
Comment penser la route ?

Céline Perol

**Édition électronique**

URL : <https://journals.openedition.org/siecles/1373>

DOI : 10.4000/siecles.1373

ISSN : 2275-2129

Éditeur

Centre d'Histoire "Espaces et Cultures"

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2007

Pagination : 3-14

ISBN : 978-2-84516-365-2

ISSN : 1266-6726

Référence électronique

Céline Perol, « Comment penser la route ? », *Siècles* [En ligne], 25 | 2007, mis en ligne le 21 janvier 2014, consulté le 16 juin 2022. URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1373> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/siecles.1373>

COMMENT PENSER LA ROUTE ?

La route. Un beau sujet sans aucun doute, qui touche à la fois toutes les disciplines des sciences humaines, toutes les périodes historiques et tous les domaines de l'historien.

Le présent volume rassemble autour de ce thème les contributions de huit chercheurs qui ont été invités à réfléchir, dans leur champ d'investigation respectif, sur la conception et les modalités du cheminement. Cette initiative se situe dans le prolongement du colloque organisé à Clermont-Ferrand en 2002, « L'historien en quête d'espace », où nous avons proposé une intervention sur la conception de la route au Moyen Âge¹. L'idée de poursuivre sur ce terrain et de confronter cette première synthèse à des études de cas récentes nous a amené à lancer un numéro de *Siècles* et un appel à contributions sur « La route. Lieux et représentation du cheminement de l'Antiquité à nos jours ». Parmi les réponses qui nous sont parvenues, six projets ont été retenus et nous rassemblons aujourd'hui les articles de sept historiens — deux spécialistes d'histoire romaine, quatre médiévistes et un moderniste — et d'un anthropologue qui voyage entre le XVII^e et le XX^e siècle. Nous avons eu le souci de réunir des chercheurs de différentes générations et d'horizons divers ; l'ouverture vers l'étranger est représentée par le professeur Thomas Szabó de l'Institut Max-Planck de Göttingen.

1. Céline PEROL, « Cheminement médiéval : l'homme, l'historien et la route » dans Jean-Luc FRAY et C. PEROL (dir.), *L'Historien en quête d'espace*, Clermont-Ferrand, 2004, p. 91-108.

Le recueil s'ouvre sur une longue introduction où nous présentons un bilan des multiples approches de la route proposées par les historiens, les médiévistes en particulier. Afin d'assurer l'unité de ce recueil et surtout sa contribution à une réflexion effective sur la route, ces premières lignes s'attachent de plus à confronter les plus récentes perspectives de recherche au contenu des six articles qui suivent. Le titre retenu « Faire la route » fait écho à notre souci de participer — modestement s'entend — à l'élaboration d'un objet historique dont il faut forger les outils, les concepts et les fonctions. « Qu'est-ce qui a fait la route pendant des siècles ? », « comment l'historien est-il disposé à faire la route aujourd'hui ? » sont les deux questions qui étayent ce volume.

La succession des textes suggère de les associer à trois thèmes distincts. Vient tout d'abord le pont, auxiliaire inséparable de la route. À partir d'une inscription sauvée des eaux du Tibre dans les années 1970, Laurent Lamoine et Mireille Cébaillac-Gervasoni présentent et reconstituent le réseau des 13 ponts de Rome au IV^e siècle ; ils s'interrogent sur les nécessités matérielles et politiques d'une si vaste entreprise. Dans le second texte, Sophie Cassagnes-Brouquet rappelle l'importance des dangers liés au passage des eaux — relatés dans le *Guide du pèlerin de Saint-Jacques* ou dans le *Livre des Miracles de Notre-Dame de Rocamadour* — et étudie deux ponts médiévaux du Limousin sur lesquels a été édifiée une chapelle : Notre-Dame-du-Bout-du-Pont de Saint-Junien et Notre-Dame-du-Pont-du-Salut de Corrèze. Lieux de protection, ces petits sanctuaires accolés au cours d'eau participent à l'évangélisation de la région et à la sacralisation du voyage pour devenir à leur tour des lieux de dévotion et susciter de nouveaux cheminements.

