
Sources et méthode de l'histoire routière en Vivarais

Franck BRECHON

En matière d'hodographie, plus encore qu'en bien d'autres domaines, le manque de précision des textes et le silence quasi absolu de l'archéologie imposent de multiplier les sources apportant des renseignements complémentaires. Chacune d'elles demande à être exploitée avec précaution si l'on ne veut pas confondre les axes des XVII^e et XVIII^e siècles avec les chemins médiévaux, et les modestes sentiers locaux avec les grands axes. La méthode la plus souvent employée est une méthode strictement régressive qui consiste à partir de la documentation cadastrale, puis de la compléter par l'étude des compoix et de la documentation médiévale. Elle débouche fréquemment sur des travaux imprécis d'un point de vue chronologique et sur de nombreuses fausses pistes. Une solution inverse est à privilégier : il faut commencer par la documentation médiévale, complétée ensuite par l'étude du cadastre napoléonien et, dans une moindre mesure, par l'examen de la documentation technique et cartographique du XVIII^e siècle pour localiser la route avec précision.

LES MENTIONS TEXTUELLES DIRECTES

Depuis le XI^e siècle, les textes apportent des mentions précises de routes. Elles sont alors le plus souvent indiquées comme confronts des parcelles, ou des biens et des droits, dont il est question dans l'acte. Ce sont ces mentions qui renseignent le plus exactement sur la topographie des itinéraires et leur chronologie. En effet, les routes y sont signalées à un moment donné, en des lieux qu'il est encore le plus souvent possible de localiser. Il faut toutefois prendre garde à quelques points précis avant de les exploiter.

Le principal problème posé par l'exploitation des mentions directes de chemins est celui de l'importance de l'itinéraire indiqué dans l'acte. En effet, nombreuses sont les parcelles confrontées par de modestes voies locales ne reliant que le village aux champs ou encore deux paroisses proches entre elles. Dans ces conditions, il faut bien veiller à ne considérer que les mentions portant explicitement sur les principaux itinéraires. Ils sont généralement désignés par une origine et une destination lointaines, par exemple "la route de Valence au Puy", laissant présager que nous avons bien affaire à un trafic dépassant le cadre des circulations locales.

Afin de sélectionner les seuls axes importants, une approche lexicologique peut paraître séduisante, considérant que les termes employés dans les terriers de la fin du Moyen Âge sont le reflet plus ou moins direct de l'importance de l'axe (1). Une *strata* serait ainsi plus importante qu'une *via* et a fortiori, encore plus qu'un modeste *caminus* ou qu'un simple *itinere*, pour ne s'en tenir qu'aux principaux termes utilisés. Nous verrons plus loin que si cette approche lexicologique est globalement valable pour la période XI^e-XII^e siècle, elle est au contraire sujette à caution voir largement inopérante aux trois derniers siècles du Moyen Âge. Il faut donc se garder de tout jugement hâtif en la matière.

A ces quelques noms désignant la route, s'ajoutent parfois des qualificatifs apportant des précisions sur son statut (*itinere regio*) ou sur sa topographie (*via recta* par exemple). À l'inverse des flottements lexicologiques constatés dans les termes désignant la route, les qualificatifs d'usage, indiquant le trafic dominant qui emprunte le chemin ou son statut, sont les plus précis et sont retenus comme éléments probants de l'importance des axes routiers. Il en va ainsi de la *via mercaderia* ou encore de tout *iter romeum* ou *itinere regio* mais de telles mentions sont rarissimes, surtout en matière de pèlerinage.

LES CADASTRES "NAPOLEONIENS"

Les données fournies par la documentation médiévale s'apparentent le plus souvent à un nuage de points. On sait seulement que la route y passe, mais entre ces points, il est nécessaire de recourir à d'autres sources, principalement au cadastre napoléonien, qui constitue le plus ancien plan détaillé que l'on possède (2). Néanmoins, ce cadastre nous semble généralement avoir été mal exploité en matière d'histoire routière, car trop souvent il n'a été lu que comme une simple carte. En fait, la place particulière de la route dans le paysage permet une exploitation plus approfondie du plan cadastral.

