

Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Age

Franck Brechon

▶ **To cite this version:**

Franck Brechon. Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Age. La ville au Moyen Âge, CTHS, 1998, La ville au Moyen Âge. halshs-02705413

HAL Id: halshs-02705413
https://shs.hal.science/halshs-02705413

Submitted on 2 Jun 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.

Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais

FRANCK BRECHON

Actuellement à l'écart des grandes villes du Sud-Est, les Cévennes et le Vivarais font figure de désert rural. Pourtant ces régions n'en ont pas moins connu un intense développement de petites villes et de bourgades de moyenne importance. Ainsi, et comme en de nombreuses régions, s'est formé dès le Moyen Âge un dense réseau urbain appelé à perdurer jusqu'à la fin du XIX[e] siècle et aux ruptures induites par l'exode rural. Loin de n'être que le pur fruit des opportunités et des circonstances, comme tout élément de structure du peuplement, qu'il s'agisse de la simple exploitation isolée dans le finage ou du village, le développement urbain répond à une rationalité inscrite dans le long terme et qui a parfois fait l'objet de tentatives de modélisation. Nous pensons principalement aux travaux de l'Allemand Christaller [1], repris par exemple dans le Sud-Ouest par Charles Higounet [2] ou, pour la période contemporaine, par Jean-Michel Minovez dans le Volvestre [3].

Sans brosser un tableau complet de la ville cévenole sous ses multiples aspects, qu'ils soient sociaux et économiques, mais aussi topographiques ou institutionnels, nous voudrions essayer ici de mieux comprendre la géographie urbaine régionale à la fin du Moyen Âge et d'en dégager les lignes de force.

Successivement, nous réfléchirons donc sur les racines du développement urbain et sur ses relations avec les institutions ou l'économie du moment, puis sur ses formes et enfin sur sa logique de fonctionnement même : cette dernière en conditionne la stabilité tant que les critères ayant présidé à son établissement restent valides.

1. W. CHRISTALLER, *Die zentralen Orte in Süddeutschland, eine ökonomische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit, der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit stätischen Funktionen,* Darmstatd, 1933.
2. C. HIGOUNET, « " Centralité", petites villes et bastides dans l'Aquitaine médiévale », dans J.-P. POUSSON (dir.), P. LONPÈS (dir.), *Les petites villes du Moyen Âge à nos jours,* colloque du CERSUB, Bordeaux, 1985, Paris, CNRS, 1987, p. 41-48.
3. J.-M. MINOVEZ, « La centralité des villes du Volvestre à travers l'étude de l'activité notariale dans la première moitié du XIX[e] siècle », dans *Problèmes et méthodes d'analyse historique de l'activité notariale, XV[e]-XIX[e] siècle,* Toulouse, 1991, p. 238-258.

Les fondements du développement urbain régional

Dégager un schéma général de fonctionnement du réseau urbain, assis sur une réflexion ne prenant pas en compte les facteurs à l'origine de la ville, serait vain. En comprendre les fondements, qu'ils soient administratifs, politiques, religieux ou, comme dans la majorité des cas au Moyen Âge, économiques est le point de départ de toute tentative d'explication.

Une géographie religieuse et politique pénalisante

La géographie ecclésiastique est chronologiquement l'un des premiers facteurs de développement urbain avec l'implantation des cités épiscopales : sur ce plan les Cévennes sont bien mal loties, puisque la région n'est le siège d'aucun évêché. Divisées entre plusieurs diocèses, elles se rattachent du nord au sud aux cités de Vienne, Valence, Viviers, Uzès, Nîmes, Maguelone et, à l'ouest, à Mende et au Puy (fig. 1). C'est sans doute pour cette raison qu'aucune implantation urbaine antique n'a perduré jusqu'à la fin du Moyen Âge, y compris sur les marges cévenoles certainement plus romanisées que les secteurs montagneux.

D'un point de vue politique et administratif, les Cévennes connaissent une unité plus grande, étant entièrement languedociennes, rattachées à la sénéchaussée de Beaucaire. Ce n'est pas pour autant un facteur de développement urbain, le siège de la sénéchaussée appartenant au Bas-Languedoc et toutes les cours bailliagières dont elle ressort étant sur sa périphérie.

Si administration et Église ne constituent pas un facteur à la base du développement des villes, celui-ci est sans doute à rechercher dans l'essor des transactions commerciales comme c'est bien souvent le cas au Moyen Âge.

