



HAL
open science

Le réseau routier cévenol au Moyen Âge : un lien entre Massif central et sillon rhodanien

Franck Brechon

► **To cite this version:**

Franck Brechon. Le réseau routier cévenol au Moyen Âge : un lien entre Massif central et sillon rhodanien. Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports, CTHS, Apr 2017, Pau, France. halshs-02648171

HAL Id: halshs-02648171

<https://shs.hal.science/halshs-02648171>

Submitted on 29 May 2020

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.



Nicole Lemaitre (dir.)

Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports

Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques

Le réseau routier cévenol au Moyen Âge : un lien entre Massif central et sillon rhodanien

Franck Brechon

Éditeur : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques
Lieu d'édition : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques
Année d'édition : 2019
Date de mise en ligne : 14 janvier 2019
Collection : Actes des congrès nationaux des sociétés historiques et scientifiques
ISBN électronique : 9782735508891



<http://books.openedition.org>

Référence électronique

BRECHON, Franck. *Le réseau routier cévenol au Moyen Âge : un lien entre Massif central et sillon rhodanien*
In : *Des routes et des hommes : la construction des échanges par les itinéraires et les transports* [en ligne].
Paris : Éditions du Comité des travaux historiques et scientifiques, 2019 (généré le 14 janvier 2019).
Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/cths/4407>>. ISBN : 9782735508891.

Ce document a été généré automatiquement le 14 janvier 2019.

Le réseau routier cévenol au Moyen Âge : un lien entre Massif central et sillon rhodanien

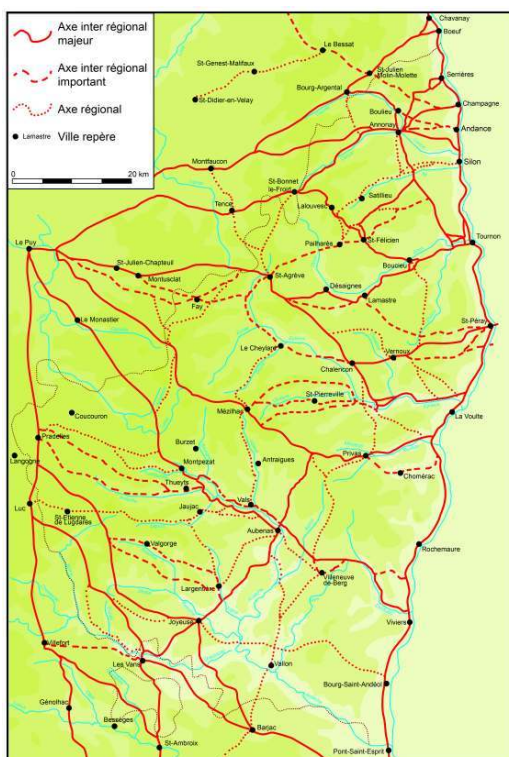
Franck Brechon

- 1 Lieu de passage, espace à traverser, barrière à franchir entre deux zones de plaine, la montagne et un élément perturbateur du trafic, avec lequel il faut composer, et dont il faut s'affranchir faute de pouvoir le contourner¹. Remarquables par leur altitude et la raideur de leurs versants, les Alpes ou les Pyrénées n'en sont pas moins pénétrées par des vallées profondes qui permettent de cheminer à une altitude plus faible sur des kilomètres. Dans le cas du Massif central, la situation est différente, avec un espace montagnard large de plus de 350 kilomètres d'est en ouest et formé d'une succession de vastes plateaux oscillant entre 800 et 1 300 mètres d'altitude. Ce n'est donc pas une montagne qui se traverse, césure entre deux régions de plaine, mais bien une vaste région d'altitude.
- 2 Devant l'étendue du Massif central, mis en regard de la connaissance fine à acquérir sur les réseaux routiers, l'espace considéré a été limité à l'Ardèche et ses marges : Loire, Haute-Loire, Gard, Lozère. Ce n'est qu'une partie exemplaire d'un espace plus vaste qui se poursuit au sud par les Cévennes jusque dans l'Hérault. La région étudiée couvre le rebord sud-est du Massif central, qui forme un puissant talus séparant les basses plaines du sillon rhodanien et du Languedoc méditerranéen (100 à 150 mètres d'altitude) des hautes terres du Massif central (1 000 à 1 500 mètres d'altitude).
- 3 Le temps de l'étude ira du XII^e au XVI^e siècles. Les silences de la documentation interdisent un travail approfondi et général à l'échelle du massif sur les siècles précédents, tandis que la réalité des réseaux routiers locaux change au XVII^e siècle, où le charroi succède au portage à dos de mulets².

Un réseau de montagne très structuré

- 4 Il a d'abord fallu restituer le réseau routier de la fin du Moyen Âge pour comprendre l'organisation générale des itinéraires. Il ne s'agit pas ici de développer les méthodes et les sources employées, allant des très nombreuses mentions documentaires médiévales à une approche de terrain qui exploite les apports de l'archéologie ou de la toponymie³.
- 5 Les chemins locaux ont été exclus du recensement pour se concentrer sur les axes qui reliaient au moins deux villes ou deux bassins voisins entre eux. Près de deux mille kilomètres de chemins répondant à cette définition ont été cartographiés sur l'espace et la période considérés (fig. 1).

Fig. 1. – Le réseau routier à la fin du Moyen Âge.



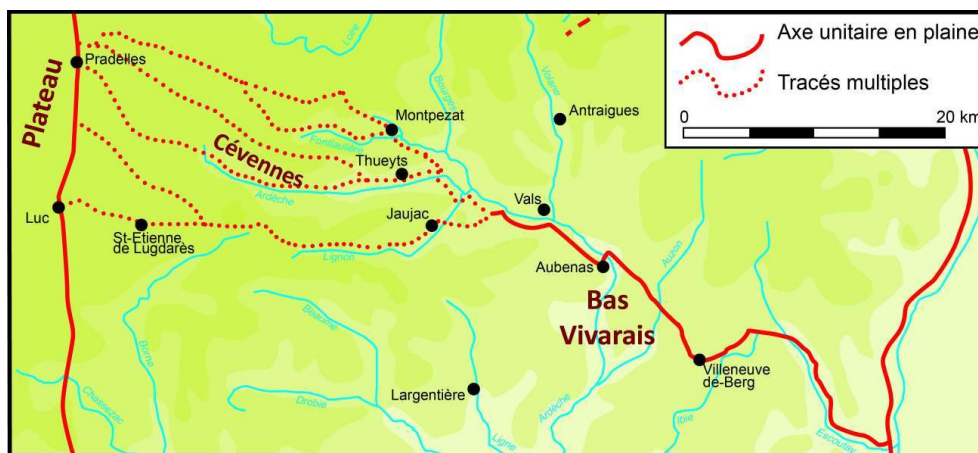
© Franck Brechon.

