justifier cette typologie en l'illustrant de quelques exemples.

*Le château bloque la route.* Ce cas, qui devrait être fréquent si les châteaux servaient à contrôler les routes, est en fait très rare, et toujours ambigu. Nous citerons le cas de Semur-en-Auxois. L'une des routes d'accès au bourg castral passe par un porche aménagé dans la base de la grosse tour du château ducal (fig. 8). Il faut donc entrer dans le château pour pénétrer dans le bourg, et le château est capable de bloquer l'une des routes menant à Semur.

► Fig. 8 : reconstitution du plan de Semur-en-Auxois (conception et dessin J. Benet).



*Le château contrôle la route.* C'est l'exemple que nous avons vu à Longeault (fig. 2 et 3), où le château semble postérieur à la route : il la domine physiquement et juridiquement. Nous pouvons également évoquer le cas de Berzé-le-Châtel (fig. 4), qui s'est développé sur un col naturel entre Cluny et Mâcon, au grand dam des moines noirs<sup>17</sup>.

*Le château se relie à la route.* Cas très fréquent, peut-être le plus fréquent, et très naturel. Comme à Bellecroix, un château qui n'est pas bâti le long d'un axe a besoin d'une voie pour se relier à l'axe de circulation le plus proche.

*Le château évite la route.* Nous avons évoqué le château de Château (fig. 4). On peut aussi parler, dans la même région, du château de Lourdon, forteresse refuge de l'abbaye de Cluny. Comme nous l'avons dit, n'allons pas imaginer que les moines ont cherché et choisi un endroit discret et calme pour y bâtir leur château. Plutôt, parmi les nombreux « castra » qui polarisaient leurs possessions, ils ont privilégié et fortifié sur le long terme, non pas ceux qui contrôlaient les voies d'accès à Cluny, mais plutôt ceux qui n'étaient pas visibles depuis ces voies d'accès. On peut y voir la conséquence de l'humilité monastique... On peut aussi trouver de nombreux autres exemples de châteaux dont le développement est dû à une position discrète à l'écart des voies d'invasion.

*Le château capte la route.* Les déplacements de routes sont difficilement repérables au Moyen Âge ; aussi, nous illustrerons ce type par deux exemples modernes : Commarin et Beaurepaire.

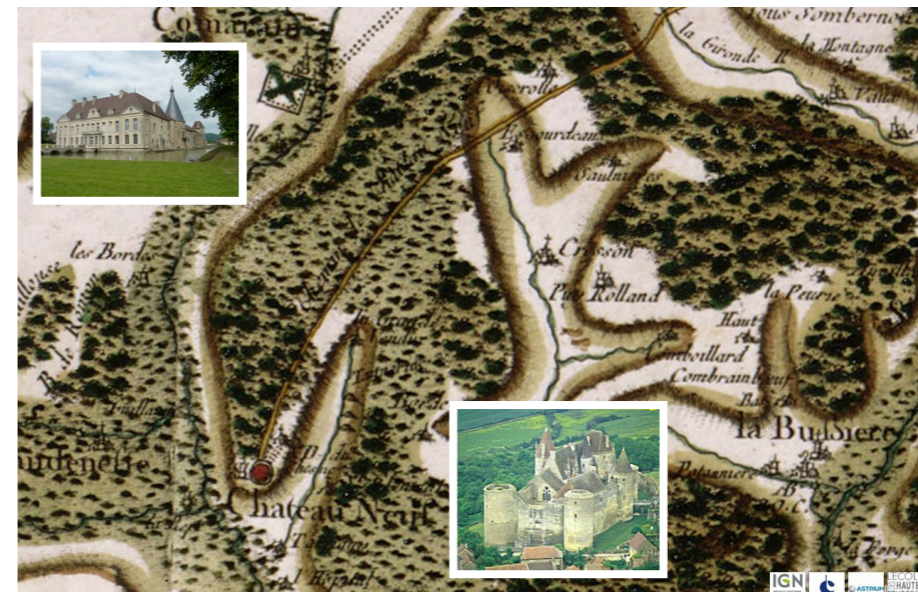
Sur la carte de Cassini, on voit qu'à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, un « grand chemin » relie Dijon au château de Châteauneuf-en-Auxois (fig. 9). Cette route, qui n'est plus aujourd'hui qu'un simple chemin forestier, est vraisemblablement un héritage de Philippe Pot, qui a fait reconstruire la forteresse de Châteauneuf à partir de 1456 et qui a doté le bourg d'une seconde foire<sup>18</sup>. Mais, à partir de 1780 (atlas des routes), le « grand chemin » de Châteauneuf est abandonné et une nouvelle voie est tracée entre Dijon et Commarin<sup>19</sup>. Dès le XVII<sup>e</sup> siècle en effet, les deux châteaux sont tombés dans les mains de la famille de Vienne, qui abandonne la vieille forteresse médiévale de Châteauneuf et rebâtit à la moderne le château de Commarin. Et la route suit les seigneurs...

17. DUBY, *La société aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles dans la région mâconnaise...* p. 351.

18. AD21, B 983, B 11 174.

19. *Ibid.*, C 3 883, F<sup>o</sup> 144.