La part de la géographie physique

Loin d'être des régions montagneuses à l'écart des échanges économiques, les Cévennes et le Vivarais participent au contraire à un actif commerce, dont l'origine est avant tout à rechercher dans la géographie [4]. Il n'est pas ici question d'en traiter d'un point de vue purement géographique, mais essayons toutefois de comprendre les spécificités de la région en la matière.

Massif montagneux aux confins des plaines du Languedoc et des plateaux du Massif central, les Cévennes sont tour à tour qualifiées d'arrière-pays languedocien ou de rebord sud-est du Massif central. L'ambiguïté de la définition est significative de leur position de frontière géographique au contact de deux régions présentant des caractères opposés : d'un côté, les hautes terres du Massif central et, de l'autre, les plaines méditerra-

4. F. BRECHON, « Espace et relations dans les Cévennes, première approche des structures d'échange ; milieu XIII^e siècle-milieu XV^e siècle », DEA, Université Lyon II, 1994, p. 124.

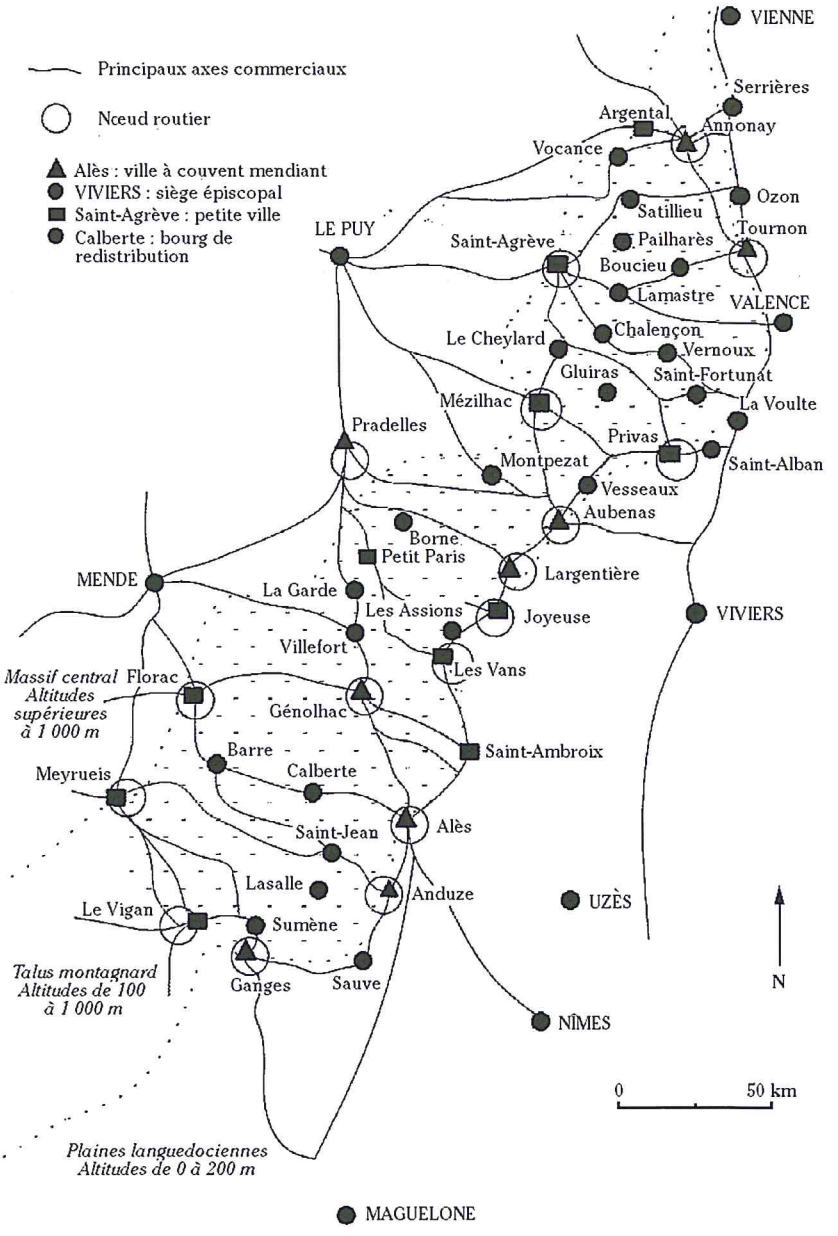


Figure 1. – Les réseaux routier et urbain cévenols (la zone tramée sur la carte correspond à la région étudiée). État de la recherche en 1995.