Le second binôme renvoie à la question de l'état des routes et des mesures prises par les autorités pour l'améliorer. Thomas Szabó rappelle l'importance des dangers que côtoie quotidiennement le voyageur au Moyen Âge et passe en revue les initiatives des pouvoirs religieux ou laïcs qui ont entrepris d'y remédier, des constructions de pont caritatives facilitées par les indulgences pontificales à la législation routière des communes italiennes du XIII^e siècle. L'étude de Stéphane Blond porte sur l'*Atlas des routes royales* de Trudaine conçu dans les années 1730,

sur les motivations et les étapes de cette vaste entreprise cartographique qui doit permettre d'améliorer la viabilité dans le royaume. Il analyse les multiples usages de la carte routière à cette époque et notamment son rôle dans l'estimation du coût et de la réalisation des travaux de réparation.

Le troisième volet enfin concerne la conception de la route, sa dimension immatérielle en tant que dynamique d'un territoire ou d'une communauté. Jean-Luc Fray tente ainsi d'identifier ses fonctions au sein des relations spatiales de la ville médiévale et dans l'élaboration de la centralité urbaine. La route conduit, dirige, croise des flux d'hommes et de biens ; elle est semée de nœuds (pont, gués, péages ou forteresses) qui désignent à la ville sa place dans un réseau et apparaissent ainsi clairement dans la toponymie urbaine. Nicolas Adell-Gombert clôt la marche en décryptant les rituels d'entrée et de départ des compagnons du Tour de France. Ces mises en scène permettent de déceler l'importance des dangers et de la peur que suscite le voyage ; elles répondent en effet à la nécessité d'effacer la route et ses conséquences pour assurer à l'apprenti une ligne de conduite rigide et son appartenance au groupe des compagnons.

Rappelons à présent les multiples approches proposées par les historiens qui se sont intéressés à la route afin d'observer comment a été abordé le sujet et quelles sont les pistes ouvertes par les derniers chantiers.

Représentation routière

Les nombreux travaux consacrés à la route montrent que pour l'historien, comme pour le géographe ou tout autre représentant d'une discipline spatiale, s'impose la nécessité de représenter graphiquement le résultat de ses recherches². Étudier la route et son évolution dans l'histoire signifie en effet reconstituer un parcours ou des réseaux à des échelles variées. Les monographies régionales de la France médiévale publiées dans les années 1970 et 1980 sont ainsi toutes illustrées par des cartes qui matérialisent les informations des données écrites ou archéologiques et le travail de reconstitution du chercheur³. Ces cartes font apparaître

2. Pour un bilan historiographique sur la route médiévale, *ibid.*, p. 93-94 et Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge des diligences*, Strasbourg, 2003.

3. Études rassemblées notamment dans *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes (Flaran II)*, Auch, 1982 et dans *Les Routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, 1985. Sur l'usage de la carte, Marie SAUDAN, « La cartographie, outil d'analyse de l'espace par l'historien » dans J.-L. FRAY et C. PEROL (dir.), *L'Historien [...]*, p. 39-54.

les grands axes de circulation, leur tracé et les principaux lieux d'étape qui les jalonnent. Elles s'attachent souvent à préciser l'évolution de ces tracés en indiquant en particulier les parcours qui correspondent aux voies romaines — le thème de la continuité entre le réseau antique et médiéval étant récurrent, voire lancinant — et ceux qui correspondent aux nouveaux besoins des voyageurs du Moyen Âge central et composent le « chevelu féodal ». Enfin, elles introduisent dans certains cas particulièrement bien documentés une distinction entre les voies principales et les parcours secondaires. Si le tracé routier ainsi dessiné, noir sur blanc, offre l'avantage certain d'étayer et de clarifier les propos de son auteur, il pose cependant une série de questions de fond que nous tenons à identifier.

Précisons, tout d'abord, que ces cartes ne peuvent prétendre être exhaustives comme une carte routière contemporaine. Elles ne sont que la représentation de données partielles et ne correspondent pas à un espace réel tel qu'il a pu être vécu et parcouru. Prenons l'exemple rebattu des chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle dont la représentation figure dans tous les ouvrages généraux sur le Moyen Âge et sur les pèlerinages. Il ne s'agit pas des voies effectivement empruntées par tous les pèlerins de Saint-Jacques mais de la reconstitution des informations données par le *Guide du pèlerin de Saint-Jacques* d'Aymeri Picaud datant du milieu du XII^e siècle. Utile et précise, cette carte tend cependant à simplifier la réalité du cheminement et les études régionales rappellent que ces tracés ne sont que des grands axes du réseau routier existant que l'historien ne peut prétendre reconstituer dans sa totalité.