◀ Fig. 9 : Châteauneuf et Commarin sur la carte de Cassini (© Géoportail).

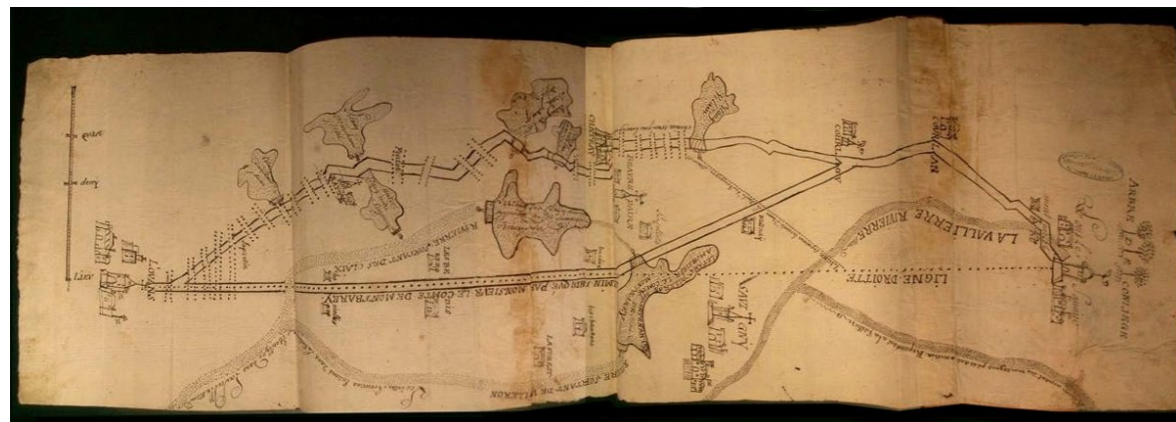




À Beaurepaire-en-Bresse, le tracé de la route a été moins consensuel. Les négociations qui ont présidé au tracé du grand chemin de Louhans à Lons-le-Saulnier nous sont connues par un plan de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle conservé aux archives de Saône-et-Loire (fig. 10)<sup>20</sup>. Le rouleau de papier montre au nord une route tortueuse, qui franchit de nombreux ruisseaux et qui relie les deux bourgs en passant par le château de Beaurepaire ; et au sud un projet de route : « chemin indiqué par Monsieur le comte de Montbarrey », chemin qui suit en grande partie la « ligne droite » de Louhans à Lons-le-Saulnier et qui, accessoirement, passe le long de « l'étang de Villeron appartenant à Monsieur le comte de Montbarrey ». L'auteur de ce projet est l'illustre et puissant seigneur Messire Claude-Charles-Philippe de Saint-Mauris, chevalier, comte de Montbarrey et de Savigny, qui vient justement de reconstruire à la moderne son château de Savigny-en-Revermont, tout près de l'étang de Villeron<sup>21</sup>. Malgré toute la mauvaise foi affichée par le plan, le projet du comte ne fut pas retenu. Le grand chemin de Lons à Louhans garda son tracé par Beaurepaire. Conséquence : le château de Beaurepaire est encore aujourd'hui une belle demeure aristocratique (légèrement importunée par les nuisances de la route). Celui de Savigny n'est plus qu'un tas de terre au milieu d'un champ de maïs (mais très calme).

20. AD71, E 531.

21. PONSOT, *Une transformation du château de Savigny...* p. 79-86.



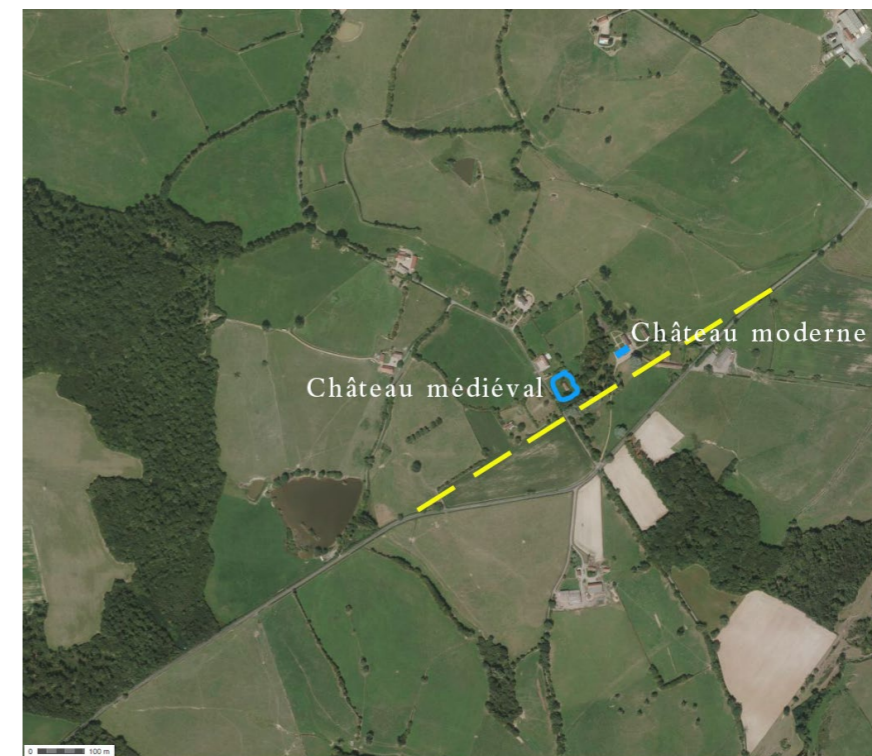
▲▲ Fig. 10 a : projet de route de Lons à Louhans proposé par le comte de Montbarrey, vers 1692 (AD71, E 531 ; cl. E. Jeangrand).