néennes et rhodaniennes (fig. 1). À quelque 50 kilomètres de distance, deux milieux naturels opposés ne produisant pratiquement aucune denrée en commun se côtoient et commercent. Ce dont l'un est dépourvu, l'autre le cultive et l'exploite, un véritable mouvement d'échange interrégional se développant ainsi *via* les Cévennes entre ces deux entités géographiques. Le Massif central sur les confins du Vivarais et du Velay ou du Gévaudan produit en abondance du bois d'œuvre (alors que les plaines et les garrigues sont largement limitées au bois de chauffe), mais c'est aussi une terre d'élevage autochtone ou transhumant, exportatrice de bétail, de viande et de peaux. Les plaines, pour leur part, sont avant tout exportatrices de vin, d'huile, de sel remontant des salines de Peccais, mais aussi, dans une large mesure, de grains, ces derniers ayant des difficultés à croître sur les hautes terres [5].

S'écoulant dans un sens transversal, est-ouest ou ouest-est, les échanges commerciaux se structurent nettement autour d'un certain nombre d'axes routiers.

Un réseau routier développé

Plusieurs routes ont déjà fait l'objet de travaux, qu'il s'agisse de l'itinéraire de la voie Régordane reliant Alès au Puy [6], ou de l'axe Barjac-Les Vans-Le Puy [7]. Néanmoins, de nombreuses autres voies traversent le pays et, dans la perspective qui est la nôtre, il a été nécessaire de les cartographier dans leur ensemble plus que d'en étudier quelques-unes dans le détail de leurs tracés.

Pour ce faire, notre principale source a été constituée des terriers et des nombreux actes fonciers renfermés dans les archives notariales. Les mentions de routes confrontant les terres citées, complétées par une cartographie des péages, ponts et autres lieux de passages obligés, permettent de retracer assez finement les itinéraires [8]. Sans entrer dans le détail de ces axes, dont seule l'organisation d'ensemble nous intéresse, nous avons essayé d'en avoir une lecture globale, ignorant les chemins de desserte locale pour ne retenir que les principales artères commerciales empruntées par les caravanes muletières.

---

5. L. CORNU, « Économie et vie rurale sur le plateau du Vivarais aux XIV^e^ et XV^e^ siècles », maîtrise, Université Lyon II, 1991, p. 133.
6. R.-H. BAUTIER, « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif central », dans *Bulletin philologique et historique,* 1960, p. 99-144 ; M. GIRAULT, *Le chemin de Régordane : l'ancienne route d'Alès au Puy,* Nîmes, 1988.
7. P.-A. CLÉMENT, « Un itinéraire ancien méconnu : l'ancien chemin de Nîmes au Puy », dans *Les routes du Sud de la France,* actes du congrès national des Sociétés savantes (Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 175-199.
8. Les références textuelles étant trop nombreuses pour être présentées dans le cadre de cette contribution, nous renvoyons le lecteur à notre DEA où elles figurent exhaustivement, de même que tous les autres renseignements concernant les routes.

La carte routière de la région que nous avons pu établir pour la période 1250-1450 environ (fig. 1) appelle plusieurs remarques. Nous en retiendrons trois intéressant tout spécialement le développement urbain.

Premièrement, tout comme le commerce qui en est à l'origine, le réseau routier se développe sur des axes globalement transversaux aux Cévennes, cheminant d'est en ouest entre les plaines et les montagnes.

La deuxième remarque, après l'orientation très homogène du réseau, touche à sa densité. Quelques axes aboutissent aux Cévennes de part et d'autre et se divisent à l'extrême dans la traversée de la région pour former un écheveau très serré et diffus. En effet, le Languedoc, le Sillon rhodanien et le Massif central constituent des régions ouvertes où la circulation est assez aisée, tandis que les Cévennes et le Vivarais sont accidentés. Le relais du transport y est pris par des caravanes muletières empruntant des itinéraires variés, au gré des multiples rivières et vallées produisant une véritable atomisation des axes routiers.

La troisième remarque que l'on peut formuler découle logiquement de la précédente. De véritables nœuds routiers se forment à la jonction des routes des plaines et du plateau avec les itinéraires cévenols : ce sont autant de points de rupture de charge où le contenu des chariots doit être réparti sur les bâts des mulets. À la fin du Moyen Âge, où le portage à dos de mulets s'impose pourtant jusqu'en plaine [9], les charges de ces derniers devaient vraisemblablement être fractionnées pour affronter la montagne et ses rudes sentes.

Sans cité antique ayant perduré grâce à un siège épiscopal, sans ville de cour ni ville administrative, le réseau urbain cévenol plonge largement ses racines dans l'essor de l'économie d'échange au Moyen Âge, ce qui en soi est assez général à l'échelle de l'Occident. La région voit par ailleurs se développer un commerce original entre Massif central et plaines, dont la manifestation la plus tangible est un dense réseau routier orienté transversalement sur un axe est-ouest.