Se pose, en second lieu, la question de l'utilisation du terme de réseau pour désigner la reconstitution d'un ensemble de routes sur un territoire donné. La présence d'un réseau sous-entend la conception d'un projet et répond à des intentions d'ordre politique et économique. On peut ainsi parler de réseau de voies romaines car elles s'inscrivent dans une politique d'extension de l'Empire et ont été conçues comme un projet de conquête et de contrôle territoriaux. De même l'*Atlas de Trudaine* étudié par Stéphane Blond répond à un réel projet politique de conceptualisation d'un réseau national qui s'accompagne d'une stricte hiérarchisation des routes. Il convient donc de rappeler que les cartes reconstituées par les

historiens sont des vues d'ensemble contemporaines qui ont rarement été conçues dans cette optique à leur époque. Le concept de réseau doit être pensé comme tel et replacé dans un contexte spatial et temporel précis ; il a une incidence directe sur la conception de la route qui devient alors l'élément d'un tout.

La cartographie routière tend, d'autre part, à sous-estimer les variations des tracés dans le temps. Elle fait certes apparaître l'évolution d'un réseau en distinguant les anciens et les nouveaux tronçons et en indiquant parfois la date d'apparition de ces derniers quand la documentation le permet. Elle ne peut cependant rendre compte de l'abandon temporaire ou de l'emploi éphémère d'un parcours, causés par de multiples facteurs comme un contexte politico-militaire défavorable ou une défaillance des infrastructures. La discontinuité de l'usage des chemins est un élément essentiel de la réalité des déplacements et ne peut pourtant être reproduite sur un plan.

Dernier point enfin, la carte routière ne peut tenir compte d'une caractéristique fondamentale de la route conditionnée par la spécificité des conditions de voyage jusqu'au XX^e siècle. Pendant des siècles — cas de permanence historique exceptionnel qui s'est évanoui en quelques décennies — le voyage se présente comme un cheminement lent, précaire et aléatoire. Les déplacements se font principalement à pied ou avec des moyens de locomotions élémentaires : cheval, char... Le choix du chemin emprunté est guidé par les conditions atmosphériques, l'état de la voirie et de la protection garantie par les autorités locales, par les lieux d'étapes ou encore les nécessités personnelles du voyageur. Autant d'aléas qui font de la route antique, médiévale ou moderne un espace de circulation composé d'itinéraires multiples qui se dédoublent ou s'effilochent à certaines périodes pour retrouver occasionnellement un tracé plus précis quand le nombre des voyageurs s'intensifie et que les conditions de déplacement s'améliorent pour quelque temps⁴. L'espace routier se présente ainsi comme un ensemble de parcours mouvants dont l'élasticité échappe à toute représentation graphique. Le tracé d'une droite qui mène d'un point à un autre désigne une route définie, tangible et stable et correspond à notre conception contemporaine de la route.

4. Thème développé dans notre article « Cheminement médiéval [...] », p. 98-100.

5. Paul VIDAL DE LA BLACHE, *Tableau de la géographie de la France*, Paris, 1908.

6. Lucien FEBVRE, *La Terre et l'évolution humaine*, introduction générale de l'histoire, Paris, 1922.

7. G. LIVET, *Histoire [...]*.

8. *Ibid.*, p. 87-99.

9. *Ibid.*, p. 108-112.

Ne considérant que les axes principaux et sous-entendant l'idée de réseau, ignorant les ruptures temporelles et inapte à traduire le caractère mouvant et hasardeux des parcours, la carte routière ne saurait rendre compte des usages de la route et des multiples dimensions de cet objet historique. La carte simplifie et fige l'espace route et doit donc être perçue comme une schématisation. Elle est de l'ordre de la *représentation*, fruit de la perception intellectuelle de l'historien. Elle s'avère utile autant que réductrice.