▲ Fig. 10 b : réseau routier moderne, © Géoportail.

*Le château repousse la route.* Une maison bâtie le long de la route peut en effet présenter quelques désagréments, tant en terme de défense que de nuisance. Aussi, certains châtelains peuvent essayer de repousser les axes de passage loin des douves de leur château. Un cas extrême est rapporté à Gilly-lès-Cîteaux en 1450. Jean le Guespet, un fieffé coquin largement connu des services de la justice ducale, a fait élargir les fossés de sa maison forte de Montbis, au point qu'il a empiété et coupé le « chemin commun ». Son voisin, l'abbé de Cîteaux, s'en offusque, et lui crie : « *Jehans Guespet, vous faites cy overer et torroillier en nostre communauté et ou droit de nostre eglise de Cisteaus et des prodomes et habitans de Gilley et de tout le commun, en despecent la voye commune de toute la ville et de toute gens venenz et alenz par la dicte ville*<sup>22</sup> ». Cette entrave à la circulation était-elle un dégât collatéral de l'aménagement des fossés, ou bien le but même de ce terrassement intempestif ?

Plus près de nous, on peut s'amuser du crochet décrit par la D 195 à Chalmoux devant le château de Villars-Jarsaillon (fig. 11). Le tracé de la route était rectiligne jusqu'en 1837 (cadastre), et il a été modifié peu de temps après la construction du château moderne.

22. AD21, 11 H 668. Soit en français moderne « Jean Guespet, vous faites travailler et terrasser sur un terrain communal, au détriment de l'église de Cîteaux, des habitants et communauté de Gilly, et vous détruisez la voie publique par où l'on se rend en cette ville. »



▲ Fig. 11 : Modification du tracé de la route à Villars-Jarsaillon (c<sup>te</sup> de Chalmoux, Saône-et-Loire) (© Géoportail).



La même étude pourra être menée (plus rapidement), du point de vue de la route.

De même que quelques rares châteaux coupent une route, il arrive que des routes particulièrement agressives viennent couper un château. On connaît bien le cas de Beaune : le percement du château par une voie publique en 1829 est plus un choix idéologique que pratique<sup>23</sup> (fig. 12). La même solution a été un moment envisagée à Dijon (fig. 13), avant que le château ne soit simplement rasé<sup>24</sup>.

La route longe le château à Chagny, puisqu'elle est visiblement postérieure au château (fig. 1 et 6). Elle le relie visiblement à Commarin (puisque le château est l'aboutissement de la route).

Il est plus difficile de mettre en évidence une route qui évite un château. On pourrait évoquer le cas du grand chemin de Somberron à Alésia (fig. 14). Alors qu'aujourd'hui cet itinéraire se fait, cahin-caha, par les vallées de l'Oze ou de l'Ozerain, le grand chemin médiéval, encore représenté sur la carte de Cassini, empruntait une invraisemblable route des crêtes, qui laissait à l'est la vallée de l'Oze dominée par les châteaux de Dré, Verrey, Champrenaut, Salmaise, Thenissey et Gissey, et à l'ouest la vallée de l'Ozerain barrée par les forteresses de Chaudenay, Chevannay, Villeberny et Hauteroche. Cette « route entre les châteaux » pourrait être un héritage d'une situation

antérieure, lorsque les moines de Saint-Bénigne de Dijon et ceux de Flavigny cherchaient le soutien du duc de Bourgogne contre les puissants seigneurs châtelains de l'Auxois<sup>25</sup>. On peut dans ces conditions parler d'une route qui a repoussé les châteaux ; c'est-à-dire qu'une autorité politique a réussi sur le long terme à empêcher toute construction de forteresse le long d'un axe de passage fréquenté.

Symétriquement, on aimerait trouver une route qui a attiré des forteresses, c'est-à-dire qui a pu être la cause d'un déplacement de site, ou qui a provoqué un alignement caractéristique de sites fortifiés. Curieusement, une telle route est difficile à mettre en évidence. Tout au plus peut-on signaler le grand chemin de Dijon à Auxonne, qui, au nord de Longeault, côtoyait les châteaux de Genlis, Fauvernay, Crimolois, Neuilly, Sennecey et Morveau (fig. 15). Mais en regardant attentivement la topographie et l'histoire, on voit que la proximité de ces sites avec la route est généralement fortuite. Le semis des sites fortifiés est à peine plus dense le long de cet axe qu'ailleurs, et les grandes forteresses, notamment le château ducal de Rouvre, est bâti très à l'écart de cette route.