La route ou le chemin, quelle que soit son importance, est un élément structurant, solide et durable du paysage. Tout comme l'habitat urbain s'organise autour de la rue et la fossilise le plus souvent, le parcellaire rural fait de même autour du chemin ou de la route qui devient une véritable "épine dorsale" de la mise en valeur des terroirs, scellant de fait son ancrage dans le paysage. Ainsi, même sur le très long terme, il est extrêmement difficile de faire disparaître la trace d'un chemin sans modifier tous les éléments du paysage gravitant autour. De tels changements parcellaires, même limités à un axe donné, impliquent une décision totalement collec-

tive de tous ses riverains, puisque toutes les parcelles sont touchées dans leurs accès et leurs orientations, ou encore une décision imposée par un pouvoir qui en a l'autorité. Cela pousse à une très grande stabilité des axes que l'on retrouve exprimée dans les conclusions de nombreux travaux portant sur le parcellaire (3).

Ainsi, même si une route importante au Moyen Âge ne devient qu'un simple chemin dans les siècles qui suivent du fait d'un éventuel déplacement des flux commerciaux, le tracé reste employé dans la longue durée par les riverains et par les populations locales pour desservir le finage qui s'est organisé autour de la route. C'est ainsi que nous retrouvons de modestes sentiers qui, à l'évidence, sont les héritiers des grandes routes médiévales. Ils subsistent encore sur de longues sections pour le trafic local jusqu'au début du XIX^e siècle, voire jusqu'à nos jours, les remembrements récents ayant été très limités en Ardèche.

Un chemin peut néanmoins parfois se fermer et ne plus être praticable, mais les grandes lignes du parcellaire en gardent encore longtemps le souvenir. Le cadastre présente alors une limite continue, parfois encore matérialisée sur le terrain par un talus, un fossé ou une haie. Cependant, lors de l'interprétation de toute limite parcellaire figurant sur les cadastres et pouvant correspondre de prime abord à un chemin disparu, il est nécessaire de garder à l'esprit que le Vivarais est une région à la géographie accidentée.

Bien souvent, la prégnance du relief est telle que des éléments naturels, comme des falaises et des rancs rocheux, ou même des ruptures de pentes moins brutales, peuvent bloquer le parcellaire qui présente alors une ligne continue ne correspondant pas à un ancien chemin. Dans tous les cas, une vérification de terrain ou au moins un examen attentif des courbes de niveau de la carte I.G.N. au 1/25000^e s'imposent afin de ne pas confondre une ligne de relief marqué avec un ancien axe d'origine anthro-

1. Sur la multitude des dénominations d'itinéraires et leurs aspects linguistiques, cf. M. Gilles-Guibert, "Noms des routes et des chemins dans le midi de la France au Moyen Âge", *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, pp. 1-39.

2. Les plans-terriers antérieurs au XVIII^e siècle sont en effet rarissimes. Sauf cas exceptionnels, fragmentaires et imprécis, ils ne permettent pas d'identifier les chemins et encore moins de les replacer dans la topographie des lieux représentés sur le plan. Les plus anciens cadastres conservés sur la région étudiée sont ceux de Saint-Germain-Laprade, en Haute-Loire, et de Joyeuse, en Ardèche, terminés en 1809. La principale période de confection se situe toutefois dans les années 1825-1835, les derniers plans dressés l'ayant été sur la période 1840-45.

3. Cf. par exemple G. Chouquer, "Aux origines antiques et médiévales des parcellaires", *Histoire et société rurales*, 1995, pp. 24-28 ou encore D. Pichot, "L'occupation du sol en pays bocager. Sources textuelles et cartographiques dans le Bas-Maine (Xe-XIII^e siècles)", *Enquêtes rurales*, 1998, p. 26.

pique. La stabilité des chemins dans le paysage est le premier facteur rendant le cadastre si souvent précis et utilisable pour rechercher les axes de la fin du Moyen Age.