Un réseau dense et anastomosé

- 6 Considéré dans son ensemble, le réseau d'itinéraires routiers est très dense sur presque tout l'espace vivarois, qui est parcouru par un réseau serré de chemins ne laissant aucun secteur à l'écart des circulations. Cette forte densité est directement liée au caractère anastomosé du réseau routier sur une large partie du territoire, manifestement en lien avec le relief. Ainsi, la densité routière sur les secteurs les moins accidentés, haut plateau à l'ouest ou Bas-Vivarais calcaire au sud-ouest, est inférieure à la moyenne vivaroise, alors qu'elle est supérieure dans les secteurs au relief plus difficile, comme les Cévennes et les Boutières⁴.

- 7 Dans ces deux dernières régions, chaque itinéraire se divise en plusieurs axes parallèles qui se rejoignent parfois pour se diviser à nouveau, encore en fonction du relief. Un itinéraire principal s'y exprime par un écheveau des tracés routiers parallèles éloignés les uns des autres de quelques kilomètres seulement. Ainsi, la route du Puy à Saint-Agrève suit deux tracés dans la traversée du plateau, alors qu'à partir de Saint-Agrève, dans la région des pentes, elle éclate en quatre ou cinq chemins parallèles. Celle de Pont-Saint-Esprit à Luc est unitaire jusqu'à Barjac, puis se divise en trois branches dans la traversée des Cévennes. D'Aubenas à Pradelles, par la haute vallée de l'Ardèche, le voyageur peut emprunter quatre ou cinq routes différentes (fig. 2).

Fig. 2. – Les tracés routiers de la haute vallée de l'Ardèche.



© Franck Brechon.

- 8 Cette multiplication des tracés parallèles est une caractéristique des réseaux routiers médiévaux, mais elle s'exprime plus généralement en plaine, hors de toute contrainte de relief. Les vallées et les cols favorisent généralement leur concentration, ce qui n'est pas le cas ici. Cela ne signifie pas pour autant que tous les axes sont à placer sur un pied d'égalité. Dans chaque cas, on peut distinguer une route principale et des tracés collatéraux de moindre importance, sans saisir selon quels critères la différence constatée s'établit. L'état de la route peut jouer, de même que des considérations de viabilité hivernale excluant les axes trop élevés ou mal exposés.

Un réseau hiérarchisé

- 9 Les axes routiers sont hiérarchisés, et les deux mille kilomètres d'axes importants ne connaissent pas tous le même développement, ni n'exercent la même fonction en matière de transport. Il est possible de distinguer quatre catégories, liées au trafic qui emprunte chaque route, en fonction de son origine et de sa destination, ce qui se traduit dans la documentation par la manière de désigner la route en faisant référence à des horizons géographiques plus ou moins lointains, comme sur la route d'Aubenas à Paris en passant par Le Puy, mentionnée en 1372 à Burzet⁵. Parfois, tel récit ou compte de voyage précise notre perception de l'importance d'un itinéraire, comme lorsque le comte d'Auvergne emprunte en 1249 ladite route d'Aubenas au Puy⁶, ou encore lorsque c'est au tour de contrebandiers d'argent de s'y faire arrêter en 1429⁷.

- 10 La première catégorie regroupe les axes majeurs qui fonctionnent à l'échelle du royaume de France, voire de l'Europe, et sont empruntés par un trafic dépassant de loin le Vivarais. Ces axes sont au nombre de cinq ; il s'agit du sillon rhodanien, du chemin de Régordane, de la route du rebord sud du mont Pilat, de celle de la haute vallée de l'Ardèche, de celle de Pont-Saint-Esprit au Gévaudan et au Velay par Joyeuse ou Les Vans.
- 11 La seconde catégorie regroupe des axes importants à l'échelle des circulations interrégionales, jouant un rôle dans les échanges entre les régions voisines du Vivarais. Ces axes interrégionaux ne participent pas à un contexte routier plus large, à la différence des axes majeurs, et n'ont donc déjà plus de fonction à grande échelle. Six axes répondent à cette définition et relient les régions voisines du Vivarais entre elles. Ils apparaissent à des centaines de reprises dans la documentation, bornés par les principales villes de la région, comme la route de Valence au Puy en 1336⁸.
- 12 La troisième catégorie est très proche de la seconde. Elle concerne les axes servant aux liaisons interrégionales, mais qui n'atteignent pas un degré de développement comparable à ces dernières. Ces routes peuvent être empruntées en alternance avec les routes de la seconde catégorie, dont elles constituent des axes de dédoublement, permettant de rejoindre les mêmes régions, mais par des tracés quelque peu différents.
- 13 Une quatrième catégorie regroupe de nombreux autres chemins dont l'importance dépasse rarement les limites du Vivarais, sans qu'il faille pour autant les considérer comme des axes strictement locaux. Ils réunissent les bourgs et petites villes de région entre eux et constituent une puissante armature routière.
- 14 Si une hiérarchisation des itinéraires peut être proposée à l'échelle globale de la fin du Moyen Âge, la documentation laisse percevoir des évolutions significatives dans ce classement au fil des décennies, au moins pour deux routes. La route de Viviers au Puy par Aubenas, déjà importante dès le XIII^e siècle, au moins comme route commerciale régionale⁹, connaît un regain d'intérêt à compter des années 1320, car elle permet de rejoindre Avignon et la cour pontificale rapidement depuis l'ouest, le centre et le nord de la France¹⁰. Elle est d'ailleurs mentionnée dans l'*Itinerarium de Brugis*¹¹ comme la continuation jusqu'à Avignon du « Grand Chemin de France » qui arrive d'Île-de-France et du nord. À l'inverse, la route de Régordane perd de son importance au XIV^e siècle, essentiellement en raison de l'essor de l'axe rhodanien, qui capte une partie du trafic¹².
- 15 Il s'agit dans ces cas de l'essor ou du déclin d'un itinéraire dans sa globalité. Parallèlement, la documentation multiplie les références à des routes « vieilles » ou « neuves », rectifications de tracés plus ponctuelles ne modifiant en rien l'importance de chaque axe.