Les structures urbaines cévenoles

Ayant dégagé les bases du développement urbain cévenol, nous avons essayé de comprendre ce qui était ville ou ne l'était pas à la fin du Moyen Âge. Comment placer une limite et fixer des critères d'urbanité objectifs ? Bien connu des médiévistes, ce problème prend ici une acuité toute particulière dans la mesure où, nous le verrons, nous sommes en présence d'un réseau de villes modestes plus difficiles à isoler et à qualifier que les grands centres urbains.

Le critère démographique, outre le fait qu'il ne prend pas totalement en compte l'importance du développement économique bien qu'il en soit dans une certaine mesure révélateur, n'a pas été retenu. En l'absence de séries de documents fiscaux homogènes sur une période où l'évolution de la

9. R.-H. BAUTIER, « Les foires de Champagne », dans *Recueil de la Société Jean Bodin*, t. V, Bruxelles, 1953, p. 97-145.

population est particulièrement mouvementée, il s'avère en effet trop délicat à mettre en œuvre. Dans la région, seule existe une vaste série d'estimes fiscales établies en 1464 mais elle ne concerne que le Vivarais [10] et n'est pas une source démographique très fiable pour les villes et les bourgs [11] : nous ne l'avons donc pas exploitée ici.

D'un point de vue juridique, nombreuses sont les villes qui, dans la région, ne connaissent qu'un essor des libertés urbaines tardif et parfois moins étendu que quelques modestes villages bénéficiant de franchises assez larges [12]. Ce critère est lui aussi difficile à mettre en œuvre globalement et avec certitude.

Beaucoup plus largement employé et éprouvé, même si quelques exceptions ont pu être signalées, l'implantation des ordres mendiants a été le premier critère retenu. En outre, une étude statistique de l'activité notariale, de même qu'une approche du commerce et de l'artisanat ont permis d'affiner notre perception des petites villes et des bourgades de seconde importance.

L'implantation des ordres mendiants

Nous ne reviendrons pas sur les forces et les faiblesses du critère d'urbanisation constitué par la présence des ordres mendiants, mais retenons toutefois qu'il ne s'applique qu'aux villes d'une certaine importance ignorant les bourgs de moindre développement [13].

Au total, sur les Cévennes et la partie du Vivarais nous concernant, neuf villes sont dotées d'au moins un couvent. Il s'agit, du nord au sud, d'Annonay, Tournon, Pradelles, Aubenas, Largentière, Génolhac, Alès, Anduze et Ganges. Parmi elles, Alès et Aubenas sont dotées de deux établissements, signe d'une urbanité plus marquée (fig. 1). Cette première cartographie est déjà significative de la répartition des principales villes cévenoles qui se trouvent toutes, exceptée Génolhac, en périphérie de la région et plus spécifiquement sur sa bordure « basse », au contact avec les plaines languedociennes et rhodaniennes.

La nature des couvents est, elle aussi, riche en enseignements permettant de caractériser le phénomène urbain, puisqu'il s'agit avant tout d'établissements franciscains et que l'on connaît leur prédilection pour les villes d'importance moyenne. Les dominicains se sont implantés de préférence dans des localités plus importantes où se trouvait déjà souvent un couvent de cordeliers : c'est le cas d'Alès et d'Aubenas, les seules villes de la région à accueillir deux établissements.

L'urbanisation que permet de prendre en compte l'analyse de l'implantation mendiante apparaît assez limitée dans son ampleur et large-

10. Arch. dép. Ardèche, série C.
11. A. MOLINER, *Paroisses et communes de France, Ardèche,* Paris, 1976, p. 25.
12. R. SAINT-JEAN, « Les origines du consulat en Vivarais méridional au Moyen Âge », *Annales du Midi,* t. 77 (1965), p. 353-373.
13. J. LE GOFF, « Ordres mendiants et urbanisation dans la France médiévale », *Annales ESC,* t. 25 (1970), p. 932.

ment circonscrite à la bordure orientale des Cévennes, neuf couvents sur onze s'y trouvant. Cependant, il ne faudrait pas se limiter à ce critère, qui doit être nécessairement complété dans le cas qui nous occupe. En effet, il n'est sans doute pas le plus adapté pour l'étude des petites villes et des bourgades modestes, qui n'en connaissent pas moins un certain développement urbain. Les registres notariés fournissent les renseignements complémentaires permettant d'identifier ces dernières.