Le cadastre napoléonien constitue aussi une source susceptible d'apporter des éléments de chronologie sur une route. En effet, dans la région, l'essor du transport par roulage, qui succède au transport par portage à dos de mulets à partir de la fin du XVIIIe siècle, révèle l'inadéquation et les carences du réseau ancien, ne convenant plus du tout aux nouvelles exigences techniques imposées par le chariot. Les pentes sont le plus souvent trop fortes, les routes trop étroites pour permettre le croisement d'attelages, ou encore les ponts et les portes des villes pas assez larges pour le passage d'une simple charrette. Si le besoin de modifier le réseau routier s'est fait sentir dès la seconde moitié du XVIIIe siècle, les travaux n'ont pour l'essentiel débuté qu'au XVIIIe siècle, pour ne devenir très importants et généralisés à tous les axes qu'après 1750 (4). Ainsi, il semble que des deux derniers siècles du Moyen Age jusqu'au début du XVIIIe siècle, le réseau routier soit pour l'essentiel resté topographiquement le même. Ce n'est qu'après que le tracé des routes a été modifié en raison de ces impératifs techniques nouveaux.

Ce réseau routier issu des travaux du XVIIIe siècle est encore pour l'essentiel celui en usage dans nos campagnes. Chronologiquement, le cadastre napoléonien se place donc immédiatement à l'issue de cette période de grands changements.

Ainsi, sur le cadastre napoléonien, réalisé pour l'essentiel entre 1810 et 1835, figure encore généralement la situation antérieure aux travaux du XVIIIe siècle, complétée par les nouveaux axes et les modifications apportées aux anciens chemins. En effet, cinquante ou soixante ans après les travaux, le nom donné aux routes garde la trace des changements d'itinéraire intervenus il y a quelques décennies seulement. Le plus souvent,

le nouvel axe est appelé "route de tel endroit à tel endroit" ou encore "grande route" ou plus explicite encore "nouvelle route". Le tracé précédent devient dans ce cas le "chemin de tel endroit à tel endroit" ou parfois "l'ancien chemin". La chronologie des différents axes est ainsi facile à établir.

Cette concentration chronologique des plus importants travaux routiers entrepris de la fin du Moyen Age au XIXe siècle, dans les années qui précèdent la rédaction du cadastre, permet de bien les identifier et constitue le second atout du cadastre comme source de l'histoire routière médiévale.

Pour finir, une lecture attentive du cadastre permet de mettre facilement en évidence les sections sur lesquelles un chemin a été ouvert ex nihilo au XVIIIe siècle indépendamment du réseau viaire ancien. En effet, dans ce cas, le nouveau chemin est l'élément le plus récent du paysage et il vient se surimposer à tous les autres, coupant les chemins antérieurs mais surtout les limites de parcelles qui se poursuivent en vis-à-vis de chaque côté du nouvel axe. Ainsi, même sur les cadastres actuels, plus de deux cents ans après les travaux, le parcellaire n'est pas encore systématiquement rééquilibré en tous points et on peut toujours constater que le tracé du XVIIIe siècle coupe manifestement des parcelles anciennes.

L'observation, de type archéologique, de la liaison entre le parcellaire et la route peut permettre de proposer une datation relative pour cette dernière. Nous retiendrons globalement trois cas de figure. Premièrement, le chemin coupe en tous points le parcellaire, ce qui laisse penser qu'il est récent au début du XIXe siècle. Deuxièmement, le parcellaire, après avoir été coupé par la route, a commencé à évoluer différemment de part et d'autre de cette dernière. Ceci laisse penser que les modifications sont antérieures au XVIIIe siècle, mais certainement pas médiévales. Troisièmement, pour finir, le chemin sert d'appui au parcellaire, impliquant qu'il lui est nettement antérieur

et qu'il peut donc être au moins tardif médiéval.