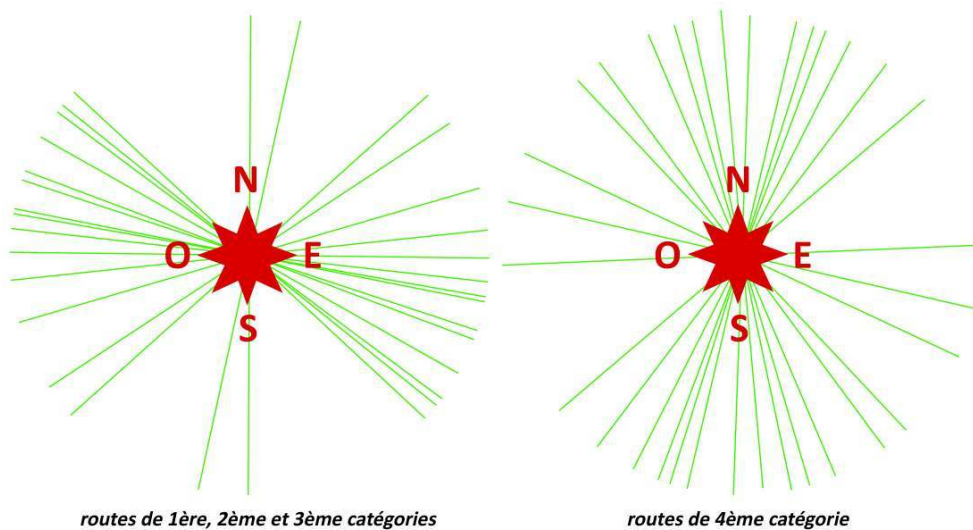
Un réseau acentrique et polarisé

- 16 Le réseau routier vivarois ne possède aucun centre, aucun point de convergence principal, contrairement à la situation rencontrée dans bien d'autres régions, comme en Périgord, dont les principaux axes rayonnent tous depuis Périgueux¹³ ; en Picardie, dont le réseau routier est centré sur les cités épiscopales régionales ou les principaux centres secondaires issus du peuplement antique¹⁴ ; ou encore le réseau gascon, centré sur les cités et les villes d'origine médiévale¹⁵. À la lecture de la carte des routes régionales, Le Puy semble jouer ce rôle, au moins marginalement. Mais cette apparente centralité tient au choix des limites retenues pour l'étude, dont la ville est une extrémité, et non à une

attraction spécifique de cette ville sur l'ensemble de la région. Tout au plus apparaissent des carrefours locaux, liés au croisement de plusieurs axes de circulation, comme Aubenas, ou encore Saint-Agrève, Joyeuse ou Les Vans, mais leur rayonnement reste local et ne dépasse pas une vingtaine de kilomètres au plus¹⁶.

- 17 Dépourvu de centre, le réseau routier vivarois ne se présente pas pour autant comme un ensemble d'axes inorganisés. Toutes les routes importantes du Vivarais, de première, deuxième ou troisième catégorie, sont parallèles ou presque, reliant le sillon rhodanien à l'est au Velay, et au Gévaudan à l'ouest. Seule la route rhodanienne et la route de Régordane Nîmes-Le Puy sont orientées nord-sud. Ce n'est qu'au niveau des routes de quatrième catégorie que l'organisation du réseau est moins facilement perceptible et que l'orientation dominante est-ouest s'estompe. Au contraire, les routes de quatrième catégorie sont orientées nord-sud. Il est manifeste que les routes transversales ont connu un essor plus important que les routes méridiennes, sous l'impulsion de différents facteurs restant à préciser (fig. 3).

Fig. 3. – Orientation des routes par catégories.



© Franck Brechon.

- 18 Une lecture déterministe d'un point de vue géographique tendrait à justifier la densité des itinéraires régionaux et interrégionaux, ainsi que leur orientation dominante, par les axes généraux du relief. Cependant, le col, la vallée ou le gué ne justifient pas l'itinéraire. Tout au plus expliquent-ils l'implantation ponctuelle de la route. C'est bien la nécessité de circuler qui explique la création d'un itinéraire, puis éventuellement son développement ou son déclin.
- 19 Trois types de circulations se croisent sur les routes du sud-est du Massif central à la fin du Moyen Âge : un trafic commercial, un trafic pèlerin et un trafic transhumant. Tous trois concourent à leur niveau à la structuration du réseau viaire.

Les routes du commerce frontalier

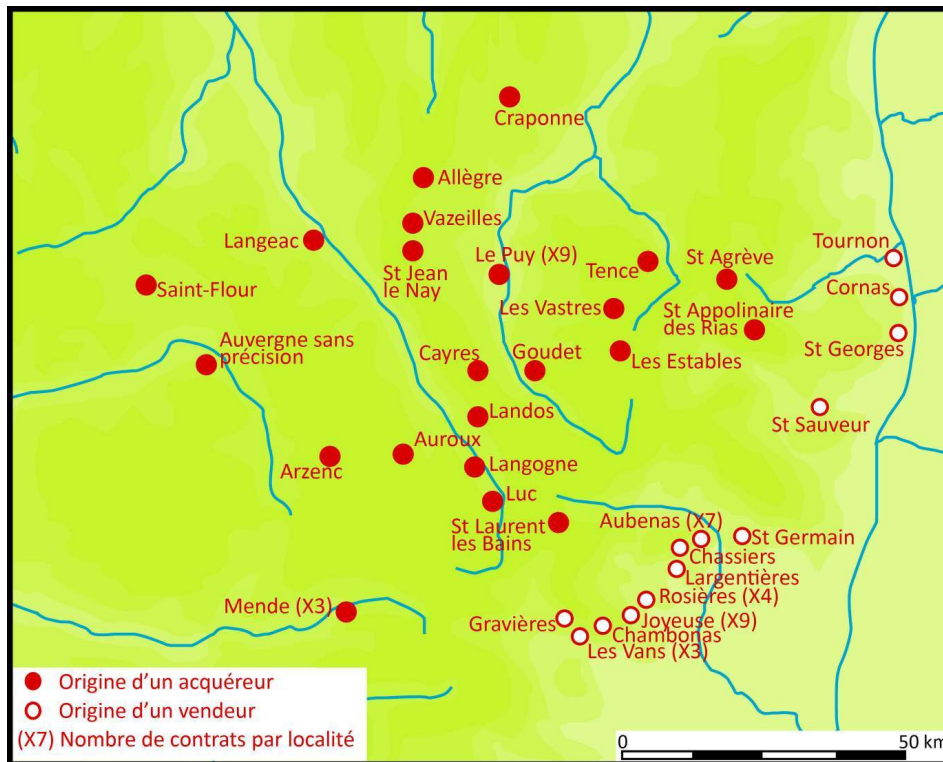
- 20 Frontière entre deux ensembles très différents en termes de climat, d'aptitude des sols, et donc de productions, le talus cévenol permet de passer très rapidement des basses plaines

du Rhône aux hautes terres du Massif central. Climat méditerranéen et climat montagnard se côtoient au plus proche, offrant des possibilités de productions très différentes. Des flux commerciaux en découlent sur quelques produits dominants, dont le transport contribue puissamment à expliquer le développement et l'orientation du réseau routier : le vin, le sel et la viande.