L'analyse de l'activité notariale

Démarche moins pratiquée que l'étude de l'implantation mendiante, l'analyse de l'activité notariale n'en est pas moins intéressante. Reflet du milieu économique et social où ils instrumentent, les notaires et leurs actes sont en effet susceptibles d'être de bons indicateurs du degré d'urbanité d'une agglomération. Une étude comparative entre notariat urbain et notariat rural en Bas-Vivarais à la fin du Moyen Âge a déjà mis en évidence de très nettes différences entre l'activité et l'origine des clients des notaires urbains et de ceux des praticiens ruraux [14]. Dans les limites de cette contribution, il est difficile de revenir sur tous les points de la méthode mise en œuvre et les précautions à prendre pour traiter statistiquement les archives notariales. Retenons néanmoins qu'elle est fondée sur l'établissement d'une typologie des actes enregistrés par les notaires et sur l'origine de leurs clients.

À la base de ce travail statistique, nous avons constitué un corpus de 4 460 actes issus de brèves notariales réparties sur la période 1350-1450. Sur ces 4 460 actes, 960 sont le fait de notaires instrumentant dans une centaine de paroisses dont la ruralité marquée ne peut être mise en doute.

Ces actes ont été répartis en trois catégories selon leurs caractères : actes familiaux (mariages, testaments, affrèrements...), actes fonciers (ventes, échanges, litiges de propriété...) et actes économiques (ventes de marchandises et de denrées, prêts sous toutes leurs formes, mais aussi contrats d'apprentissage, de transport, de société...). Concernant l'origine des clients, nous avons retenu quatre catégories en fonction de la distance séparant la résidence de la personne et le lieu de rédaction de l'acte : de 0 à 20 kilomètres, de 20 à 50, de 50 à 100 et enfin plus de 100.

Les 960 actes issus des paroisses rurales nous ont permis de mieux cerner l'activité notariale de ce milieu et d'en dégager un modèle caractérisé par une nette domination des actes fonciers (42 %), suivis des actes familiaux (34 %) et enfin des actes à caractère économique (24 %).

Un modèle urbain a ensuite été déterminé à partir des actes issus des villes où sont implantés les ordres mendiants ayant conservé des minutes en quantité suffisante (Alès, Anduze, Aubenas et Ganges). La différence avec les paroisses rurales est très significative, puisque les actes fonciers ne représentent que 25,6 % du corpus total, les actes familiaux seulement 30,5 % alors que la part des actes à caractère économique s'élève à 43,9 %.

14. F. BRECHON, « Pratique et activité notariale au début du XV[e] siècle, l'exemple de trois notaires du Bas-Vivarais de 1400 à 1430 », *Cahiers d'histoire*, t. 38 (1993), p. 3-23.

Une représentation graphique de ces résultats met en évidence la nette opposition entre villes et campagnes en matière d'activité notariale et ces deux courbes types rendent possible la comparaison des données issues de nombreuses localités.

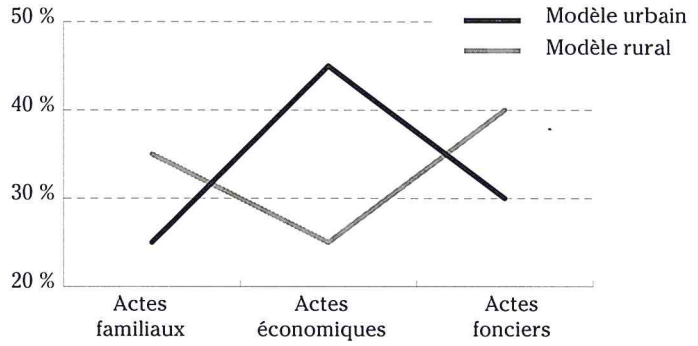


Figure 2. – Répartition typologique des actes notariés.

L'origine géographique des clients des notaires permet d'affiner cette première série de remarques. En effet, les localités retenues comme étant des villes attirent des clients de nettement plus loin que les villages. Ainsi, la clientèle des 960 actes ruraux est originaire à 91,5 % de moins de 20 kilomètres, alors que, pour les quatre villes retenues comme modèle, seuls 75 % des clients viennent de cette zone. Pour les villages, la clientèle originaire de plus 20 kilomètres est nettement moindre que pour les villes et ne dépasse pratiquement pas 50 kilomètres (1 %).