Dans le même ordre d'idée, la liaison des routes entre elles met en évidence une chronologie relative des différents axes. Tout comme l'archéologue observe la liaison entre différents murs pour déterminer quel est le plus ancien, chaque carrefour routier nous révèle le chemin antérieur sur lequel sont venus se greffer les autres axes.

Une telle méthode a été appliquée en certains cas à partir de télédétection aérienne (5). Néanmoins elle est beaucoup plus simple et économique à appliquer au cadastre. La chronologie absolue de ces carrefours et croisements reste toutefois presque impossible à établir, mais lorsque l'on suit un axe bien daté par ailleurs, ce type d'observation permet de ne pas "s'égarer" au carrefour et de poursuivre sur la bonne route, ce qui n'est pas négligeable.

A l'issue de ce tour d'horizon, le cadastre n'apparaît donc pas comme une simple carte présentant la seule situation du début du XIXe siècle mais bien comme une source complète pouvant livrer des indications chronologiques précieuses pour l'historien du réseau routier à condition que l'on en fasse une lecture globale intéressante tout autant la route que son environnement.

LES CARTES ROUTIERES ANCIENNES

Il faut attendre les cartes dressées à la demande des Etats du Languedoc et des Etats particuliers du Vivarais, ou encore de l'Intendance du Languedoc au XVIIIe siècle, pour voir les axes régionaux pris en compte. Elles sont souvent imprécises, à l'exception de la carte routière de la sénéschaussée de Beaucaire de Ducros et Berthaut, gravée sur les ordres des Etats du Languedoc en 1790 qui nous paraît être la plus complète (6).

La carte de Cassini est la plus détaillée de nos cartes anciennes. Elle nous renseigne avec une précision inégalée alors sur le tracé des itinéraires les plus importants du XVIIIe

4. Sur les travaux du XVIIIe et du XVIIIe siècle en Vivarais, on consultera avec le plus grand profit L. BARDOUX, *Les routes en Vivarais au XVIIIe siècle, étude de l'œuvre routière des Etats particuliers du pays de Vivarais (1700-1789)*, Mémoire de Maîtrise, Université Jean Moulin - Lyon III, 1995, 183 p.

5. M. Guy, "Méthode de datation relative des voies de communication par télédétection", *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110ème Congrès national des Sociétés Savantes à Montpellier en 1985), pp. 9-23.

6. Sur les étapes de la cartographie languedocienne et les apports de chaque époque, on consultera avec profit F. de Dainville, *Cartes anciennes du Languedoc (XVIe-XVIIIe siècles)*, et plus particulièrement les pages 185-191 sur les cartes routières et les pages 189-190 sur la carte de Ducros.

siècle et apporte nombre de toponymes liés à la route inconnus par ailleurs. Bien que tardive, elle est un utile complément pour l'étude de certains tracés sur lesquels des travaux sont intervenus entre la cartographie de Cassini et la rédaction du cadastre, essentiellement sur le territoire des communes où cette dernière a été la plus tardive. Aux cartes de Cassini, il faut adjoindre les assemblages qui en ont été extraits pour l'ensemble du Languedoc, chaque diocèse ayant fait l'objet d'un tirage spécifique (7). Souvent similaire en tous points à la carte de Cassini, il est néanmoins possible d'y découvrir quelques variantes routières intéressantes.

Pour finir, mentionnons la plus récente en date des cartes pré-révolutionnaires, la plus méconnue aussi, dressée par les successeurs de Cassini à la tête de la carte de France après 1784. A une échelle plus large, puisqu'établie au 1/345600^e environ alors que la première est au 1/86400^e, elle est moins précise en matière de toponymie dans la mesure où elle livre moins de lieux-dits, mais les tracés routiers y sont plus nombreux que sur la carte de Cassini. Y figurent en effet de nombreux axes strictement régionaux qui ne semblaient pas présenter un intérêt assez grand aux yeux de Cassini mais qui pour un certain nombre sont les héritiers de chemins que nous avons identifiés comme médiévaux (8).

