



HAL
open science

Les routes en Vivarais au Moyen Âge : structuration et fonctionnement d'un réseau viaire

Franck Brechon

► **To cite this version:**

Franck Brechon. Les routes en Vivarais au Moyen Âge : structuration et fonctionnement d'un réseau viaire. La route au Moyen Âge Réalités et représentations, pp.103-124, 2020. hal-03475348

HAL Id: hal-03475348

<https://univ-perp.hal.science/hal-03475348v1>

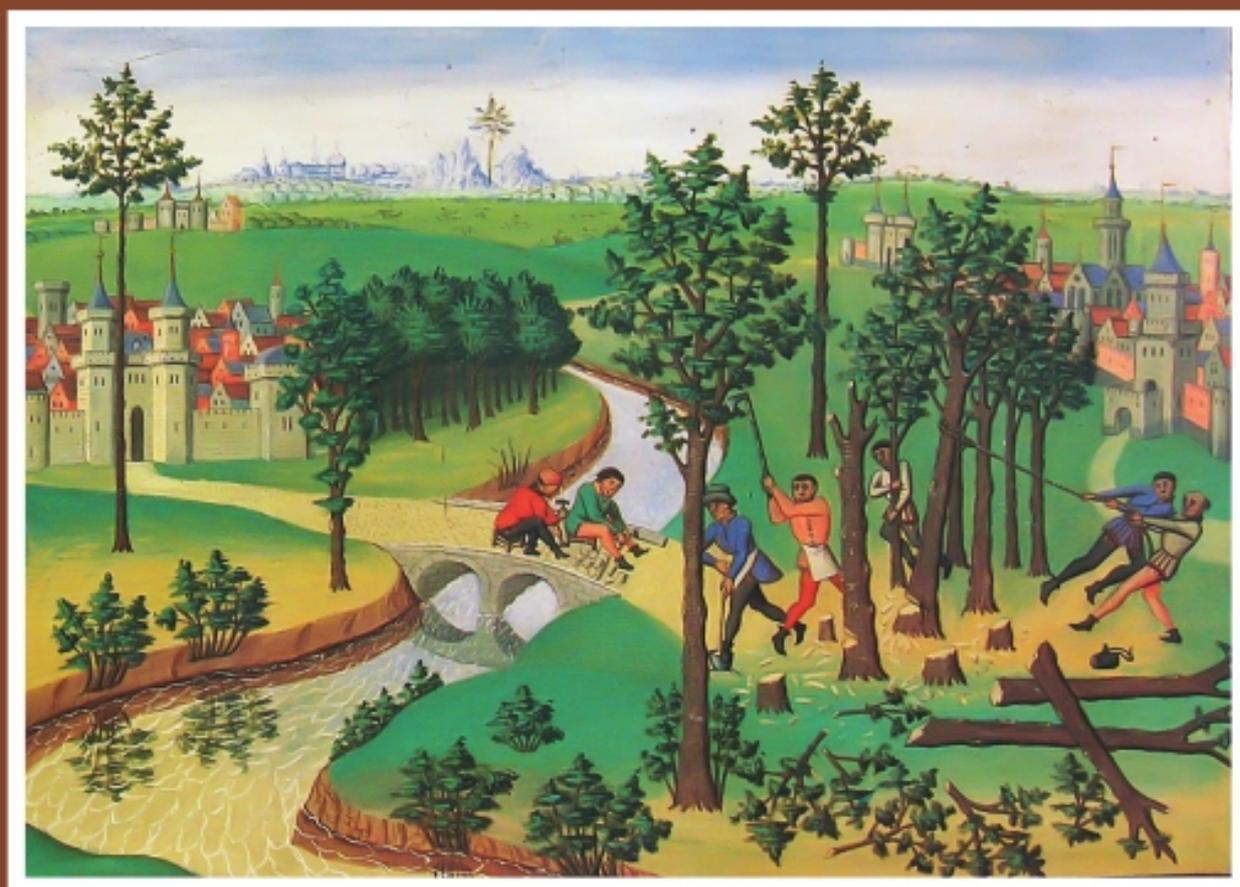
Submitted on 1 Jun 2022

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.