Itinéraires

Comment saisir alors la route en tenant compte de la réalité et de la multiplicité de ces usages ? En faisant intervenir le facteur humain, l'*homo viator* qui à chacun de ses déplacements fait son chemin et participe au façonnement de l'espace routier. C'est notamment ce que proposent les historiens qui ont entrepris de classer les itinéraires par types d'usage. En 1908 déjà, Paul Vidal de La Blache proposait d'associer la route avec un type de circulation⁵. Lucien Febvre reprit cette idée en 1922 en distinguant les routes politiques des routes commerciales, religieuses et intellectuelles⁶. Cette classification semble résister au temps puisque tout récemment Georges Livet offre la même approche pour la période médiévale dans la dernière synthèse parue sur l'histoire des routes⁷. L'auteur distingue ainsi tout d'abord les routes des moines, celles des pèlerins à destination de Saint-Jacques-de-Compostelle, Rome et la Terre sainte et celles du commerce des foires de Champagne, des villes de Flandres et d'Italie, de Lyon ou de Genève⁸. Ce classement qui prend en compte l'activité principale des hommes qui empruntent ces itinéraires précède une seconde présentation par produits commercialisés : la route du sel, du hareng, du vin, du grain, de la laine, du bétail ou du bois⁹. Le tracé des parcours empruntés peut être signalé — cartes à l'appui — mais il n'a somme toute qu'un intérêt secondaire ; G. Livet met l'accent sur les deux moteurs essentiels des déplacements au Moyen Âge que sont la foi et le commerce.

Les études rassemblées par Roberto Greci dans *Itinerari medievali e identità europea* en 1999 soulignent également l'importance des flux commerciaux et le rôle prédominant des pèlerinages dans l'identification des itinéraires médiévaux¹⁰. Ce volume recense cependant d'autres fonctions qui correspondent en particulier à la circulation de modèles culturels. Cesare Segre rappelle ainsi la richesse de la réflexion de Joseph Bédier qui avait montré, au tout début du XX^e siècle, la correspondance entre les itinéraires des pèlerinages, des monastères et des épopées¹¹. L'étude des routes apparaît en effet fondamentale pour comprendre l'essor de la poésie épique française. Cesare Segre souligne cependant que ce n'est pas la route en tant qu'itinéraire, en tant que parcours d'un sanctuaire à un autre qui intervient, mais la route en tant que lieu de rencontres. Les chansons de gestes mettent ainsi en relief une fonction essentielle de la route (et des pèlerinages) au Moyen Âge : elle est avant tout voie de communication, c'est-à-dire un espace d'échanges. Échanges littéraires mais aussi artistiques. Dans l'essai qui suit, l'historien de l'art A. C. Quintavalle analyse ainsi l'évolution de l'iconographie du voyage dans la sculpture romane, la reliant directement au succès des chansons de geste et de l'idée de croisade, mais surtout à la mise en place des grands pèlerinages et de leurs routes¹². Les thèmes de la fuite de la sainte Famille en Egypte et du voyage d'Orient des rois mages connaissent ainsi une large diffusion le long des axes de pèlerinage, illustrant à la fois les difficultés quotidiennes et la dimension purificatrice de cette pratique dévotionnelle.

Ces deux essais soulignent, si cela était encore nécessaire, le rôle déterminant des « routes de pèlerinages » dans la formation d'une culture et d'une identité européenne. Ils renvoient également à la question de l'usage et de la signification de ce terme. Dans son *Histoire des routes*, Georges Livet indique qu'il s'agit « d'une expression consacrée à prendre sous toute réserve » que l'auteur choisit de retenir par commodité. Elle désigne en effet des parcours ordonnés ponctués de lieux consacrés, tracés par de nombreux guides et correspondant à des déplacements collectifs¹³. Les historiens s'accordent cependant à reconnaître que ces parcours ne sont pas exclusivement empruntés par les pèlerins de Saint-Jacques, Rome ou Jérusalem. Ils doivent, d'une part, être considérés sur plusieurs échelles,

10. Roberto GRECI (dir.), *Itinerari medievali e identità europea*, Bologne, 1999.

11. Cesare SEGRE, « Strade, pellegrinaggi e toponomastica nella storia dell'epopea » dans *ibid.*, p. 203-210.

Joseph BÉDIER, *Légendes épiques*, Paris, 1908-1913.

12. Arturo Carlo QUINTAVALLE, « Le officine e il racconto : i modelli del pellegrinaggio » dans *ibid.*, p. 211-248. Il reprend les idées de l'ouvrage d'A. K. PORTER, *Romanesque Sculpture of the Pilgrimage Roads*, Boston, 1923.