Le commerce du vin

- 21 Le produit vivarois le plus souvent rencontré sur les routes de la région est incontestablement le vin. Deux secteurs se spécialisent dans la viticulture à partir du début du XIV^e siècle au moins : le nord du sillon rhodanien, entre Saint-Péray et Serrières, ainsi que le pied des Cévennes, des Vans à Aubenas. Les investissements de la bourgeoisie urbaine ou des établissements ecclésiastiques dans les vignes, comme l'orientation des exploitations paysannes, aboutissent à une quasi monoculture viticole sur ces secteurs¹⁷. La place de la vigne y est telle qu'il s'agit d'une production spéculative destinée prioritairement à la vente et non à l'autoconsommation. Les chartes de franchises des villes de Tournon et d'Aubenas attestent que le commerce du vin est développé dans ces deux localités. À Aubenas, la charte de 1276 exempte de leyde les transporteurs chargeant du vin en ville, sauf s'ils empruntent la direction de la montagne vivaroise¹⁸. Dès 1292, la charte de franchise de Tournon instaure quatre courtiers en vin¹⁹, qui se rencontrent aussi dans le village voisin de Glun en 1313²⁰. Les tarifs de péages témoignent de l'importance du commerce du vin dans la région : onze des quatorze tarifs conservés entre le milieu du XIV^e siècle et 1550 en mentionnent²¹, celui d'Aubenas de 1397 indiquant même que le vin prend le chemin de la montagne vivaroise²².
- 22 Les contrats de vente de vin conservés pour le Bas-Vivarais sont significatifs de l'orientation de ce commerce et du débouché privilégié que constitue le Massif central voisin. La totalité des ventes mettant en jeu des acquéreurs extérieurs à la région concerne des Vellaves, des Gévaudanais ou des Auvergnats, qui viennent acheter les vins de la bordure subcévenole (fig. 4).

Fig. 4. – Ventes de vins du Vivarais hors de la région de production attestées dans les archives notariales entre 1350 et 1450.



© Franck Brechon.

- 23 Outre le vin produit par les viticulteurs rhodaniens et cévenols vendu sur les hautes terres du Massif central, les établissements ecclésiastiques de la montagne vivaro-vellave ont obtenu, par donation ou par achat, des domaines viticoles en Bas-Vivarais. Ainsi, l'abbaye Saint-Chaffre-du-Monastier détient dès les X^e - XI^e siècles de très nombreuses vignes en Bas-Vivarais²³, tandis que les prieurs de plusieurs dépendances doivent des redevances en vin²⁴. En 1308, l'abbaye négocie même une franchise de passage « pour apporter son vin d'Aubenas [...] en montagne²⁵ ». L'abbaye des Chambons possède de nombreuses vignes au pied des Cévennes²⁶ et obtient aussi des franchises pour faire transiter son vin à moindre coût vers la montagne²⁷. L'abbaye de Mazan fait de même avec sa grange du Cheylard, à Aubenas, sur la censive de laquelle l'abbaye perçoit 463 setiers de vin en 1501²⁸, soit entre 8 et 9 000 litres de vin au minimum.

Le trafic du sel

- 24 Le sel est le second produit traversant la région en quantité importante. Le sel approvisionnant le Vivarais ou y transitant provient des étangs du rivage languedocien²⁹. En 1341, le roi de France impose au Velay, Gévaudan, Forez, Beaujolais, Lyonnais, Roannais, Mâconnais et bien entendu au Vivarais de ne consommer que du sel provenant des salines des Peccais³⁰, contrainte étendue en 1445 jusqu'à Bort-les-Orgues³¹. Cette obligation se double de la mise en place de modalités de distribution très strictes : le sel doit impérativement transiter par les greniers royaux, où il est gabellé, avant d'être redistribué librement au-delà des greniers. Le grenier le plus important du Languedoc à

compter du XIV^e siècle est celui de Pont-Saint-Esprit³², où s'approvisionnent prioritairement les marchands et muletiers distribuant le sel dans le Massif central³³.

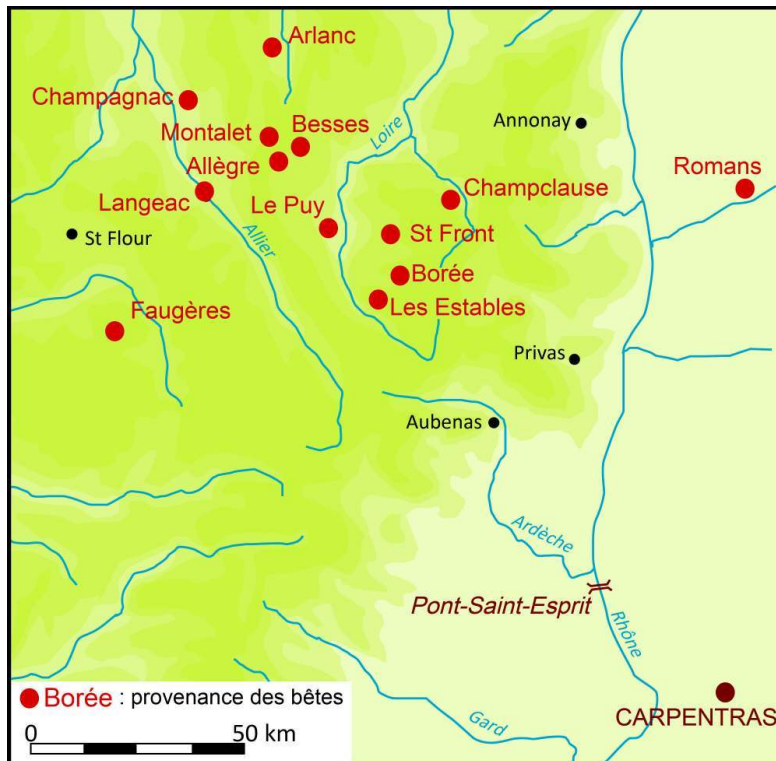
- 25 De nombreux péages situés sur les routes de la région portent sur le sel, comme à Aubenas en 1397³⁴, Montpezat en 1378³⁵ ou Mayres en 1532³⁶. Au départ de cette route allant vers le Velay et le Gévaudan, les habitants de Viviers attachent une grande importance à leurs droits et franchises sur le commerce du sel, multipliant régulièrement les transactions et demandes de privilèges depuis 1159³⁷ jusqu'à une série de litiges en 1366³⁸, 1371³⁹ ou 1419⁴⁰. Plus au nord, le sel est aussi taxé sur la route du Rhône au Puy par Privas, au niveau du péage de Mézilhac, où il apparaît avec force détails dans le tarif de 1347⁴¹. Des rentes en sel sont aussi constituées au XV^e siècle sur les revenus du péage de Maclas, sur la route du Rhône au Velay par Bourg-Argental et Yssingeaux⁴².
- 26 Quelques transactions commerciales concernent le transport du sel, comme en 1475 lorsque Guilhem Garnier, marchand de Privas, se fait livrer une centaine de mesures de sel depuis Pont-Saint-Esprit⁴³. On sait par ailleurs que le comte de Valentinois, seigneur de Privas, entretient un grenier à sel dans la ville en 1466⁴⁴. En 1456, trois habitants de Lamastre sont en litige avec un marchand de Tournon au sujet de trente saumées de sel qu'ils ont transportées jusqu'à Lamastre et qu'ils doivent solder⁴⁵.
- 27 Devant l'importance du trafic du sel sur les routes du rebord sud-est du Massif central, il n'est pas exagéré de considérer que le Vivarais jouit d'une véritable « rente de situation » : un trafic totalement étranger, qui ne lui est destiné qu'en proportion réduite, induit des flux considérables par le seul positionnement géographique de la région.