Université Catholique de Louvain
PUBLICATIONS DE L'INSTITUT D'ÉTUDES MÉDIÉVALES

LA ROUTE AU MOYEN ÂGE RÉALITÉS ET REPRÉSENTATIONS



LOUVAIN-LA-NEUVE
2020

Université catholique de Louvain
PUBLICATIONS DE L'INSTITUT D'ÉTUDES MÉDIÉVALES
— Textes, Études, Congrès, vol. 32 —

**LA ROUTE AU MOYEN ÂGE.
RÉALITÉS ET REPRÉSENTATIONS**

édité par **Marie-Hélène CORBIAU**, **Baudouin VAN DEN ABEELE**,
Jean-Marie YANTE et **Anne-Marie BULTOT-VERLEYSSEN**

LOUVAIN-LA-NEUVE
2020

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos par Marie-Hélène CORBIAU et Jean-Marie YANTE.....	V
La route au Moyen Âge. Historiographie et perspectives de recherche par Jean-Marie YANTE.....	1
La route au Moyen Âge. Orientation bibliographique par Jean-Marie YANTE.....	21
ENQUÊTES HISTORIQUES	
Populations, pouvoirs et réseau routier en Gaule du nord entre le VII ^e et le X ^e siècle par Olivier BRUAND.....	51
Attelages et convois en Lorraine et dans le Luxembourg. L'apport des comptes de péages (XV ^e -XVI ^e siècles) par Jean-Marie YANTE.....	77
La route dans la législation des communes italiennes par Thomas SZABÓ.....	89
Les routes en Vivarais au Moyen Âge : structuration et fonctionne- ment d'un réseau viaire par Franck BRECHON.....	103
APPORT DES MOTS ET DES TEXTES	
La terminologie routière dans la toponymie et l'hodonymie germano- phones entre Meuse, Moselle et Rhin par Wolfgang HAUBRICHS.....	127
Les noms de chemins au Bas Moyen Âge : essai de typologie par Pierre-Henri BILLY.....	153
La route entre imaginaire et réalité dans la prédication du XIII ^e siècle par Franco MORENZONI.....	187
La route dans les récits de pèlerinage et de voyage (XII ^e -XV ^e s.) par Jacques PAVIOT.....	205
La route dans l'imaginaire épique et romanesque (XII ^e -XIV ^e siècles) par Jean-Claude VALLECALLE.....	219

DE L'ARCHÉOLOGIE À L'ICONOGRAPHIE

Routes et véhicules dans l'archéologie médiévale : quelques découvertes récentes et anciennes par Marie-Hélène CORBIAU.....	237
La technologie du charroi de l'Antiquité au Moyen Âge. Quelques brèves réflexions par Georges RAEPSAET.....	263
Routes et chemins dans les enluminures médiévales par Perrine MANE.....	275
CONCLUSIONS	
Chemins pour des hommes, hommes sur les chemins par Jean-Marie CAUCHIES.....	305
Index des noms de lieux.....	315

LES ROUTES EN VIVARAIS AU MOYEN ÂGE : STRUCTURATION ET FONCTIONNEMENT D'UN RÉSEAU VIAIRE

Franck BRECHON

Centre de Recherches sur les Sociétés et Environnements en Méditerranée –
Université Perpignan Via Domitia

Le Vivarais médiéval et ses marges constituent un espace de transition entre les plaines rhodaniennes et languedociennes d'une part, et les hautes terres du Massif Central de l'autre. Alors qu'aujourd'hui l'Ardèche, et plus globalement le Massif Central, semblent à l'écart des principaux axes de circulation, il n'en était rien à la fin du Moyen Âge. Plusieurs types de trafics se cumulent sur les routes régionales entre les XIII^e et XVI^e siècles. En situation de frontière géographique, la région est traversée par des circulations commerciales induites par la complémentarité des productions entre zones de plaine et secteur de montagne, qui sont très proches mais présentent des potentiels productifs totalement différents. Le vin des basses Cévennes et le sel des salines du Languedoc, dont l'Auvergne est dépourvue, s'exporte vers les montagnes. À l'inverse, ces dernières constituent des terres d'élevage dont le cheptel alimente les marchés urbains des régions pauvres en pâturages : vallée du Rhône, Basse Provence et Bas Languedoc notamment. À ces circulations commerciales, s'ajoutent des pèlerins se rendant pour l'essentiel en direction du sanctuaire marial du Puy-en-Velay à compter du XII^e siècle, ainsi que des troupeaux transhumants de plusieurs milliers de têtes qui traversent la région dans leur migration saisonnière¹.