13. G. LIVET, *Histoire [...]*, p. 89.

14. C. PEROL, « Conclusion » dans J.-L. FRAY et C. PEROL (dir.), *L'Historien [...]*, p. 459-461.

15. Pour plus de détails sur le tracé et l'histoire de la *via francigena*, je renvoie à la synthèse en français de Thomas SZABÓ, « Routes de pèlerinage, routes commerciales et itinéraires en Italie centrale » dans *Voyages et voyageurs au Moyen Âge*, Paris, 1996, p. 131-143 et dans *Les Espaces sociaux de l'Italie urbaine*, Paris, 2005, p. 133-145.

nationales et européennes mais aussi locales et régionales, dans la mesure où les sanctuaires de dévotion qui les jalonnent sont des points d'attraction importants et participent à leur dynamisme. D'autre part, il ne s'agit pas de parcours spécialisés et réservés aux pèlerins ; ils sont empruntés par les militaires, les marchands, les artisans, les artistes ou encore les pasteurs. Ils correspondent à des voies de circulation dont on doit retenir l'intensité, la densité et la diversité. Première catégorie dans la classification des routes par type de circulation pour l'époque médiévale, les routes de pèlerinage désignent des couloirs de circulation et d'échanges et ne sauraient correspondre à des directions ou à une population précises. L'usage que font les historiens de cette catégorie de route serait donc, comme pour la carte routière, de l'ordre de la représentation et de l'appréhension de l'espace¹⁴.

Quelles sont alors les autres voies qui se présentent à l'historien pour saisir la réalité de l'usage de la route et les spécificités d'un espace route qui se distingue de notre conception contemporaine des déplacements ?

Laboratoire italien

L'Italie offre un observatoire de premier choix. Il s'agit de la *via francigena*, un axe de circulation créé au Moyen Âge et qui parcourt la péninsule du nord au sud. Cette « route des Français » est empruntée par les pèlerins de toute l'Europe qui se rendent à Rome ou vont rejoindre la côte adriatique pour s'embarquer en Terre sainte. C'est aussi l'itinéraire des nombreux prélats attendus à la Curie romaine, des marchands et banquiers italiens omniprésents sur les places de commerce de l'Occident à partir du XII^e siècle et de tous les voyageurs qui traversent le massif alpin. Retenue en 1904 par l'historien autrichien Julius Jung dans son étude de l'itinéraire suivi par l'archevêque Sigeric de Cantorbéry en 990, l'expression de *via francigena* a été reprise par les historiens des différentes régions traversées par cet axe et constitue aujourd'hui un vaste terrain de recherche qui a fait l'objet de très nombreuses publications¹⁵. Concentrés sur le parcours toscan

dans un premier temps grâce aux initiatives de Renato Stopani¹⁶, les travaux portent désormais sur l'ensemble du parcours, des Alpes à Rome¹⁷.

Ce chantier réunit des historiens qui apportent le témoignage des sources écrites les plus diverses (chroniques, récits de pèlerinage, livres de comptes, statuts des communes urbaines et rurales...) et de l'iconographie, des archéologues qui recensent les informations du paysage actuel ou des nombreux chantiers de fouilles ouverts sur le parcours et enfin des conservateurs de musées locaux. Il bénéficie du dynamisme et des moyens des institutions régionales italiennes qui s'attachent à mettre en valeur ce qu'elles considèrent comme un patrimoine culturel de premier plan. Régional puis national (ou plutôt trans-régional), le chantier d'étude est devenu européen. Depuis 1994 en effet, la *via francigena* est déclarée « Itinéraire culturel du Conseil de l'Europe ». Un comité scientifique international a été constitué — composé des Italiens Giuseppe Sergi de Turin, Lucio Gambi de Bologne, Giovanni Cherubini de Florence, Italo Moretti de Sienne, et des français Pierre Toubert et Étienne Hubert — afin de coordonner un vaste ensemble de rencontres, colloques et publications financés par le Conseil de l'Europe, l'Unesco, la Cité du Vatican et l'Organisation mondiale du Tourisme¹⁸. L'entreprise avait pour but de valoriser l'héritage historique et culturel que constituent les anciens itinéraires de la *via francigena* en prévision de l'afflux de pèlerins et de touristes prévu pour le jubilé de 2000 ! Il s'agit ainsi de reconstituer et de mettre en valeur les tracés de cette route, de signaler l'intérêt historique et architectural des monuments qui s'y trouvent et de composer un « dossier » destiné aux différents organismes de chaque région. Répondant à des intérêts d'ordre économique, voire politique, cette entreprise a été fructueuse également pour les historiens qui disposent aujourd'hui d'une vue d'ensemble « trans-régionale » et de nombreux actes de colloques dirigés par les spécialistes italiens de la question comme Giuseppe Sergi. La *via francigena* n'est plus seulement considérée comme un grand axe du réseau routier européen dont on s'attache à reconstituer et à cartographier l'unique parcours et les étapes principales, elle est aujourd'hui un vaste chantier d'observation de la culture matérielle — *cultura materiale* en italien — de la route¹⁹. On observe ainsi la présence d'un espace de circulation composé de plusieurs *viae franci-*