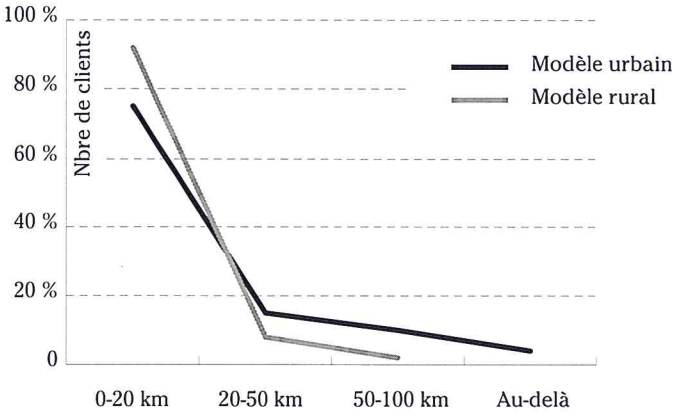


Figure 3. – Origine des clients des notaires.

Malgré bien des difficultés et des lacunes dues au fait que de nombreuses localités n'ont pas conservé de registres notariés statistiquement exploitables, leur étude permet de compléter la seule cartographie de l'implantation des couvents mendiants. Est ainsi mise en évidence l'existence de petites villes et de bourgs dont les notaires, à la différence de ceux des villages, ont une activité de type urbain. Par exemple et parmi d'autres, apparaissent alors sur la carte les localités de Privas, Joyeuse, Les Vans, Florac, Meyrueis ou Saint-Ambroix et Saint-Jean-du-Gard qui, bien que présentant des caractères urbains, demeurent trop modestes pour attirer les ordres mendiants.

Un dernier critère a été retenu : l'activité commerciale et artisanale

Un réseau de foires et de villes artisanales

Le premier travail que nous avons mené est un recensement des foires et des marchés. Pour ce faire, la source principale est constitué par les très instructives archives des communautés d'habitants, puis, en second lieu, par les aveux et dénombrements de fiefs signalant des droits de leude.

Quarante-deux foires ou marchés ont d'ores et déjà pu être recensés, ce qui complète de façon significative notre cartographie des villes et des bourgs. Les foires majeures se développent, en effet, aux principaux carrefours routiers sur les marges des Cévennes, là même où nous avions déjà identifié un certain nombre de villes, mais plusieurs sont aussi implantées au cœur même de la région. De moindre importance, ces rencontres correspondent vraisemblablement à des bourgs moins urbanisés et se trouvent à l'écart des axes routiers les plus fréquentés.

Certes, la foire constitue un lieu d'échange privilégié au Moyen Âge, mais elle ne doit pas occulter le rôle des marchands et des artisans ayant une activité permanente dans leurs échoppes et leurs ouvroirs. Quantifier l'importance de l'artisanat dans une ville n'est pas tâche aisée ; heureusement les registres de notaires apportent, là encore, une aide précieuse dans la mesure où ils ont subsisté. Si les foires et les marchés se repartissent densément sur toute la région, il n'en est pas de même pour les artisans et les marchands : ces derniers sont en effet presque absents du haut des Cévennes. Ainsi, le développement de bourgades comme Saint-Agrève, Mézilhac, Florac ou Meyrueis est avant tout lié aux seules foires. À l'inverse, sur les limites basses des Cévennes des localités d'importance comme Alès, Aubenas, Ganges, Anduze ou Privas, pour n'en citer que quelques-unes, connaissent une activité commerciale et artisanale permanente, avant tout centrée sur le travail du cuir et de la laine. C'est d'ailleurs dans l'une d'elle, Anduze, qu'émerge à la fin du XIV^e^ siècle ce qui sera la principale ressource des XVII^e^, XVIII^e^ et XIX^e^ siècles : la soie [15].

15. Un premier lignage de marchands de soie apparaît en 1348 au travers du testament de Guilhem Saze (Arch. dép. Gard, 1E 3318, pièce 1).

Notons, en outre, que les villes connaissant une activité économique permanente sont aussi celles sur lesquelles les ordres mendiants ont jeté leur dévolu et donc certainement les plus urbanisées.

À partir du développement commercial de la région se structure tout un réseau urbain que plusieurs critères d'analyse, qui se complètent mutuellement, permettent de cartographier. Chacun d'eux fournit des clefs pour cerner une catégorie de villes spécifique puisque l'analyse de l'implantation mendiante met en évidence les principales villes, l'étude des actes notariés celles de moindre développement, la répartition des foires permettant d'accéder aux bourgs. Ainsi, il apparaît que les villes les plus importantes sont aux pieds des Cévennes, les hauts pays et l'intérieur de la région ne connaissant que le développement plus limité de bourgs ou de petites villes qui, par leur activité économique liée aux foires, dépassent nettement le stade du simple village.