¹ L'objet de cette communication n'est pas de présenter les flux qui empruntent le réseau routier médiéval. Pour ces questions, nous renvoyons le lecteur à F. BRECHON, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (1250-1450)*, thèse, Université Lumière Lyon 2, 2000, 4 vol., 1308 p. ; ici t. 1, p. 196 et ss.

Du XIII^e au XVI^e siècle au moins, ces échanges expliquent le développement d'un réseau routier important qui relie les plaines aux hautes terres de l'arrière-pays méditerranéen. Dense, il compte près de 2 000 km de routes globalement parallèles et orientées d'est en ouest, selon les principaux flux économiques et de voyageurs². Pourtant, tout semble se conjuguer pour compliquer les déplacements dans une région au relief accidenté. Fortes pentes, cloisonnement de l'espace en une multitude de vallées étroites, réseau hydrographique dense et au régime torrentueux, violence des orages cévenols et rigueurs hivernales en altitude se conjuguent pour opposer des obstacles aux déplacements. Dans ces conditions, il est donc légitime de s'interroger sur la capacité de la route et des moyens de transport mis en œuvre, à répondre correctement aux besoins de l'économie et des voyageurs en offrant un écoulement correct au trafic régional.

L'étude de l'ensemble du réseau routier principal, qui aboutit au recensement des chemins et de leurs variantes, à leur positionnement précis sur le terrain, permet dans un premier temps de définir les caractéristiques de la route médiévale, avant de s'interroger sur l'organisation du transport et sur ses techniques, et *in fine* sur son efficacité.

Les caractéristiques de la route médiévale

Définir les caractéristiques de la route et des chemins suppose de bien en connaître la matérialité, et non uniquement le tracé général dans un territoire, ou les flux qui les empruntent. Alors que l'appellatif « route », trop polysémique en français, désigne tout à la fois l'itinéraire et l'aménagement sur lequel le voyageur circule, il y a lieu ici de choisir une échelle d'étude fine qui permette de s'attacher à l'objet lui-même dans une perspective quasi archéologique³. Si l'étude archéologique des routes antiques a considérablement progressé ces dernières années, qu'il s'agisse de travaux universitaires⁴, d'opérations archéologiques programmées⁵ ou plus encore des

² ID., « Le réseau routier cévenol au Moyen Âge, lien entre Massif Central et sillon rhodanien », dans *Circulations montagnardes, circulations européennes*, 142^e congrès du CTHS - Pau, 2017. À paraître en 2019.

³ S. ROBERT et N. VERDIER, « Pour une recherche sur les routes, voies et réseaux... », dans *Les nouvelles de l'archéologie*, 2009/115, p. 5-8.

⁴ M. DACKO, *Circuler dans le Massif central à l'époque romaine : réseaux, infrastructures et équipements routiers. Le cas des cités arverne et vellave*, thèse, Université de Clermont-Ferrand 2, 2016.

⁵ Le lecteur se référera à J. KOTARBA, G. CASTELLVI et C. JANDOT, « La voie Domitienne dans la traversée des Pyrénées », à paraître dans les actes du colloque *Voies, réseaux, paysages en Gaule. Hommage à Jean-Luc Fiches*, Pont du Gard, 14-17 juin 2016.

résultats de l'archéologie préventive⁶, il n'en est malheureusement pas de même concernant le Moyen Âge. Aucune opération archéologique n'a encore porté sur les chemins médiévaux du Vivarais, mais l'examen attentif des caractéristiques générales des routes, en termes planimétriques et altimétriques, ainsi que l'étude de plusieurs points spécifiques permettent de pallier partiellement les lacunes de la fouille archéologique. Dans cette perspective, les régions montagneuses constituent de bons conservatoires de vestiges routiers ponctuels, dans la mesure où le substrat rocheux en préserve souvent le souvenir solidement gravé, qu'il s'agisse de marches d'escaliers, d'ornières, ou encore d'entailles facilitant le passage⁷. C'est notamment au travers de leur examen que nous avons pu caractériser la route médiévale et en cerner la viabilité.