16. Parmi les nombreux travaux de Renato STOPANI, *La Via francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Florence, 1984.

17. Notamment sur le Piémont, *Le Vie del Medioevo. Pellegrini, mercanti, monaci e guerrieri da Canterbury a Gerusalemme*, Turin, 1998.

18. Angelo SORIA, « La via francigena, un progetto transnazionale per il turismo culturale europeo », dans *La Via francigena. Itinerario culturale del Consiglio d'Europa*, Turin, 1994, p. 32-37.

19. Giuseppe SERGI, « Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strada-società nel Medioevo » dans *Un'area di strada : l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, Bologne, 2000, p. 3-12.

genae. Il s'agit de grandes directrices dans les espaces montagneux où les points de passage sont obligatoires (Col du Saint-Bernard et Mont-Cenis) et d'un ensemble de chemins multiples qui se dilatent ou convergent vers l'axe central dans les paysages de plaines et de collines. On retrouve donc ici l'idée qui nous paraît fondamentale d'itinéraires mouvants, d'élasticité de la route qu'il est impossible de représenter sur une carte mais qui correspond bien à la réalité de l'usage de la route.

Giuseppe Sergi souligne de plus la nécessité de rompre avec l'image de la route pèlerine et la classification traditionnelle des routes par usage religieux, commercial, militaire ou pastoral²⁰. Les pèlerins ne peuvent être isolés. Si l'importance du pèlerinage à Rome et le succès des jubilé ont pu avoir des conséquences sur les infrastructures et l'entretien des parcours — le jubilé de l'an 2000 vient le confirmer —, toutes les catégories de la population et toutes les activités pèlerines circulent cependant sur ces voies.

La *via francigena* s'est imposée depuis une quinzaine d'années comme un laboratoire privilégié pour l'étude de la route, conciliant à la fois un encadrement scientifique de qualité, d'importants moyens financiers et une pluridisciplinarité exceptionnelle. La collaboration des archéologues et des historiens a permis de croiser les données matérielles et textuelles et de prétendre recenser l'ensemble des informations disponibles sur un tronçon précis. Les études locales ont su se fondre sans se juxtaposer et composer un cadre général riche et varié. De nouvelles approches de la route s'offrent ainsi aux historiens.

Aires et lieux de route

La route se présente comme un territoire dont il faut prendre en compte les multiples dimensions. Elle ne peut être considérée uniquement du point de vue de ceux qui la parcourent, qu'elle soit conçue comme un itinéraire qui mène d'un point à un autre ou de façon plus réaliste comme un écheveau de voies qui reflète les aléas du cheminement. Elle existe également pour les populations locales qui cohabitent quotidiennement avec l'axe routier et pour qui elle est une source de revenus et de contraintes.

Elle a enfin une importance fondamentale pour les différents pouvoirs qui tiennent à s'en assurer le contrôle.

Ce lien entre pouvoirs et routes est le thème central d'une étude de Giuseppe Sergi parue en 1981 qui analyse les transformations politiques d'une région entre le XI^e et le XIII^e siècle²¹. L'auteur choisit comme cadre de son étude le tronçon alpin de la « route de France » situé entre Chambéry et Turin. Il analyse les stratégies qu'élaborent les différentes institutions locales et régionales pour contrôler les voies de communications et observe ainsi les interventions du pouvoir épiscopal, des monastères et des familles féodales puis l'ingérence grandissante de l'État savoyard dans la seconde partie de la période. Dans cette zone alpine où la circulation est intense et les points de passage obligatoires nombreux, assurer l'entretien et la sécurité des routes et bénéficier de leurs revenus constituent un enjeu territorial de premier plan. Ces routes se présentent ainsi comme un instrument de pouvoir et de transformations institutionnelles utilisé intensément et consciemment par les différents acteurs politiques. Elles constituent un territoire à part entière désigné par l'auteur comme « une aire de route » — *un'area di strada*.