Ces premières observations, assez empiriques, nous donnent donc l'impression que les châteaux ne sont pas massivement bâtis le long des routes. Celles-ci ont pu parfois même jouer un rôle de repoussoir. Nous allons maintenant tenter une approche plus systématique du phénomène.

25. MOUILLEBOUCHE, *Cercles de paix...* p. 123.

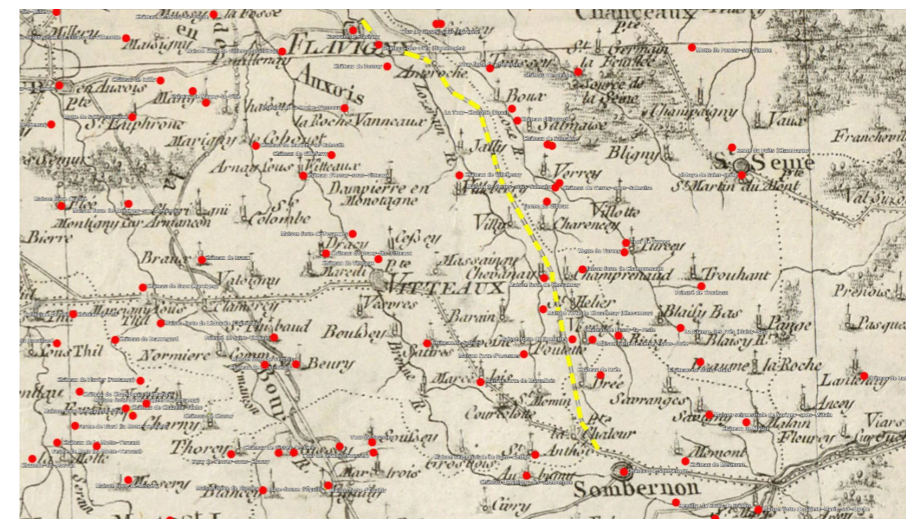
23. FAUCHERRE, *Les citadelles du roi de France...* t. II, p. 156.

24. JEANGRAND, *Le château de Dijon...*

► Fig. 12 : photo aérienne du château de Beaune vers 1940, coll. particulière.



► Fig. 13 : projet d'aménagement des ruines du château de Dijon, vers 1850. BM Dijon, chapelle A-I 5.



◄ Fig. 14 : habitats fortifiés autour de la route de Somberron à Flavigny. Exportation de la base de données « Habitat fortifié de Bourgogne » sur fond de carte de Cassini, via Google Earth.



◄ Fig. 15 : habitats fortifiés autour de la route de Dijon à Auxonne. Exportation de la base de données « Habitat fortifié de Bourgogne » sur fond de carte de Cassini, via Google Earth.



### Châteaux et réseau viare en Bourgogne : utilisation d'un inventaire géo-localisé

26. MAERTEN, MOUILLEBOUCHE, *L'habitat fortifié en Bourgogne ducale...*

Depuis plus de 20 ans, le Centre de Castellologie de Bourgogne a réalisé un inventaire sûr et précis des châteaux de Bourgogne<sup>26</sup>. Sûr, parce que chaque site a été visité et chaque mention a été soumise à un examen critique. Nous n'avons pas cherché à faire du volume par un effet d'accumulation d'informations incertaines, mais nous avons essayé de réunir dans une base de données informatisée tous les renseignements disponibles sur les bâtiments médiévaux fortifiés existant ou ayant existé. Précis, parce que chaque site est soigneusement référencé dans l'espace (coordonnées Lambert) et dans le temps (datations *ante quem* et *post quem* des états successifs des sites). La base de données, téléchargeable sur internet<sup>27</sup>, contient aujourd'hui 2 700 sites, 20 000 textes et 13 000 illustrations (photos, relevés, plans anciens). L'inventaire est terminé et vérifié sur la Côte-d'Or et la Saône-et-Loire (Bourgogne ducale) ; il est en cours de vérification sur l'Yonne et la Nièvre.

27. Sur le site du CeCaB : « le site le plus complet sur les châteaux forts » <http://www.cecab-chateaux-bourgogne.fr/>

Dès sa conception, le logiciel de saisie et d'interrogation a été configuré de manière à pouvoir établir des rapprochements entre les routes et les châteaux. Ces contacts sont possibles à trois niveaux : dans le fichier des sites (champ à choix multiples « situation par rapport aux voies ») ; dans le fichier des textes (indexation automatique des textes par recherche du vocabulaire lié à la route) et dans le fichier des illustrations (l'un des choix proposés pour le type de l'illustration est « plan ou atlas routier »).