Tracé et implantation des routes médiévales

La route médiévale est peu fixée dans le territoire et fluctue sur des tracés qui varient autour d'un axe principal et forment un faisceau parfois dense de chemins parallèles⁸. En Vivarais aussi, les itinéraires commerciaux, de transhumance ou de pèlerinage fluctuent dans le temps et dans l'espace. Ils peuvent se ramifier en suivant des routes multiples qui empruntent des vallées parallèles sur plusieurs dizaines de kilomètres, lors de la traversée des zones les plus accidentées principalement. Dans ce contexte, le voyageur a souvent la possibilité de choisir entre plusieurs itinéraires pour se rendre d'un point à un autre, mais il n'en demeure pas moins que les axes principaux sont clairement identifiés et distingués des itinéraires plus secondaires qui en doublent le tracé sur de nombreuses sections⁹.

⁶ Dans ce domaine, les avancées sont nombreuses, à la mesure des opérations préventives de grande ampleur engagées à l'occasion des grands travaux routiers ou ferroviaires, notamment du TGV Méditerranée en ce qui concerne la région (*Archéologie du TGV Méditerranée*, tome 3 : *Antiquité, Moyen Âge, Époque Moderne*, Lattes, 2002 [Monographies d'Archéologie Méditerranéenne, 10]).

⁷ N. PICHARD-SARDET, « De Serbrancher au col du Grand-Saint-Bernard : une approche archéologique des vestiges routiers », dans *Une région, un passage. L'Entremont de la fin du Moyen Âge à nos jours*, éd. P. DUBUIS *et al.*, s.l., Éditions du Bimillénaire du Grand-Saint-Bernard, 1989, p. 39-60 et G. CASTELLVI, Chr. GAVAGE et J. LAFORGUE, « La *via Domitia* en montagne : le franchissement des Pyrénées », dans *Voies romaines du Rhône à l'Èbre : via Domitia et via Augusta*, dir. G. CASTELLVI *et al.*, Paris, 1997, p. 201-214 (Documents d'Archéologie française, 61).

⁸ S. ROBERT, « De la route-monument au réseau routier », dans *Les nouvelles de l'archéologie*, 2009/115, p. 8-12 (ici p. 10-11).

⁹ BRECHON, *Réseau routier...*, t. 1, p. 85 et ss.