Le fonctionnement du réseau urbain

Assis sur des bases économiques autour des axes d'échange et de circulation, le réseau urbain se développe-t-il et fonctionne-t-il selon certains schémas logiques ? Nous allons essayer de répondre à cette question en réfléchissant à l'influence des villes à l'échelle régionale, au travers du réseau relationnel qu'elles tissent et de l'attraction exercée par leurs foires.

Les sphères d'influence urbaine

Les actes notariés fournissent la base d'une étude sur les zones d'influence urbaine au travers de l'origine des contractants. À partir des données déjà présentées (fig. 3), il apparaît que les villes à couvents mendiants étendent leur influence sur une zone de 30 kilomètres. Il est significatif que cette distance corresponde globalement à l'écart entre les villes identifiées, soit approximativement de 25 à 30 kilomètres. Deux villes ne pourraient-elles pas se côtoyer de plus près sans se concurrencer ?

La pratique matrimoniale des villes et des bourgades cévenoles au XVI^e^ siècle a, par ailleurs, fait l'objet d'une étude et la géographie des mariages sur cette période abonde dans le sens d'une attraction urbaine essentiellement limitée à une vingtaine de kilomètres. Ainsi 82,8 % des conjoints extérieurs à la ville concernée viennent de moins de 20 kilomètres, 14 % venant de 20 à 100 kilomètres et seulement 3,2 % de plus de 100 kilomètres [16].

L'attraction des foires et des marchés

Il serait intéressant d'affiner l'étude de la clientèle des notaires pour les seuls jours de foires : leur influence sur la région s'en trouverait ainsi pré-

16. A. MOLINER, « Villes languedociennes, XV^e^-XVI^e^ siècle » dans *Les petites villes...* [ci-dessus, n. 2], p. 156.

cisée. Malheureusement, les archives ne sont pas assez bien fournies et aucune série notariale ne permet de rassembler, pour les seuls jours de foire, un nombre d'actes suffisant pour déboucher sur un travail statistique. Cependant, quelques actes réglant des litiges survenus au sujet de la tenue de telle foire ou tel marché permettent de restituer indirectement leur attraction.

Ainsi, le marché de Calberte, aujourd'hui modeste chef-lieu de canton lozérien, est connu par un acte de 1304 [17]: à cette date est menée une enquête sur l'opportunité de fonder un marché dans cette paroisse. Les habitants des localités situées à une dizaine de kilomètres sont favorables à cette création, y voyant certainement un nouveau débouché et un lieu de commerce auquel ils peuvent accéder plus facilement. Le fait que la population des villages situés au-delà ne se sente pas concernée laisse penser que la distance de 10 à 15 kilomètres devient trop longue pour se rendre à un marché local.

Trois litiges concernent les foires de Sumène [18], Saint-Ambroix [19] et Joyeuse [20], qui sont respectivement contestées par les habitants de Ganges, Alès et Aubenas au nom de leur trop grande proximité. Cela permet de tracer une zone de chalandise des foires au-delà de laquelle il n'y a plus concurrence : elle s'établit globalement à 20 ou 30 kilomètres, soit le double de l'influence du marché de Calberte. Ces litiges prennent toute leur signification lorsque l'on sait qu'ils éclatent au XV^e^ siècle et qu'ils sont sans doute le fruit d'une concurrence exacerbée entre les foires, les difficultés économiques du moment imposant aux villes de défendre leur zone d'influence de toute nouvelle intrusion.

Les données issues de l'analyse des actes notariés et celles présentées ci-dessus se complètent pour laisser penser que les villes principales de la région étendent leur influence sur un rayon de 20 à 30 kilomètres, alors que les bourgs plus modestes se contentent de 10 kilomètres environ.

Vers une typologie fonctionnelle urbaine ?

Cette répartition des villes nous renvoie à un modèle de centralité avec des localités relais pour des villes plus importantes, sans que se dessine pour autant le schéma d'une double couronne de bourgs ainsi qu'il a été bâti par Christaller et partiellement retrouvé dans le Sud-Ouest par Charles Higounet.

Cependant, les formes et l'orientation du commerce induisent un certain nombre de perturbations à la théorie des lieux centraux en introduisant des facteurs de développement urbain spécifiques à la région. Une typologie en trois catégories peut être esquissée afin de tenir compte des différentes fonctions des bourgs et des villes cévenols.