Un trafic descendant : le bétail

- 28 De nombreux troupeaux empruntent les routes de la région dans le sens de la descente, provenant du Massif central et destinés aux plaines voisines. Le plateau vivarois et le Gévaudan voisin sont des terres d'élevage tant bovin qu'ovin, avec une spécialisation pastorale marquée des espaces situés au-dessus de 1 000 à 1 100 mètres d'altitude, l'élevage bovin sédentaire étant entre les mains des paysans, alors que l'élevage ovin transhumant est le fait des principaux établissements ecclésiastiques⁴⁶.
- 29 80 à 90 % des feux de la montagne vivaroise déclarants aux estimations fiscales de 1464 possèdent un cheptel au sein duquel les bovins dominent largement. Cela représente de l'ordre de 3 500 à 4 000 têtes de bovins sur la vingtaine de paroisses de la montagne vivaroise. Très nettement discernable en 1464, il est impossible de préciser si cette situation est ancienne, ou si elle répond à l'essor généralisé de la consommation de viande aux deux derniers siècles du Moyen Âge.
- 30 L'âge des bovins renvoie à un élevage à finalité bouchère, puisque sur un contingent de 1671 têtes dont l'âge est connu, issu de 11 paroisses, 793 sont des veaux. Quelques exploitants précisent même l'âge des bêtes pour 435 têtes : 168 sont des veaux de lait, 132 des bêtes d'un an, 64 de deux ans, 74 de trois ans et 4 de quatre ans. Une telle surdensité de veaux et de jeunes bœufs ne s'explique que par leur vente dès qu'ils arrivent à maturité bouchère. Plusieurs tarifs de péage taxent d'ailleurs le passage de « bœufs gras », autrement dit de bœufs de boucherie, comme à Beaudiner en 1556⁴⁷.
- 31 Les villes rhodaniennes et du Languedoc sont un marché de premier ordre pour les bêtes du Vivarais et du Velay : les bouchers provençaux se déplacent souvent dans le secteur de Bourg-Saint-Andéol ou Pont-Saint-Esprit pour y acheter des bêtes descendues du Massif

central⁴⁸. Plusieurs transactions, actes et litiges commerciaux, mauvaises affaires voire agressions de maquignons documentent ce circuit de commercialisation⁴⁹. L'approvisionnement en viande des bouchers de Carpentras, partiellement connu entre 1460 et 1480, illustre à lui seul l'importance de l'élevage des confins du Vivarais et du Velay, d'où provient l'essentiel de leur viande⁵⁰ (fig. 5).

Fig. 5. – L'approvisionnement en viande du marché de Carpentras entre 1460 et 1480.



© Franck Brechon.

- 32 Pour sa part, le nord du plateau vivarois expédie ses veaux et bœufs en direction de Lyon, contribuant très largement à approvisionner la ville en viande. Ils descendent alors par les abords du mont Pilat ou par la vallée du Giers. À titre d'exemple, en 1544, le bétail entrant en ville par la seule porte de Saint-Just, où arrivent les routes venant du Velay et du Haut-Vivarais, est aussi nombreux que celui entrant par toutes les autres portes de la ville réunies⁵¹.
- 33 Les flux commerciaux expliquent donc en grande partie le développement privilégié des routes orientées sur un axe est-ouest, correspondant aux axes de transport des trois produits dominants, vin et sel qui « montent » vers les hautes terres, ou bétail qui en « descend ». Tous les trafics rencontrés sur les routes vivaroises ne sont néanmoins pas commerciaux.

Les trafics non commerciaux

Marcher pour Notre-Dame du Puy

- 34 Outre le trafic commercial, qui représente l'essentiel des circulations sur les routes de la région, la proximité du sanctuaire marial du Puy-en-Velay confère à plusieurs axes

vivarois un rôle de chemin de pèlerinage. Discrets sur les routes, par la nature même de leur voyage qui n'implique ni transaction, ni péage, et bien souvent peu de conflits et de litiges, les pèlerins et les structures destinées à les accueillir sont plus difficiles à percevoir que les marchands.

- 35 Si les origines du pèlerinage sont à chercher au début du IX^e siècle, la ferveur populaire autour du culte de Notre-Dame du Puy devient sensible au XII^e siècle, imposant d'agrandir la cathédrale à deux reprises en un siècle⁵². À la fin du Moyen Âge, Notre-Dame du Puy est un pèlerinage pénitentiel important, auquel les inquisiteurs dominicains adressent les hérétiques méridionaux⁵³. C'est aussi un pèlerinage pénitentiel utilisé par le roi de France lorsqu'il accorde des rémissions au milieu du XIV^e siècle⁵⁴. La fréquentation du sanctuaire culmine au XV^e siècle, lors des années jubilaires ponctues. Dès 1407, première année jubilaire, l'affluence dans la cathédrale est telle que sept morts seront relevés⁵⁵.
- 36 L'attraction du sanctuaire marial conditionne celle des flux de pèlerins et du trafic routier convergeant vers la ville. Son aire d'influence est marquée par un fort tropisme méridional qui ressort dès les années 1320-1330 de la liste des diocèses dans le ressort desquels l'hôtel-Dieu du Puy organise des quêtes⁵⁶. L'établissement perçoit des fonds jusqu'en Piémont, Ligurie, Catalogne et même jusqu'à Valence. Outre l'attraction propre du culte marial, Le Puy est extrêmement bien placé sur des routes conduisant à d'autres sanctuaires importants, comme Saint-Gilles ou Sainte-Foy, voire majeurs, comme Saint-Jacques-de-Compostelle. Le *Guide du pèlerin de Saint-Jacques* renseigne d'ailleurs sur le « transit » des pèlerins au Puy⁵⁷.
- 37 Si l'importance des foules se rendant au Puy est établie entre les XII^e et XV^e siècles, il est difficile d'identifier les chemins par lesquels les pèlerins y vont, car la documentation régionale reste avare de renseignements. Venant d'Italie, ou plus largement du sud-est de la France et de Suisse, les pèlerins sont obligés de traverser le Vivarais depuis la vallée du Rhône. Les dépendances hospitalières de l'hôtel-Dieu du Puy jalonnent manifestement les principales routes. Même si aucune source synthétique ne permet d'en connaître la liste, plusieurs peuvent être identifiées. Sur le chemin de Régordane, venant du sud, l'hôtel-Dieu possède l'hôpital de Montpastour, à quelques kilomètres au nord de Pradelles⁵⁸. Sur la route venant de Valence, il entretient l'hôpital de Lestra, à Saint-Agrève⁵⁹. C'est sur cette route que des pèlerins se rendant au Puy sont expressément mentionnés en 1275⁶⁰ et en 1429⁶¹. Plus au sud, les hôpitaux routiers du Pal et de Ligeret, qui dépendent de l'hôtel-Dieu, sont attestés en 1291⁶² et 1298⁶³. Ils jalonnent la route de Viviers au Puy, empruntée par les pèlerins venant de la basse vallée du Rhône⁶⁴.
- 38 Plus d'une dizaine d'autres hôpitaux sont implantés dans le courant du XIII^e siècle spécifiquement sur les routes conduisant du sillon rhodanien vers le Puy, mais il n'est pas possible de les rattacher avec certitude à la dépendance de l'hôtel-Dieu⁶⁵. Leur densité témoigne quand même de l'importance des circulations de pèlerins sur les routes de la région qui empruntent prioritairement les axes conduisant de la vallée du Rhône au Puy.