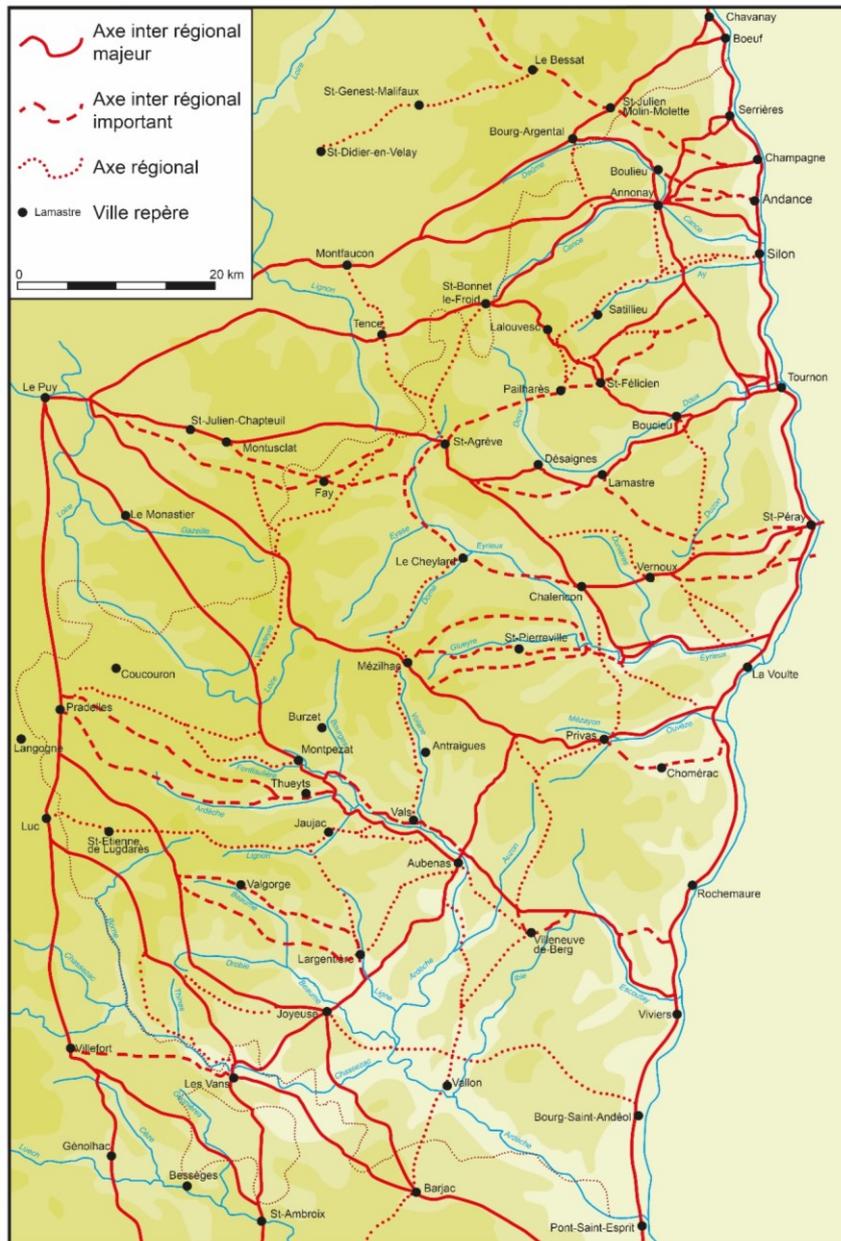


Fig. 1 : Le réseau routier vivarais à la fin du Moyen Âge.

À une échelle plus proche, celle du terroir et du paysage, l'emprise de ces routes se perpétue souvent pendant plusieurs décennies, voire même siècles, exactement au même endroit. Une route peut gagner ou perdre de son importance, devenir un itinéraire commercial majeur ou un simple chemin vicinal, mais elle n'en demeure pas moins fortement gravée dans l'espace. Les contraintes topographiques, liées à la présence de nombreux cours d'eau, de cols, de versants escarpés peuvent expliquer cette grande stabilité du réseau viaire, son déplacement n'étant pas toujours techniquement envisageable. Certains exemples sont particulièrement révélateurs, comme la route de Viviers à Aubenas qui du XIII^e au XV^e siècle reprend pour l'essentiel la voie antique d'Antonin le Pieux, ou la route d'Annonay à Yssingeaux qui passe au même endroit de 1061 au XVII^e siècle, tout au long de la vallée de la Cance¹⁰.

Si des changements de tracé sont parfois indetifiables, ils demeurent rares sur la période considérée et sont généralement liés à l'apparition d'un nouveau pôle de peuplement, comme l'essor des villes d'Aubenas et de Ville-neuve-de-Berg, qui toutes deux captent la route ancienne et la détournent vers les nouveaux centres urbains¹¹. À une échelle fine, des modifications de tracés peuvent être induites par des contraintes naturelles. Il en est ainsi dans la vallée de l'Eyrieux, au niveau de Pontpierre, où la route est manifestement déplacée en 1280 car le premier tracé a été emporté par une crue¹², tandis que les mouvements du confluent de l'Ardèche et du Rhône imposent de déplacer la route de Bourg-Saint-Andéol à Pont-Saint-Esprit à plusieurs reprises et sur plusieurs kilomètres¹³.