Conçu dans un contexte spatial précis et dans une perspective politique afin de souligner l'interaction entre routes et pouvoirs, le terme d'« aire de route » a été repris par le même Giuseppe Sergi dans une optique plus large pour qualifier la *via francigena* dans son ensemble. L'expression change alors sensiblement de sens. Elle désigne toujours un territoire — comme dans l'espace alpin — mais dont la caractéristique est d'être composé de plusieurs chemins ; il s'agit d'« un faisceau de parcours parallèles et de leurs variantes », d'un ensemble de « directions de flux »²². Le terme d'« aire de route » devient alors « aire de routes » puisqu'il désigne l'existence de plusieurs *viae francigenae* et apparaît ainsi particulièrement pertinent pour souligner l'élasticité de la route médiévale. S'il ne peut prétendre recenser ni *a fortiori* cartographier la multitude des parcours, l'historien dispose cependant d'indices qui lui permettent de cerner l'espace routier vaste et mouvant. Il s'agit des lieux d'accueil et de contrôle des voyageurs, des points de passage obligatoires désignés sous le terme de « lieux de route » — *luoghi di strada*²³. La localisation des

21. G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia da Chambéry a Torino*, Naples, 1981.

22. G. SERGI, « Via francigena, chiesa e poteri » dans *Le Vie [...]*, p. 144.

23. G. SERGI (dir.), *Luoghi di strada nel Medioevo. Fra il Pò, il mare e le Alpi occidentali*, Turin, 1996.

24. A. A. SETTIA, «Castelli e strade del Nord Italia in età comunale» dans *Luoghi [...]*, p. 15-17.

25. G. G. MERLO, «Esperienze religiose e opere assistenziali in un'area di ponte, XII-XIII sec.» dans *Luoghi [...]*, p. 213-214.

26. G. SERGI, «Via francigena [...]», p. 148-149 et «Evoluzione [...]», p. 8 et suiv.

monastères et des canoniales, des châteaux et des forteresses, des hôpitaux et des auberges, des péages et des foires, des ponts et des gués offre la possibilité de mesurer l'ampleur du couloir de circulation. En effet, leur inventaire systématique dans un espace circonscrit permet de reconstituer l'oscillation des parcours mineurs.

Si « aire de route » et « lieux de route » sont deux concepts aujourd'hui indissociables, leurs relations sont complexes et suggèrent de nombreuses questions. Sous le terme de « lieux de route » sont désignées les structures nées de la route et sur un parcours existant mais aussi celles qui attirent la route et suscitent de nouveaux parcours. Importante, la distinction est cependant parfois difficile à établir. La connexion de ces lieux avec la route est, de plus, délicate à établir car elle n'est pas automatique. Elle pose problème notamment pour le château perçu généralement comme un pôle de protection ou de danger pour les voyageurs et qui n'est pourtant pas obligatoirement associé à une voie de communication²⁴. La part de déterminisme ne peut donc pas être hâtivement présupposée. D'autre part, certains lieux de route s'avèrent eux-mêmes mouvants. Ainsi les points de traversée des cours d'eaux peuvent se déplacer suivant les saisons et les périodes, ce qui amène certains historiens à concevoir la notion d'« aire de ponts »²⁵.

Ces concepts soulignent la difficulté de saisir les spécificités d'un espace routier, la multiplicité des facteurs humains, des structures et des institutions qui interviennent dans sa création et dans son évolution. L'historien qui tente de déterminer ce qui fait la route doit également considérer ce que fait la route et s'interroger sur ses fonctions. G. Sergi suggère de distinguer quatre fonctions principales : la route *canalise* la circulation des hommes, des produits et des idées, ce qui l'amène à *générer* de nouvelles structures d'occupation du territoire, de nouveaux pouvoirs et de nouveaux conflits, avec une capacité d'*accélérer* la mise en place de nouvelles institutions et de *réguler* leur domaine d'intervention²⁶.

On se plaira ainsi à desceller dans les articles qui suivent ces différentes fonctions de la route et à juger ainsi de la pertinence des outils offerts par le laboratoire italien pour identifier cet objet historique qui canalise notre réflexion et génère de nombreuses questions.