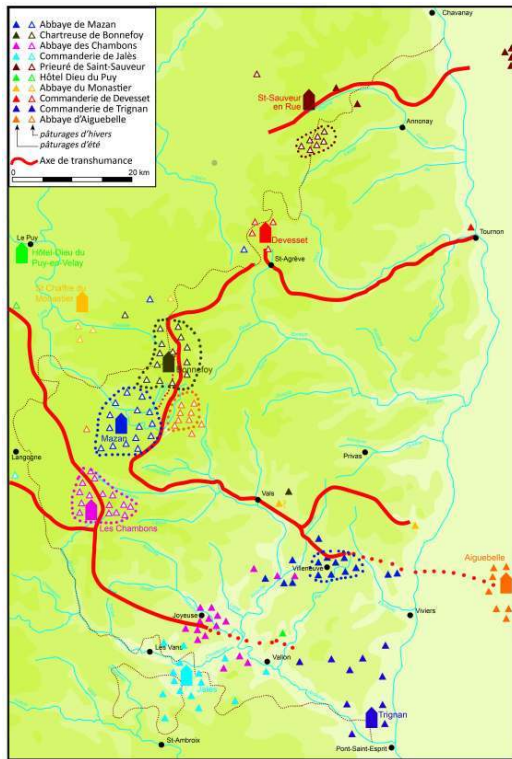
Sur les routes de la transhumance

- 39 Dernier facteur de polarisation du réseau routier sur un axe est-ouest, la transhumance ovine est le fait des principaux établissements ecclésiastiques de la région⁶⁶. Dès le milieu du XIII^e siècle au moins, les abbayes cisterciennes de Mazan, Les Chambons et Aiguebelle, ainsi que l'abbaye Saint-Chaffre du Monastier⁶⁷, mais aussi dans une moindre mesure

l'hôtel-Dieu du Puy, la chartreuse de Bonnefoy, les commanderies templières et hospitalières de Jalès, Trignan et Devesset, et plusieurs prieurés, s'adonnent à l'élevage ovin transhumant. Même s'il est impossible de cerner le nombre total de têtes présentes sur les domaines de montagne de ces établissements ecclésiastiques, le cheptel de plusieurs d'entre eux est connu. L'abbaye d'Aiguebelle stationne en 1277 un troupeau d'environ 3 500 à 4 000 têtes, tandis que celui de l'hôtel-Dieu du Puy varie entre 1 500 et 2 000. Ce ne sont sans doute pas moins de 10 000 à 15 000 bêtes qui sont élevées sur le plateau vivarois.

- 40 Dès la fin du XII^e siècle et la première moitié du XIII^e siècle, les établissements ecclésiastiques travaillent à structurer des domaines d'estive et d'hivernage, mettant à profit la proximité des terres d'altitude et des terres de plaine, distantes de 50 à 70 kilomètres au plus. Seuls les établissements qui possèdent des troupeaux plus modestes, peut-être entrés en transhumance plus tardivement, occupent des pâturages plus lointains et moins faciles d'accès. Dans tous les cas, la transhumance n'excède jamais une centaine de kilomètres.
- 41 En termes de voyage, la quasi-totalité des troupeaux se concentre sur deux axes principaux, qui collectent les bêtes de l'ensemble des établissements⁶⁸. Ils joignent pour l'un le Tanargue à la région de Joyeuse au travers des Cévennes, et pour l'autre le massif Gerbier-Mézenc aux contreforts sud du Coiron en passant par la haute vallée de l'Ardèche. Seuls quelques axes de moindre importance peuvent être identifiés plus au nord, empruntés par les troupeaux qui rejoignent la vallée du Rhône. Même si ces axes sont dédiés à la transhumance en fin de printemps et en début d'automne, ils n'en sont pas pour autant spécifiques, et correspondent pour autant qu'on puisse en juger aux axes de circulations commerciales déjà évoqués ; seuls quelques aménagements ponctuels ou sur-largeurs importantes se rencontrent-ils parfois (fig. 6).

Fig. 6. – Pâturages et axes de transhumance en Vivarais.



© Franck Brechon.

- 42 Entre vaste zone de montagne et plaines voisines, le Vivarais, mais aussi plus au sud les Cévennes gardoises et lozériennes, ainsi que la Montagne noire, sont parcourues par un dense réseau routier, laissant peu de secteurs à l'écart des principaux axes de circulation. Ce réseau est hiérarchisé avec quelques itinéraires interrégionaux majeurs, des axes d'importance régionale ou plus locale. Mais avant tout, il est essentiellement orienté sur une direction dominante est-ouest, permettant des circulations entre plaine et montagne.
- 43 Son développement et son orientation sont induits par le développement des échanges commerciaux entre deux régions aux aptitudes productives complémentaires. Ainsi, des flux d'échanges s'établissent principalement sur deux produits qui circulent de la plaine à la montagne, le vin et le sel, et un circulant de la montagne à la plaine, le bétail. Cela sans oublier la circulation des pèlerins se rendant au Puy, ni celle des troupeaux transhumants qui, sur un champ non commercial, contribuent aussi au développement des circulations dans la région.
- 44 La montagne n'est pas ici un obstacle à franchir, mais bien la raison d'être du commerce et du réseau routier qui se développe sur ses marges, puis l'irrigue. De contrainte technique indéniable pour la route, la montagne devient facteur explicatif des circulations et cause des échanges.