Ce n'est d'ailleurs pas le voyageur qui décide de l'emplacement du chemin qu'il emprunte, et il n'a pas la faculté, au moins ouvertement, de tracer un nouvel axe, quand bien même le jugerait-il plus commode. Plusieurs édits pénaux répriment clairement le délit de « nouveau chemin », comme ceux de Chambonas qui en 1375 interdisent de *facere iter novum sub pena sexaginta solidorum*¹⁴, tandis qu'en 1499 le commandeur de Chantoin confirme *que negun non agha a fayre chamins nouveaux en terres et possessions d'altruy, sub la pena de LX sols*¹⁵. L'application de cette interdiction se lit à deux reprises dans la région d'Annonay où en 1464 et 1466 les célestins de Colombier-le-Cardinal demandent aux autorités royales l'autorisation de déplacer un chemin dont le

¹⁰ Les éléments d'érudition détaillés sur chaque route évoquée n'ont pas leur place ici et nous renvoyons le lecteur aux monographies d'itinéraire de BRECHON, *Réseau routier...*, t. 2.

¹¹ *Ibid.*, p. 190.

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*, p. 655-656.

¹⁴ Archives départementales de l'Ardèche, 29J 11, pièce 1.

¹⁵ Archives départementales du Rhône, 48H 1369, f^o 131-135.

tracé les dérange¹⁶. Ouvrir un nouvel axe est donc difficile, et si les voyageurs peuvent assurément décider d'en privilégier un en particulier, ils ne peuvent d'eux-mêmes le modifier et ouvrir un nouveau tronçon *ex nihilo*.

L'établissement *de facto* d'une route par la répétition du passage, et plus encore sa construction volontaire, impliquent des choix de tracé qui conditionnent sa morphologie générale et sa viabilité. Dans une région de montagne, la question d'une implantation préférentielle en fond de vallée, en crête ou à mi-pente se pose. À l'examen de l'ensemble du *corpus* routier régional, il ressort nettement que les routes de crêtes et celles de fonds de vallée sont les plus nombreuses, les tracés à mi-pente demeurant rares. Plus exactement, on distingue nettement des binômes route de crête/route de vallée, qui se rencontrent autour des principales vallées : Cance, Glueyre, Lignon, Ardèche, ou Beaume et Drobie. Sans doute faut-il y voir l'association d'une route d'usage estival, sur les crêtes, et d'une route hivernale en fond de vallée. Alors que le tracé de crête est généralement plus simple, plus rectiligne, au profil en long plus régulier, celui de fond de vallée est confronté à la multiplication des ruisseaux à traverser et à la nécessité de composer avec le réseau hydrographique, parfois encaissé dans des gorges. La route de crête présente des avantages indéniables, mais elle n'est praticable qu'à la belle saison en raison des chutes de neige. En revanche, la route à mi-pente cumule les inconvénients des deux précédentes, auxquels s'ajoutent l'instabilité éventuelle des terrains, les ravins et les fortes pentes. Il est donc logique qu'elle soit la moins représentée.

La viabilité des routes médiévales

L'étude des tronçons de routes identifiés et localisés avec précision permet d'en restituer les caractéristiques générales qui participent à définir les conditions de viabilité. Qu'elle chemine en crête ou en fond de vallée, la route est confrontée à la pente, plus au moins abrupte, mais toujours présente dans une région de moyenne montagne. C'est donc une route accidentée qui affronte directement le relief, ignorant les circonvolutions qui auraient atténué sa déclivité. Qu'elle quitte un fond de vallée pour rejoindre les crêtes et les plateaux, ou qu'elle traverse une vallée, elle dévale le plus souvent face à la pente. Les exemples sont nombreux, à l'image de la route du Cheylard à Mézilhac, dont le tracé final est très caractéristique. Cette route chemine sans difficulté majeure au fond de la vallée de la Dorne jusqu'à son extrémité au niveau du hameau de Sardiges, à partir duquel elle affronte un versant abrupt de près de 300 mètres. Pour franchir un tel obstacle, elle ne décrit aucune

¹⁶ Archives départementales de l'Ardèche, 11H, sac 2.

circonvolution, mais gravit le versant tangentiellement, en deux à trois kilomètres seulement, présentant une pente de 16 % en moyenne, avec des tronçons dépassant les 32 %. Seuls quelques lacets permettent d'adoucir le passage le plus difficile. Certains points peuvent être aménagés sur quelque longueur afin de permettre un cheminement plus aisé lorsque le relief se fait vraiment trop accidenté, aménagements que l'on trouve dans la toponymie sous le nom de *Eschalo*, *Leschala* et *Eschaleta*. C'est le cas sur la route d'Aubenas au Puy-en-Velay : pour traverser la Fontaulière à Montpezat elle descend sur plus de cinquante mètres jusqu'au fond de la vallée par une pente aménagée en escaliers : l'échelette de Montpezat¹⁷.