#### Le fichier des illustrations

Le générateur de cartes de la base de données permet de visualiser tous les sites fortifiés représentés sur les atlas des routes. L'exercice permet de constater que ces plans ont été surtout conservés pour la Côte-d'Or, où l'on voit se dessiner la route de Dijon à Montbard. Les plans du sud du duché (Saône-et-Loire) ont disparu en grande partie, et la collection des Atlas de Trudaine

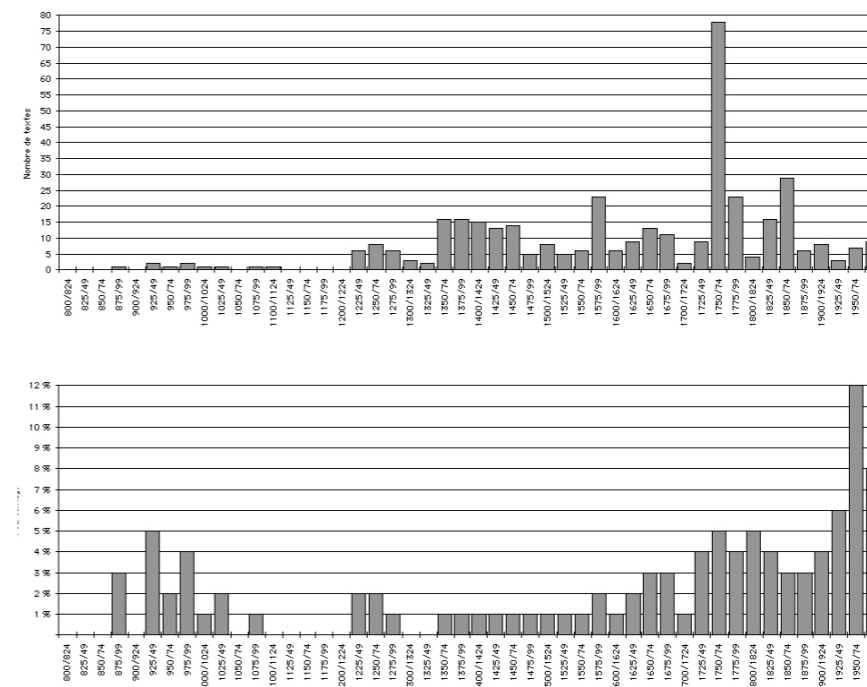
► Fig. 16 : habitats fortifiés représentés sur les atlas des routes modernes ; cartographie automatique de la base de données « châteaux », sur fond de carte hydrographique.



a gardé des morceaux de la route de Sens à Montbard et de celle de Paris à Moulins via Nevers (fig. 16). Mais, avec 230 sites représentés sur 2 684 sites répertoriés, la récolte est maigre. En se limitant à la seule Côte-d'Or, on trouve 112 sites représentés sur les atlas des routes, pour 660 sites connus. En analysant ces chiffres de manière un peu brutale, on pourrait dire que 17 % des sites fortifiés ont été bâtis à proximité d'un axe qui, au XVIII<sup>e</sup> siècle, a eu une importance régionale.

#### Le fichier des textes

Le moteur d'indexation moissonne automatiquement, pour l'entrée « route », les textes qui contiennent les chaînes de caractères « route », « chemin », « voie », « voies », « via », « vias » et « viam ». L'indexation a également été complétée et corrigée manuellement lors de la saisie. La requête de l'index « route » conduit à isoler 404 textes, sur un total de 20 700 (2 %). La répartition chronologique en valeur absolue (fig. 17a) montre que les textes alliant routes et châteaux commencent à être nombreux au XIII<sup>e</sup> siècle, avec un pic au XVII<sup>e</sup> siècle (qui est dû aux monographies de Courtépée). Si l'on ramène la valeur de cette sélection au nombre total de textes entrés dans la base (autrement dit, si l'on cherche la valeur relative), on trouve un histogramme bien différent (fig. 17b), avec un premier pic, peu marqué, aux X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles, et un sommet plus prononcé au XX<sup>e</sup> siècle. Il est facile d'aller vérifier à quoi correspondent ces textes. Dans le premier cas, il s'agit de chartes de donations (généralement issues des cartulaires de Cluny), qui citent parmi les confins des terres aliénées des *castra* et des *via publica*, sans qu'il y ait aucun rapport entre ces deux entités. Dans le second cas, il s'agit de textes d'érudits locaux qui situent les vestiges du château détruit par rapport aux voies d'accès. Dans l'un et l'autre cas, la relation du château à la route est anecdotique. Par conséquent, dans le cas général et médiéval, et si l'on s'en tient aux textes, il y a encore une fois très peu de relations entre le château et la route.



◀ Fig. 17a : répartition chronologique en valeur absolue des mentions de routes dans les 20 700 textes de la base de données « châteaux de Bourgogne ».

◀ Fig. 17b : répartition chronologique en valeur relative des mentions de routes par rapport aux 20 700 textes de la base de données.



## Le fichier des sites

Le champ « situation par rapport aux voies » accepte les réponses suivantes : « sur une route », « proche d'une route », « pont », « gué », « port », « bac », « pas de voie médiévale » et « inconnu ». Reconnaissons tout de suite les énormes imperfections de cette classification. L'implémentation du champ semble laisser une large part à l'appréciation du chercheur et la définition de la « voie » est très imprécise. Dans l'idéal, une telle étude aurait nécessité d'établir une base de données des routes médiévales qui aurait eu les mêmes qualités que la base des châteaux, c'est-à-dire des routes référencées dans le temps et dans l'espace, et identifiées selon une typologie précise. En effet, un château est toujours « sur une route » : au moins sur le chemin qui mène à sa porte. Il faudrait donc être capable d'estimer l'importance du chemin (local, régional, interrégional), et la variation du tracé et du trafic au cours du temps<sup>28</sup>...