Ces cartes présentent l'avantage de la relative précision topographique, surtout celles de Cassini et de Capitaine, et permettent donc de situer exactement certains tracés que l'on aurait aujourd'hui des difficultés à localiser.

Toutefois, il faut prendre garde au fait qu'elles sont pour l'essentiel postérieures aux grands travaux de viabilité entrepris à partir de la fin du XVII^e siècle, ou plus souvent du début du XVIII^e siècle, sur ordre des Intendants du Languedoc, à la requête des Etats du Languedoc ou des Etats particuliers du Vivarais.

LES PLANS ET ETUDES TECHNIQUES DES TRAVAUX ROUTIERS DU XVIII^e SIECLE

Les routes issues de cette phase de travaux, généralement qualifiées de "routes des Intendants", ont fait l'objet de nombreuses tractations préalablement à leur construction ou à leur modification (9).

Tout d'abord, les Etats particuliers du Vivarais ou encore ceux du Languedoc manifestaient la volonté de voir modifier telle route ou encore l'Intendant, désireux d'améliorer telle ou telle relation, souhaitait engager des travaux. Cependant, très vite le problème du choix du tracé et des modifications à y apporter se posait et divisait les communautés d'habitants. Chacune d'elle voulait son "chemin neuf" tout en déniait à ses voisines le même droit. Dès lors, de nombreuses commissions ont été dépêchées sur les lieux pour multiplier les "visitations" dont les procès-verbaux sont autant d'indications sur les situations qu'elles rencontrent et sur les chemins anciens devant être rectifiés. Plus encore que leurs rapports qui justifient d'adopter telle ou telle option pour les travaux, ce sont les plans que renferment ces dossiers qui nous sont les plus utiles. Ils présentent en effet généralement de façon conjointe le chemin ancien à modifier et le projet futur, le chemin ancien correspondant le plus souvent, comme nous avons pu le constater en de nombreux cas, à un état de la fin du Moyen Age au moins.

Ces visites pouvaient intervenir à différentes échelles. Certaines portaient sur la totalité d'un axe routier, comme par exemple celle effectuée par Louis de Froidour, réformateur général des Eaux et Forêts en 1668 sur le chemin de Régordane entre Montpellier et Le Puy, mais aussi sur les chemins reliant le Bas-Vivarais au Velay (10). D'autres se limitaient à l'examen d'un tracé routier sur quelques centaines de mètres, comme par exemple au XVIII^e siècle au niveau du col de l'Arenier entre Privas et Mézilhac où il n'est question que de

rallonger la route de 300 ou 400 mètres pour lui éviter une brusque pente (11).

Outre des précisions sur les routes, ces dossiers renferment de nombreuses indications sur les ponts. Lorsque l'un d'eux s'effondrait sous la poussée d'une crue ou simplement nécessitait des travaux d'entretien un peu importants, une vue en élévation des interventions à faire était dressée et superposée à un dessin de l'édifice ancien. Les différentes phases de travaux encore visibles sur certains ouvrages sont donc datables avec précision, ce qui permet d'isoler avec plus de certitude les éléments médiévaux subsistants.

L'ensemble de la documentation routière moderne constitue donc un passage obligé pour une étude précise des itinéraires médiévaux. Elle apporte en effet de riches compléments sur les tracés tels qu'ils sont au début du XVIII^e siècle, à l'issue de plusieurs siècles de portage, avant les grands changements introduits par l'avènement du roulage.

LA TOPONYMIE

La toponymie est utilisée, mais avec la plus grande prudence. En effet, si les hodonymes sont assez facilement identifiables, leur datation pose de graves problèmes. Il est souvent difficile de savoir si un toponyme routier est d'origine antique ou médiévale. Le toponyme "Lestrade", très fréquent, ou encore de ses variantes "Letrade", "Lestra", "Lextra" et "Estrade" qui ne sont pas rares, constituent de bons exemples. Ces termes occitans héritiers directs du latin *strata* sont souvent perçus comme un indice solide de la présence d'un itinéraire antique. C'est toutefois faire fi bien rapidement du latin médiéval et des langues romanes qui lui ont succédé. Elles ont pu, sans aucun recours à une route antique, elles aussi forger un tel toponyme.