La route médiévale vivaroise se caractérise aussi par sa faible largeur, dont témoignent encore des vestiges ponctuels, principalement les échelettes taillées dans le rocher, ou les ponts et les portes des fortifications villageoises. Le pont de la Tailhade, attesté dès 1406 sur la route d'Aubenas à Pradelles et dont les piles initiales sont conservées¹⁸ ne mesure que 2 mètres de largeur utile. Aux portes même du Puy, les ponts de Brives et de la Chartreuse, ne mesurent pas plus de 2,20 mètres dans leur état médiéval. Le pont de Monepiat, par lequel la route de Valence à Chalencon franchit la Dunières est plus large, mais il n'excède pas 2,30 mètres. Les portes et les rues des villes et des villages sont aussi une bonne indication de la largeur utile des routes. Ainsi, la rue Droite du Cheylard par laquelle passe la grande route de Beauchastel à Saint-Agrève par la vallée de l'Eyrieux ne mesure pas plus de 3,5 mètres de large, de même que celle de Saint-Martin-de-Valamas. La rue du Doux, à Tournon, qui n'est autre que la route royale de la vallée du Rhône présente une largeur utile de 2,5 mètres. L'échelette de Montpezat mesure 2 mètres aux points les plus larges, alors que celle de Lussas arrive à 2,5 mètres par endroits. Il est donc indéniable que les routes vivaroises sont globalement étroites, ou au moins qu'elles sont coupées de passages étroits, interdisant la circulation d'attelages larges, et plus encore leur croisement. Ces largeurs sont d'ailleurs conformes avec celles constatées dans d'autres régions de montagnes méridionales, comme dans le Val d'Aoste où les coutumes de 1586 prévoient qu'un « grand chemin public » mesure environ 2,2 mètres, alors que les statuts municipaux de Tende en 1620 précisent que les chemins tracés en terrain ouvert (sans rocher et en plaine) devront faire 8 pans, soit 2 mètres environ¹⁹.

¹⁷ F. BRECHON, « De la coutume à l'écrit : l'enquête sur le péage de Montpezat (Ardèche) de 1379 », dans *Annales du Midi*, 128/295 (2016), p. 339-363.

¹⁸ Archives départementales de l'Ardèche, 2E 2538, f° 272v°.

¹⁹ M.-C. GRASSI, *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII^e siècle*, thèse de 3^e cycle, Université d'Aix-en-Provence, 1970, p. 151-152.