28. Synthèse historiographique dans PEROL, « Les réseaux routiers de la France médiévale... » Étude des chemins du Mâconnais dans DUBY, *La société aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles dans la région mâconnaise...* p. 45-49.

Faute de mieux, nous avons donc surtout travaillé à partir des exportations de la base sur la carte de Cassini. Le château est dit « sur la route » quand ses défenses ou son pourpris sont attenants à une route attestée par cette carte, ou bien quand un texte le situe par rapport à un « grand chemin ». Il est dit « proche de la route » quand sa situation lui permet un contrôle visuel de la route, et que celle-ci semble avoir une influence sur la vie économique de la seigneurie. La mention « pas de voie médiévale » constate l'absence de voie de communication autour du château, ce qui est très différent d'une absence d'observation. Enfin, la mention « inconnu » s'applique surtout aux sites non localisés, qui sont repérés seulement par des mentions d'archives.

Avec ces critères, sur les 1 660 sites renseignés (Côte-d'Or et Saône-et-Loire), on obtient des proportions globales montrant que 48 % des sites sont établis loin de toute voie importante, 24 % sont proches d'une route et 25 % sont sur une route. Ces proportions changent peu si l'on ne regarde que les sites isolés ou si l'on prend les sites liés à un habitat groupé.

Pour comprendre la spécificité du phénomène castral (et obtenir des chiffres qui soient indépendants de la densité du réseau viaire) il faudrait pouvoir les comparer à d'autres types d'implantation, comme celles des villages et des églises. Néanmoins, ces chiffres bruts, qui montrent que seule la moitié des sites fortifiés sont en relation avec une voie de communication importante, sont déjà une donnée significative.

Parmi les sites fortifiés, les habitats de type « châteaux » sont plus souvent bâtis sur une route (31 %) ou proches d'une route (26 %). Les « maisons fortes » en revanche sont majoritairement éloignées des voies de communication (52 %).

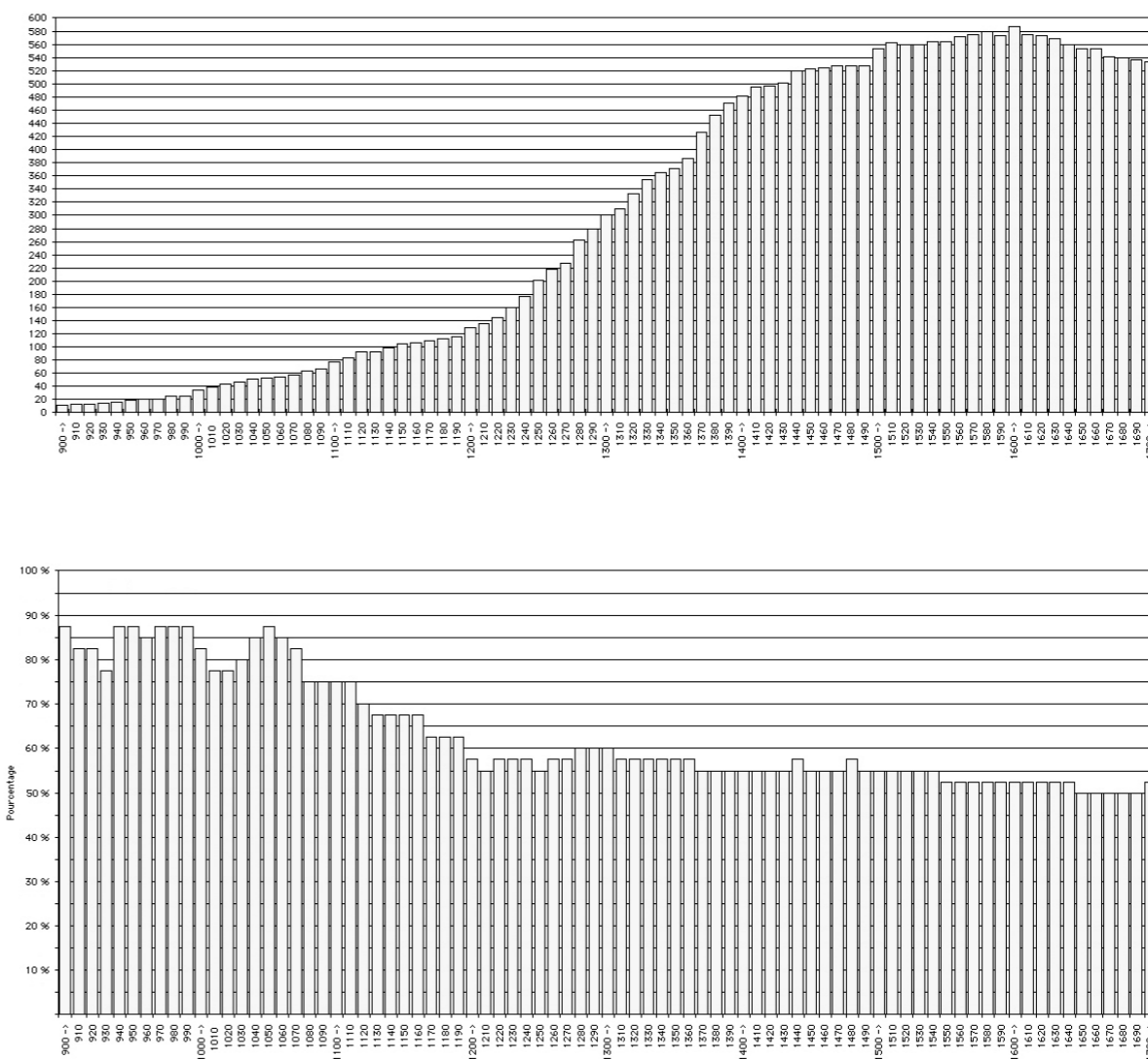
On peut enfin essayer de voir l'évolution chronologique de ce phénomène, en considérant que le tracé de la route est une donnée pérenne.