Malgré les limites de la méthode, la toponymie demeure un moyen irremplaçable pour localiser précisément le passage d'une route connue par ailleurs dans les textes. Mais le tra-

7. Nous avons pour notre part utilisé celles gravées par le sieur Aldring, publiées à Montpellier peu avant la Révolution, et conservées en plusieurs exemplaires dans tous les dépôts d'archives languedociens.

8. Le Vivarais est couvert par les cartes n° 15 et 19, rééditées par l'I.G.N. en 1997.

9. Cf. "Les routes des intendants", *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps modernes* (actes des Deuxièmes Journées internationales d'Histoire de Flaran, 1980), Auch, 1982, pp. 152-179 et plus particulièrement les pp. 159-164 sur les travaux touchant la viabilité de l'arrière-pays languedocien.

10. Cf. à son sujet la thèse qu'en a tiré Marcel Guirault, *Edition critique et commentée du Procès-Verbal de "La visite du Chemin de Régordane", effectuée par Louis de Froidour en 1668, Ms 665 de la B.M. de Toulouse.*

11. A.D.A. C 773 bis.

vail de l'historien n'est pas facilité par l'absence de synthèse hodonymique générale, imposant de se reporter à de multiples études régionales abordant tel ou tel aspect de la question.

LA GEOGRAPHIE

L'un des écueils à éviter en matière d'histoire routière consiste à se laisser aller à un déterminisme aussi stérile qu'aisé. Il pousse à établir dans toute vallée offrant une possibilité de circulation facile un axe de passage majeur ou à faire de toute crête montagneuse sans col une barrière infranchissable. Nous devons au contraire garder à l'esprit que, hormis en région de haute montagne, même si le relief peut faciliter les circulations ou les compliquer, c'est l'homme qui reste en dernier lieu seul maître en la matière, décidant de l'emplacement des routes en fonction de ses propres impératifs. Il ne faut donc pas faire grand cas des "points de passages naturels" trop évidents, mais qui ne conduiraient les routes nulle part, ou inversement des barrières montagneuses pouvant nous paraître trop rudes à franchir alors que la nécessité des échanges peut imposer d'y passer. De bons exemples vivarois de cette situation peuvent être trouvés. Ainsi, la route Viviers - Aubenas - Le Puy, qui est l'une des plus importantes de la région dès l'Antiquité, passe certainement par l'un des points les plus abrupts de la barrière cévenole, la Côte du Pal, à Montpezat. De même, les routes reliant Valence au Puy par le plateau de Vernoux se rejoignent toutes pour passer à Chalencou, principale localité du Plateau alors qu'il leur serait plus facile de cheminer au nord du bourg sur un relief plus clémente comme ce sera le cas au XVIII^e siècle. Mais alors, Chalencou a perdu de son pouvoir d'attraction qui imposait auparavant d'y passer à tout marchand traversant la région, même au prix d'efforts plus importants. D'autre part, la présence d'un pont ne traduit pas un point de passage

absolument impératif en toutes saisons. En effet, les rivières du Vivarais, torrentueuses, sont le plus souvent à sec ou presque et la présence du pont ne devient indispensable qu'en période de hautes eaux. Ainsi, de nombreux gués existent, souvent plus pratiques que le pont qui impose un détour. Le cas de la traversée du Doux au niveau de Tournon est significatif : le pont qui y est établi à la fin du Moyen Age peut être contourné par au moins deux gués bien attestés qui fonctionnent la majeure partie de l'année.

Même le péage ne peut être considéré comme un point où la route serait obligée de passer invariablement. En témoigne la multitude des postes de perception pour le même péage, postes qui suivent les déplacements d'itinéraires que les seigneurs n'arrivent pas à fixer durablement (12).