BIBLIOGRAPHIE

- BAUTIER Robert-Henri, « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », *Bulletin philologique et historique*, 1963, p. 669-688.
- BILLIoud Joseph, « Le sel du Rhône, la ferme du tirage de l'Empire au XVI^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1958, p. 211-226.
- BRECHON Franck, « Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Âge », dans Guyotjeannin O. et Coulet N. (dir.), *La ville au Moyen Âge, actes du 120^e Congrès national des sociétés savantes (Aix-en-Provence, 1995)*, Paris, Éditions du CTHS, 1996, p. 265-277.
- BRECHON Franck, « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif central : les troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre-du-Monastier à la fin du Moyen Âge », dans *Les bénédictins de Saint-Chaffre-du-Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Puy, Cahiers de la Haute-Loire, 1998, p. 49-64.
- BRECHON Franck, « Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges au Moyen Âge », thèse, université Lumière – Lyon II, 2000.
- BRECHON Franck, « L'élevage bovin sur le plateau vivaro-vellave au Moyen Âge : aux origines du fin gras ? », *Les Cahiers du Mézenc*, 2001, p. 57-66.
- BRECHON Franck, « Pratiques pastorales et transhumance inverse dans le sud-est du Massif central à la fin du Moyen Âge », *Histoires et société rurales*, 2002, p. 109-128.
- BRECHON Franck, « De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat de 1379 », *Annales du Midi*, 2016, p. 335-359.
- CHARPIN-FEUGEROLLES comte de et GUIGUE M.-C. (éd.), *Cartulaire du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue dépendant de l'abbaye de la Chaise-Dieu, 1062-1401*, Lyon, Louis Perrin, 1881.
- CHEVALIER Ulysse, *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, ordre de Saint-Benoit, suivi de la chronique de Saint-Pierre du Puy et d'un appendice de chartes*, Paris, Alphonse Picard, 1884.
- DIX SIÈCLES D'ACTIVITÉ HOSPITALIÈRE AU PUY-EN-VELAY, catalogue de l'exposition au musée Crozatier, été 1997, Le Puy, 1997.
- DUBLED Henri, « L'organisation de la boucherie et la consommation de viande à Carpentras au XV^e siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1967, p. 151-170.
- DURLIAT Marcel, « La cathédrale du Puy », dans *Congrès archéologique de France*, Paris, Société française d'archéologie, 1975, p. 107-137.
- FOSSIER Robert, *La terre et les hommes en Picardie jusqu'à la fin du XIII^e siècle*, Paris, Béatrice-Nauwelaerts, 1968.
- FOURNIAL Étienne, *Les villes et l'économie d'échange en Forez*, Paris, Presses du Palais-Royal, 1967.
- FOURNIOUX Bernard, « Contribution à la connaissance des grands itinéraires médiévaux périgourdins », *Archéologie médiévale*, 1987, p. 127-141.

- GASCON Richard, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle : Lyon et ses marchands*, Paris, Mouton, 1971.
- GUICHONNET Paul, « Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles », *Revue de géographie alpine*, vol. 90, n° 3, 2002, p. 55-79.
- HAMMERER André, *De la voie romaine à la voie express : recherches sur la traversée du Jura à partir de Besançon*, Besançon, impr. Copy-Service, 1977.
- HAMY Ernest-Théodore (éd.), *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier, dit Berry, premier roi d'armes de Charles VII, Roi de France, publié pour la première fois avec une introduction et des notes et suivi de l'itinéraire Brugeois, de la Table de Velletri et de plusieurs autres documents géographiques inédits ou mal connus du XV^e siècle*, Paris, 1908.
- JUGNOT Gérard, « Le pèlerinage et le droit pénal d'après les lettres de rémission accordées par le Roi de France », dans *Le pèlerinage*, Toulouse, Privat (Cahiers de Fanjeaux, 15), 1980, p. 191-205.
- LAFFONT Pierre-Yves, « L'abbaye de Saint-Chaffre en Vivarais, X^e-XIII^e siècle : premier essai de cartographie historique », dans *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Puy, Cahiers de la Haute-Loire, 1998, p. 89-114.
- LAGANIER René, « La liaison du Sud-Est au plateau central par la côte de Mayres et La Chavade », dans *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine, actes du 110^e Congrès national des sociétés savantes (Montpellier, 1985)*, Paris, Éditions du CTHS, 1985, p. 357-389.
- LECOQ Danielle, « Le passage des Alpes au Moyen Âge », dans Bozonnet J.-P. (dir.), *La montagne et ses images du peintre d'Akresilas à Thomas Cole, actes du 116^e congrès des sociétés savantes (Chambéry, 1991)*, Paris, Éditions du CTHS, 1993, p. 201-243.
- LOUBÈS Gilles, « Les routes de la Gascogne médiévale », dans *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail (Cahiers de Flaran, 2), 1982, p. 241-254.
- MOULINIER Pierre, « Le sel du Rhône au Moyen Âge », thèse, École des chartes, 1960.
- PALÈS-GOBILLIARD Anette, « Bernard Gui, inquisiteur et auteur de la *Pratica* », dans *Bernard Gui et son monde*, Toulouse, Privat (Cahiers de Fanjeaux, 16), 1981, p. 253-264.
- RÉGNÉ Jean (éd.), « Catalogue des actes de la ville de Viviers, antérieurement au XVI^e siècle (1076-1500) », *Revue du Vivarais*, 1919, p. 193-201, p. 248-253, p. 277-286, p. 313-320 et 1920 : p. 22-28, p. 54-63, p. 70-76, p. 111-126.
- RICO Christian, *Pyrénées romaines : essai sur un pays de frontière (III^e siècle av. J.-C.-IV^e siècle ap. J.-C.)*, Madrid, Casa de Velázquez, 1997.
- SPONT Alfred, « La gabelle du sel en Languedoc au XV^e siècle », *Annales du Midi*, 1891, p. 427-481.
- STOUFF Louis, *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV^e et XV^e siècles*, Paris, Mouton, 1970.
- VENTURINI Alain, « Le sel de Camargue au Moyen Âge : Étude comparative des pays d'Aigues-Mortes (Languedoc, royaume de France) et de Camargue proprement dite (comté de Provence, Empire) (IX^e-XV^e siècle) », dans Hocquet Jean-Claude, Sarrazin Jean-Luc (dir.), *Le sel de la Baie : histoire, archéologie, ethnologie des sels atlantiques*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2006.
- VIELLIARD Jeanne, *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, 5^e éd., Mâcon, impr. Protat, 1979.