La courbe d'évolution du nombre total de sites établis le long d'une voie (fig. 18 a) n'apporte pas d'éléments exploitables. Cette courbe est en fait très semblable à celle de l'évolution de l'ensemble des sites. En revanche, la courbe d'évolution proportionnelle (nombre de sites liés à une route par rapport au nombre de sites total, fig. 18 b), fait apparaître une tendance très nette à la

décroissance : aux X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles, les châteaux s'installent assez fréquemment le long des routes. (Avant 1070, le pourcentage de château routier atteint 76 %). À partir du XIII<sup>e</sup> siècle (époque de la multiplication des maisons fortes) la proportion décroît sensiblement. Cette courbe est d'autant plus étonnante que les routes de référence sont celles du XVIII<sup>e</sup> siècle. En tenant compte des changements d'itinéraire, on aurait pu s'attendre à voir les sites les plus modernes avoir une meilleure corrélation avec les routes de la carte de Cassini. Or, on constate le contraire. Il faut donc en conclure d'une part que le réseau de routes du XVIII<sup>e</sup> siècle n'est pas très différent de celui du XII<sup>e</sup> siècle, d'autre part que la propension des châteaux « romans » à s'installer sur les axes de circulation était donc encore plus importante que ce que révèle notre histogramme.

▼ Fig. 18 a en haut : évolution du nombre total de sites fortifiés bâtis à proximité d'une voie (pour 1 660 sites, Côte-d'Or, Saône-et-Loire).

▼▼ Fig. 18 b en bas : évolution de la proportion de sites fortifiés bâtis à proximité d'une voie.





Cet histogramme est finalement assez rassurant. Les premiers châteaux qui apparaissent dans les sources, châteaux qui sont souvent établis dans la continuité d'un centre de pouvoir carolingien, sont installés sur des axes de passage qui perdureront jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>29</sup>. Certains châteaux exercent peut-être quelque contrôle sur les routes (les *vicarii* carolingiens ne sont-ils pas des « agents de la voirie » ?) Mais la liaison route-château est aussi la conséquence d'une volonté de gestion territoriale, qui a besoin des routes pour faire circuler l'information. À partir du XIII<sup>e</sup> siècle, les nouveaux châteaux et les maisons fortes servent plutôt à mailler le territoire. Ils sont desservis par des chemins de desserte locale, tout juste suffisants pour acheminer les matériaux de construction. Ces maisons fortes n'ont aucune vocation à contrôler ou à utiliser un trafic inter régional ; dans ces circonstances, la proximité d'une maison forte avec une route peut relever du simple hasard.

En fin de compte, l'image d'Épinal du château contrôlant la route ne relève pas complètement de l'imaginaire. Néanmoins, cette situation semble plus liée à un héritage carolingien qu'à un caractère original de la société féodale.

29. BRUAND, *Voyageurs et marchandises aux temps carolingiens...* p. 91-92 ; exemple bourguignon p. 106-108.

## Bibliographie

ABBÉ (Jean-Loup), « Compte-rendu de MOUILLEBOUCHE, *Les maisons fortes...* », *Histoire et Société rurale*, t. 19, 2003, p. 178-280.

BAZZANA (André), « Les chemins d'al-Andalus et leurs châteaux d'après le géographe al-Idrîsî (XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècle) », in : BÉRIAC-LAINÉ, *Châteaux, routes et rivières...* p. 29-44.

BECK (Erik), « *Burgen auf oder in antiker Vorängerbesiedlung - Das Beispiel des Oberrheinbebiets* », in : BECK (Erik) et al., (dir.), « *Burgen im Breisgau. Aspekte von Burg und Herrschaft im überregionalen Vergleich*. [Archäologie und Geschichte. Freiburger Forschungen zum ersten Jahrtausend in Südwestdeutschland, t. 18] éd. Jan Thorbecke, Ostfildern, 2012, p. 41-70.

BÉRIAC-LAINÉ (Françoise) et al. (dir.), *Châteaux, routes et rivières : Actes des rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord, les 26, 27, 28 septembre 1997*. Bordeaux : CROCEMS, 1998.