La notion de "point de passage obligé" est donc à relativiser. Sans doute faut-il lui préférer celle de "point de passage préférentiel", orientant la route sur quelques kilomètres, mais n'étant nullement à l'origine de son tracé d'ensemble.

LA RECONNAISSANCE DE TERRAIN

L'archéologie aérienne a souvent été employée avec succès pour la recherche de tracés routiers anciens, essentiellement antiques, presque totalement disparus du cadastre ou très largement occultés (13). Néanmoins, le Vivarais ne se présente pas, de par ses caractères géographiques, comme un terrain potentiellement très favorable à un tel travail. En effet, le relief, globalement très accidenté et cloisonné, ne se laisse pas facilement appréhender par la voie aérienne. En outre, la terre d'élection de l'archéologie aérienne est sans conteste le terroir mis en culture : les labours sont aujourd'hui rares en Vivarais où dominent des forêts souvent denses qui masquent le sol ou encore les vignes.

Toutes deux ne constituent pas un terrain propice au repérage aérien. Seuls le plateau vivaro-vellave, le Piedmont annonéen et dans une certaine mesure le rivage rhodanien peuvent donc se prêter à de telles recherches. Néanmoins, pour de multiples raisons, même sur ces régions plus favorables, il est difficile d'y recourir. Tout d'abord, il s'agit d'une discipline bien spécifique qui impose un long apprentissage. Ensuite, si l'on s'intéresse à la fin du Moyen Age, période pour laquelle les autres sources sont nombreuses, on peut considérer que des travaux de télédétection ne seraient pas susceptibles d'apporter des éléments de connaissance décisifs justifiant la dépense financière considérable qu'ils représentent.

La recherche de la route "au sol" est donc plus sûre en nos régions bien que l'archéologue reste le plus souvent démuné. En effet, quoi de plus tenu qu'un modeste sentier, même fréquenté par de nombreuses caravanes muletières ? Les vestiges construits de routes médiévales sont des plus rares et presque impossibles à isoler des aménagements postérieurs. Les murs de soutènement ou les pavages sont des constructions de type vernaculaire absolument indatables. Les voies dites "à ornières", dont quelques-unes ont pu être localisées en Vivarais et sur ses marges (14), constituent les vestiges les plus évidents ayant longtemps arrêté l'érudition. Rappelons qu'il s'agit de chemins de roulage dont le substrat rocheux a été entaillé par le passage répété de véhicules et présente deux ornières parallèles de profondeur variable, allant du simple creux peu marqué à de véritables saignées d'une quarantaine de centimètres ! La présence de ces voies, dont on ne peut nier qu'elles correspondent à un trafic sans doute important, n'est toutefois pas un indice d'itinéraire commercial médiéval comme cela a parfois été trop rapidement avancé, et ceci pour deux raisons (15). Rien ne permet en effet de les dater. Tout au

12. L'exemple le plus significatif est certainement celui du péage de Bapaume où les postes de perception se multiplient le long de la route de Paris aux Flandres au gré des modifications de tracé de celle-ci. Cf. J.-L. Auduc, "Bapaume : un carrefour routier aux XIII^e et XIV^e siècles", *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes, Cahier de Flaran*, n°2, Auch, 1982, pp. 241-254. De nombreux exemples locaux peuvent être présentés.

13. Plusieurs exemples de tracés routiers ayant disparu du parcellaire mais encore visibles par photographies aériennes sont présentés, illustrations parlantes à l'appui dans R. Chevallier, *Les voies romaines*, Paris, 1997 p. 27 et pp. 159-167 ou dans L. Monguilan, "Contribution des recherches aériennes à la connaissance des voies antiques dans le Sud-Est", *Les routes du sud de la France, de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (actes du colloque tenu dans le cadre du 110^e Congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985, pp. 25-46).