NOTES

1. Par exemple : D. Lecoq, « Le passage des Alpes au Moyen Âge » ; P. Guichonnet, « Tracés et contextes de la traversée des Alpes au cours des siècles » ; C. Rico, *Pyrénées romaines* ; A. Hammerer, *De la voie romaine à la voie express*.
2. R. Laganier, « La liaison du Sud-Est au plateau central... ».
3. Ce travail volumineux a été conduit dans le cadre d'une thèse à laquelle nous renvoyons le lecteur pour une présentation détaillée des méthodes et des sources mises en œuvre : F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (1250-1450)*.
4. Moyenne vivaroise : 0,27 km de route / km² de territoire ; Boutières : 0,37 km / km² ; Cévennes : 0,31 km / km² ; plateau : 0,21 km / km² ; Bas-Vivarais : 0,16 km / km².
5. Arch. dép. Hérault, A 6, fol. 101.
6. Arch. nat., KK 503, fol. 50-51.
7. R.-H. Bautier, « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne », p. 667.
8. Arch. dép. Ardèche, 40 H 368, fol. 133.
9. F. Brechon, « De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379 ».
10. E. Fournial, *Les villes et l'économie d'échange en Forez*, p. 357.
11. E. T. Hamy (éd.), *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier...*, p. 183.
12. F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais...*, t. I, p. 68 et 69.
13. B. Fournioux, « Contribution à la connaissance des grands itinéraires médiévaux périgourdins », p. 127.
14. R. Fossier, *La terre et les hommes en Picardie jusqu'à la fin du XIII^e siècle*, p. 146.
15. G. Loubès, « Les routes de la Gascogne médiévale », p. 53-54.
16. F. Brechon, « Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Âge », p. 265-277.
17. L'ensemble des données sur la viticulture médiévale en Vivarais n'a pas encore fait l'objet d'une publication de synthèse. Une première approche est disponible dans : F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais...*, t. I, p. 197-214.
18. BNF, Nouvelles acquisitions latines, ms. 3381. « Montagne vivaroise » ou « plateau vivarois » désignent indistinctement la région des plus hautes terres de l'ouest du Vivarais, dont l'altitude varie de 1 000 à 1 500 mètres environ.
19. Arch. nat., K 1175, pièce 5.
20. Arch. dép. Ardèche, 52 J 56, p. 133.
21. F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais...*, t. I, p. 524-525.
22. Arch. nat., H4 3101, n° 18.
23. P.-Y. Laffont, « L'abbaye de Saint-Chaffre en Vivarais », p. 91.
24. U. Chevalier, *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier*, p. 94.
25. Arch. dép. Ardèche, 19 J 91, pièce 5.
26. Arch. dép. Ardèche, 1 H 1.

27. Arch. dép. Lozère, 6 J 1, fol. 38.
28. Arch. dép. Ardèche, 3 H 3.
29. A. Venturini, « *Le sel de Camargue au Moyen Âge* » constitue une première synthèse de la production et du commerce du sel Languedocien au Moyen Âge.
30. P. Moulinier, « Le sel du Rhône au Moyen Âge », p. 81-82.
31. A. Spont, « La gabelle du sel en Languedoc au XV^e siècle », p. 431-433.
32. Il représente à lui seul autour de 50 % des gabelles perçues en Languedoc, cette part tendant à augmenter à la fin du XV^e siècle. *Ibid.*, p. 468-469.
33. J. Billioud, « Le sel du Rhône, la ferme du tirage de l'Empire au XVI^e siècle », p. 211-212.
34. Arch. nat., H⁴ 3101, n^o 18.
35. Arch. dép. Ardèche, 39 J 358.
36. Arch. nat., H⁴ 3101, pièce 19.
37. Arch. mun. Viviers, AA 15, n^o 10 ; Arch. dép. Ardèche, 29 J 5, pièce 1 ; J. Régné (éd.) « Catalogue des actes de la ville de Viviers », n^o 2.
38. Arch. mun. Baix, AA 3, n^o 5.
39. Arch. mun. Viviers, AA 3, n^o 10.
40. Arch. mun. Viviers, AA 15, n^o 10, fol. 14.
41. Arch. dép. Ardèche, 3 J 23, pièce 3, fol. 5 v^o, traduction de 1602.
42. Arch. dép. Loire, 1 J 146, p. 6.
43. Arch. dép. Ardèche, 2 E 1578, fol. 35 v^o.
44. Arch. dép. Ardèche, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5.
45. Fonds privé, chartrier de Solignac, registre de M^e Floreti, non coté, fol. 36.
46. Pour les éléments d'érudition sur l'élevage bovin sur le plateau ardéchois, nous renvoyons le lecteur à F. Brechon, « L'élevage bovin sur le plateau vivaro-vellave au Moyen Âge », p. 57-66.
47. Arch. nat., H4 3082/1, n^o 14.
48. H. Dubled, « L'organisation de la boucherie et la consommation de viande... », p. 160.
49. Arch. nat., JJ 147, n^o 300, fol. 136 ; Arch. dép. Haute-Loire, 3 E 216/1, fol. 57 v^o.
50. D'après L. Stouff, *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV^e et XV^e siècles*, p. 151.
51. R. Gascon, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle, Lyon et ses marchands*, p. 130.
52. Sur la cathédrale du Puy, cf. M. Durliat, « La cathédrale du Puy », p. 137-145.
53. A. Pales-Gobilliard, « Bernard Gui, inquisiteur et auteur de la *Pratica* ».
54. G. Jugnot, « Le pèlerinage et le droit pénal d'après les lettres de rémission... », p. 198-199.
55. F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais...*, t. I, p. 318-319.
56. *Dix siècles d'activité hospitalière au Puy-en-Velay*, p. 124-128.
57. J. Vielliard, *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*.
58. Arch. dép. Haute-Loire, Hôtel-Dieu, 1 B 364.
59. Arch. dép. Haute-Loire, Hôtel-Dieu, 1 G 13.
60. *Cartulaire du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue*, n^o CCXIV.

61. Arch. dép. Drôme, 2 E 2666, fol. 6.
 62. Arch. dép. Haute-Loire, Hôtel-Dieu, 1 B 537.
 63. Arch. dép. Ardèche, 3 H 10.
 64. Arch. dép. Ardèche, 39 J 358.
 65. F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais...*, t. I, p. 159-171.
 66. Pour une synthèse des modalités de fonctionnement de l'élevage ovin voir F. Brechon, « Pratiques pastorales et transhumance inverse... », p. 109-128.
 67. F. Brechon, « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif central ».
 68. F. Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais...*, t. I, p. 36-41.
-

RÉSUMÉS

La relation entre la route et la montagne a souvent été pensée en termes d'obstacle, de césure entre deux plaines ou de contraintes de circulation. Cette approche, trop limitative, n'est pas fonctionnelle pour le Massif central, qui offre de très vastes étendues à une altitude moyenne assez élevée. Dans ce contexte, cette relation doit être repensée pour prendre en compte le rôle propre de la montagne. À l'échelle du rebord sud-est du Massif central, les contacts entre plaine et montagne mettent à profit les complémentarités climatiques et productives, et induisent des flux commerciaux qui se développent à compter du XIII^e siècle. Ces flux sont à l'origine d'une structuration originale du réseau routier presque entièrement dédié à ces circulations qui relient plaines et plateau. Il n'est alors pas question de traverser la montagne, mais de la desservir et de l'irriguer.

AUTEUR

FRANCK BRECHON

Membre associé du Centre de recherches sur les sociétés et environnements en Méditerranée (EA 7397), université de Perpignan