BERNARD (Auguste), BRUEL (Alexandre), *Recueil des chartes de l'abbaye de Cluny*. Paris, Imprimerie Nationale, 6 vol, 1876-1903. (Collection des documents inédits de l'Histoire de France, 69.)

BRUAND (Olivier), *Voyageurs et marchandises aux temps carolingiens. Les réseaux de communication entre Loire et Meuse aux VIII<sup>e</sup> et IX<sup>e</sup> siècles*, Bruxelles : De Boeck Université, 2002.

CANAT DE CHIZY (Marcel), *Cartulaire du prieuré de Saint-Marcel lès Chalon-sur-Saône*. Chalon-sur-Saône : L. Marceau, 1894.

DUBY (Georges), *La société aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles dans la région mâconnaise*. Paris, 1953, rééd. Paris ; EHESS 1971.

FAUCHERRE (Nicolas), *Les citadelles du roi de France sous Charles VII et Louis XI*, thèse dactylographiée, 1992.

GOGER (Jean-Marcel), *La politique routière en France de 1716 à 1815*, Paris : Thèse de doctorat d'État de l'EHESS, 1988.

HUBERT (Jean), « Les routes du Moyen Âge », in : *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris : association pour la diffusion de la pensée française, 1959, p. 25-56.

JEANGRAND (Estelle), *Le château de Dijon. De la forteresse royale au château des gendarmes*. Dijon : éd. de l'Armançon et éd. du Murmure, 2007.

LETURCQ (Samuel), « La route et le paysage. Dynamique et stabilité des réseaux routiers beaucerons entre Étampes et la forêt d'Orléans », in : CHOUQUER (Gérard) (dir.), *Les formes du paysage, 3, L'analyse des systèmes spatiaux*, Paris : Errance, 1997, p. 78-87.

MAERTEN (Michel), MOUILLEBOUCHE (Hervé) (dir.), *L'habitat fortifié en Bourgogne ducale (Côte-d'Or, Saône-et-Loire). Base de données sur DVD-rom*. Chagny : CeCaB, 2010.

MARCHAND (Claire), « Réseau viaire et dessin parcellaire : étude morphologique de la région du Gâtinais oriental », in : CHOUQUER (Gérard) (dir.), *Les formes du paysage, 3, L'analyse des systèmes spatiaux*, Paris : Errance, 1997, p. 66-77.

MIETTE (J.), *Recueil de notes sur la baronnie de Pluvault et sur les villages de Beire-le-Fort, Collonges-lès-Premières, Pluvet, Longeault, Pluvault et Premières*. Manuscrit, copie à la mairie de Beire-le-Fort et au service de l'inventaire, s.l., 1890.

MONNIER (Emmanuel), *Annuaire historique et statistique du département de Saône-et-Loire pour 1856*. Mâcon : Protat, 1856.

MOUILLEBOUCHE (Hervé), *Les maisons fortes en Bourgogne du nord, du XIII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*. Dijon : Éditions Universitaires de Dijon, 2002.

MOUILLEBOUCHE (Hervé), « Cercles de paix, cimetières et châteaux en Bourgogne », in : *Ex animo. Mélanges d'histoire médiévale offerts à Michel Bur*. Langres : Dominique Guéniot, 2009, p. 73-138.

PEROL (Céline) « Les réseaux routiers de la France médiévale : ambitions et limites d'un champ d'investigation historique », in : SZABO, (T.) (dir.) *Die Welt der europäischen Strassen, von der Antike bis in die frühen Neuzeit*, Cologne : Böhlau Verlag, 2009, p. 69-84.

PEROL (Céline), « Cheminement médiéval : l'homme, l'historien et la route », in : FRAY (Jean-Luc), PEROL (Céline) (dir.), *L'historien en quête d'espaces*, Clermont-Ferrand : P.U. Blaise Pascal, 2004, p. 91-108.

PEROL (Céline), « Comment penser la route ? » et « Conclusion : routes et pouvoirs », in : PÉROL (Céline), *Faire la route, III<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle*. Cahiers du Centre d'Histoire « Espaces et Cultures » 25, Clermont-Ferrand : Université Blaise Pascal, Clermont-Ferrand II, 2007, p. 3-14 et 113-115.

PONSOT (Pierre), « Une transformation du château de Savigny-en-Revermont à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle », in : *bulletin de la Société des Amis de l'Instruction... de Sagy et Saint-Martin-du-Mont*, n° 19, 1987, p. 79-86.

PROVOST (Michel), *Carte archéologique de la Gaule : Côte-d'Or*. Paris : Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2 vol., 2009.

RAGUT (Camille), *Cartulaire de Saint-Vincent-de-Mâcon, connu sous le nom de Livre enchaîné*, Mâcon : Protat, 1864. [Collection des documents inédits sur l'histoire de France].

REBOURG (Alain) (dir.), *Carte archéologique de la Gaule : Saône-et-Loire*. Paris : Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 4 vol., 1994.

RICHARD (Jean), « Ponts, routes et forteresses en Bourgogne au temps des ducs Valois », *Publication du Centre européen d'études burgondo-médianes*, n° 3, 1960, p. 80-86.