14. De telles "ornières" ont été localisées sur la commune de Montpezat dans la vallée de la Pourseilles, en direction du village du Roux, sur la commune de Sarras à proximité du château de Revirand, sur la commune de Gilhac-et-Bruzac au château de Pierregourde, sur la commune de Guilherand au lieu-dit du Val d'Enfer et pour finir, tout au long du tracé de la route de Régordane, à la limite de la Lozère et de l'Ardèche. 15. Marcel Girault est l'un des tenants de l'ancienneté "des voies à ornières" dans sa thèse sur le chemin de Régordane. Il développe toutefois une argumentation peu convaincante avant tout fondée sur l'étude des largeurs de voies qu'il répartit en deux groupes, celui des voies de 1,20 m et celui des voies de 1,40 m. Le premier serait selon lui médiéval et le second postérieur au XVIII^e siècle, sans que l'on comprenne clairement pourquoi. Cf. M. Guirault, *Le chemin de Régordane, l'ancienne route d'Alès au Puy, Nîmes*, 1988, pp. 59 à 62.

plus sait-on que certaines étaient déjà creusées en 1668 lorsque Louis de Froidour inspecte le chemin de Régordane et les remarque (16). C'est un fait, mais nous en connaissons par ailleurs d'autres qui ne sont nullement antérieures au XIXe siècle, ou même au XXe siècle (17). Il est plus prudent donc de considérer qu'une ornière peut se creuser dès qu'un charriot passe sur un substrat friable et de fait, il paraît vain de vouloir proposer une quelconque datation de tels chemins.

Par-delà ces problèmes de datation qui semblent insolubles, sauf si un texte vient par exemple fixer un *ante quem* bien flou (tel celui indiqué par Louis de Froidour en 1668 mais c'est le seul que nous connaissons), se pose la question de la destination de ces voies. Sont-elles le fait de trafics commerciaux, ou simplement de circulations locales ? Tout d'abord, il est à remarquer qu'aucune des voies à ornières localisées en Vivarais ne correspond à un quelconque axe reconnu

comme important grâce aux mentions textuelles ou aux plans et cartes, à l'exception notable de celles se trouvant sur le chemin de Régordane et dans une bien moindre mesure sur l'axe Sillon - Satillieu. De plus, jamais le roulage n'apparaît comme un moyen de transport utilisé à une échelle supérieure au simple transport paysan local.

Devant l'impossibilité presque absolue de dater ces voies et d'en connaître l'origine, nous nous refuserons donc à les considérer comme une preuve de l'existence d'une route supportant un trafic développé.

Tout au plus, la reconnaissance de terrain permet donc de retrouver très ponctuellement un chemin localisé et reconnu comme médiéval grâce aux textes qui le mentionnent et d'en préciser le tracé en certains secteurs.

Afin d'identifier les différents axes importants d'une région, il faut procéder en plusieurs temps successifs

correspondant à l'exploitation des diverses sources.

Au départ, il faut identifier les chemins médiévaux au travers des mentions textuelles directes, cartographiant les points où les sources les indiquent.

Ensuite, dans un deuxième temps, le cadastre permet de proposer une restitution des tronçons, souvent d'ailleurs assez courts, qui ne sont pas renseignés par les sources médiévales.

A ce niveau, le principal problème est posé par les travaux du XVIIIe siècle, mais une lecture attentive de la relation entre le chemin et le parcellaire permet de mettre en évidence les secteurs les plus touchés par les modifications.

Dans un troisième temps, pour les quelques sections où le cadastre révèle d'évidents changements, l'abondante documentation moderne, cartographique ou technique, permet de proposer le tracé de l'itinéraire précédant la route du XVIIIe siècle.

16. M. Guirault, *Edition critique et commentée du Procès-Verbal de "La visitation du Chemin de Regordane"*, op. cit., vol. I, p.116.

17. Ainsi, exemple extrême, des ornières très nettes sont visibles sur un pont enjambant la voie de chemin de fer Rodez - Sévérac-le-Château non loin de la gare de Recoules. C'est dire si elles se sont creusées rapidement, entre la construction du pont à la fin XIXe siècle et l'apparition du pneumatique il y a une cinquantaine d'années et qu'elles ne doivent rien à des charrois médiévaux ou antiques.