17. Arch. dép. Lozère, G 533.
18. Arch. dép. Hérault, A 10, fol. 199.
19. Arch. mun. Alès, 1S 2/3.
20. Arch. dép. Hérault, A 4, fol. 210v.

Un certain nombre de villes, les plus importantes, sont le siège d'une activité économique permanente : ce sont elles qui connaissent le développement urbain le plus marqué à l'échelle de la région. À des fonctions de redistribution et de commercialisation à l'échelle régionale, elles superposent une strate de développement lié au commerce interrégional tel que nous l'avons défini. Une part non négligeable de la clientèle notariale se déplace d'ailleurs des plaines languedociennes ou du Massif central pour y commercialiser un certain nombre de produits comme les bœufs (Ganges), le vin (Aubenas), le bois et les peaux (Annonay).

Il s'agit des villes à couvent de mendiants et de quelques autres telles Privas, Les Vans ou Le Vigan. Notons qu'elles sont toutes égrainées en chapelet sur la lisière basse des Cévennes, sur les nœuds routiers. Seule Pradelles est dans une position montagneuse.

À côté de ces villes importantes à l'échelle de la région, un certain nombre de localités bien situées au débouché des itinéraires sur les plateaux montagneux cumulent elles aussi le commerce local de redistribution et le commerce interrégional mais ne sont pas pour autant très urbanisées. Ainsi, l'activité économique y est avant tout occasionnelle et liée aux foires : c'est le cas de Bourg-Argental, Saint-Agrève, Mézilhac, Florac et Meyrueis, qui commercent avant tout du bois et des bestiaux. À l'inverse des localités plus importantes, celles-ci ne se situent aucunement en plaine mais toutes sur le bord du haut pays.

À côté de ces villes importantes ou plus modestes se développe une troisième catégorie de localités avant tout destinées au commerce local. Leur activité d'échange économique s'organise autour d'une petite foire ou d'un simple marché et rayonne sur quelques kilomètres, à l'image de Calberte dont nous avons parlé ou par exemple de Montpezat, Chalencon, Vocance, Boucieu, Borne, Barre-des-Cévennes, Saint-Jean-du-Gard ou Satillieu. La liste pourrait être longue et il n'est pas possible de la donner entièrement ici [21], mais retenons toutefois qu'elle correspond assez globalement à celle de nos chefs-lieux de cantons actuels.

Une véritable logique se dégage dans l'organisation du réseau urbain entre, d'une part, des villes d'importance moyenne présentant des caractères nettement urbains, d'autre part, des petites villes faiblement urbanisées (ou des gros bourgs) qui constituent des centres d'activité économique temporaires, maillons de la chaîne commerciale reliant plateaux et plaines, et, enfin, des bourgades de rayonnement purement local.

Les premières sont implantées directement sur les carrefours des principaux axes routiers, aux points de contacts commerciaux et de rupture de charge alors que les bourgs à l'inverse se développent en fonction d'un impératif local : être bien situés pour les quelques paroisses de leur zone d'influence.

21. Tous les bourgs reconnus comme tels à ce jour figurent sur la figure 1.

*
* *

Au travers de cette étude, mettant en œuvre des méthodes complémentaires, nous avons essayé de mieux comprendre le développement urbain régional du XIII^e^ au XV^e^ siècle et ses caractères propres, tant dans ses formes que dans son fonctionnement. Il apparaît que la ville cévenole est issue de l'essor des échanges durant le XIII^e^ siècle, mais qu'elle demeure souvent d'une importance et d'un rayonnement moyens, qui se font surtout sentir à l'échelle régionale.

Ainsi, la majeure partie du développement urbain est le fait d'une multitude de bourgs voués à un commerce de redistribution local pour les paroisses voisines. Un certain nombre d'entre eux, du fait de leur position sur des carrefours routiers, accèdent toutefois au rang de petite ville grâce au florissant commerce interrégional et une dizaine de localités environ peuvent pour leur part prétendre au statut de villes importantes à l'échelle régionale. Sièges d'activités de production et d'échanges permanentes, les plus significatives à ce titre sont Annonay au nord, Aubenas au centre et Alès au sud.

Au travers d'une hiérarchisation fonctionnelle bien établie, le développement urbain régional manifeste des caractères très liés à une période et à un équilibre économique donné qui a été jeté à bas par l'exode rural contemporain, des localités pourtant jadis florissantes se trouvant maintenant ramenées au rang de bourgs assoupis contemplant les vestiges matériels d'une splendeur passée.

120^e^ congr. nat. soc. hist. scient., Aix-en-Provence, 1995, La ville au Moyen Âge, I, p. 265-277.