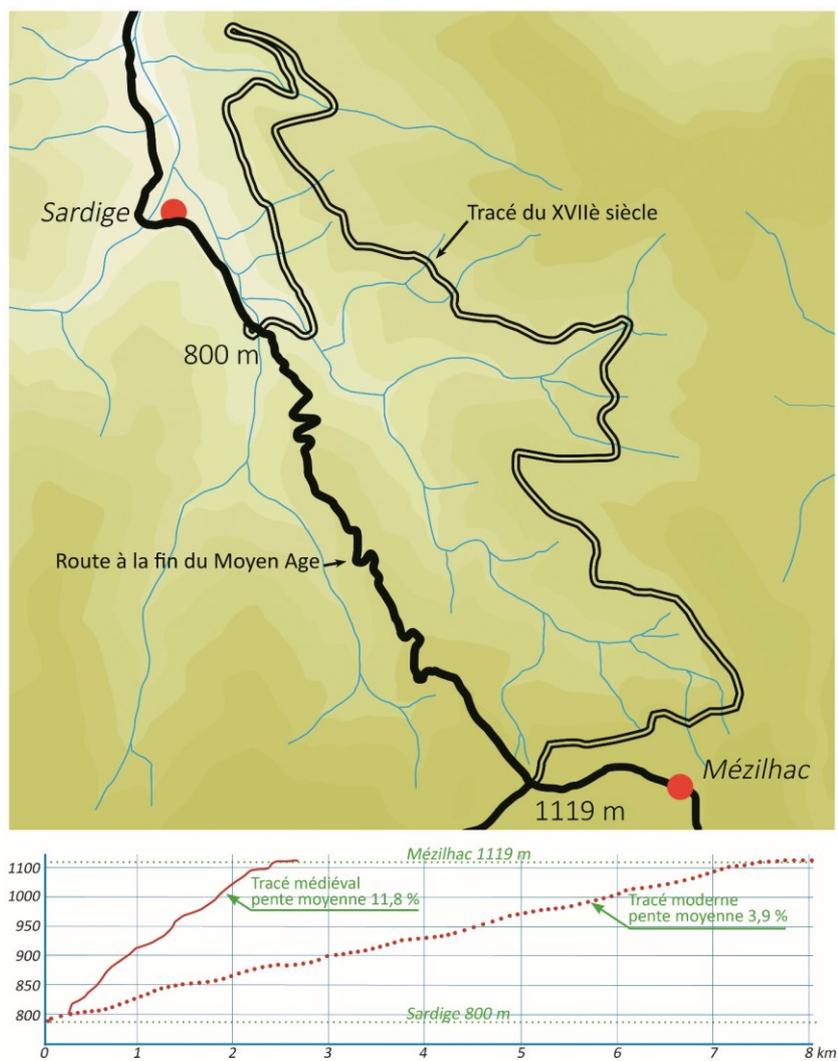


Fig. 2 : Carte et profil des routes du Cheylard à Mézilhac – Section de Sardiges.

S'il est assez aisé d'appréhender la forte pente et la faible largeur des routes, leur état d'entretien ainsi que la présence d'une éventuelle couche de roulement ou de marche aménagée sont plus difficile à cerner. Seule l'archéologie pourrait éventuellement apporter des éléments de réponse, mais

elle reste muette à ce jour faute de fouilles. À part de rares mentions de corvées à effectuer sur des chemins à compter de la seconde moitié du XV^e siècle²⁰, rien n'atteste directement de travaux sur la couche de circulation, et il semble que les routes de la région n'aient pas présenté de revêtement empierré spécifique ou de pavage. On est donc bien loin des exemples de certains princes territoriaux ou de cités qui font effectuer des travaux par des personnes salariées, ou des artisans²¹, mais le relatif éclatement du pouvoir seigneurial et la faible autonomie urbaine en Vivarais ne facilitent pas la mise en place d'une politique routière active et cohérente. Au contraire, les lettres patentes imposant de faire des travaux aux routes, telles qu'il en est publié à la fin du Moyen Âge, témoignent assurément d'un déficit d'entretien. Par exemple, en 1483, la treizième doléance formulée par les États de Languedoc stipule que « plusieurs mortz (...), chevaux et mulets gastés, marchandises perdues et autres plusieurs inconvéniens irréparables » sont survenus du fait du très mauvais état des routes²², et en 1498, ils relèvent que les péagers « laissent cheoir en ruine les ponts et ne daignent faire aucune réparation des chemins »²³.

À l'exception notable du Bas-Vivarais calcaire aride, la région est parcourue par de nombreux cours d'eau de toutes importances, du Rhône aux torrents. Même hors des périodes de crues, ils opposent un obstacle certain aux circulations et imposent de recourir à des solutions de franchissement variées adaptées à l'importance du trafic et à celle de la rivière. Sans évoquer les planches, *planchia* ou *post*, modestes ouvrages de bois dont la présence émaille la documentation, les ponts sont nombreux sur les routes vivaroises de la fin du Moyen Âge, avec plus d'une centaine d'ouvrages assurément présents avant 1500. Le plus ancien est attesté dans la seconde moitié du XI^e siècle à Saint-Julien-d'Orcival²⁴ et à compter du XIII^e siècle, les chantiers, fondations et les ouvrages achevés se multiplient, laissant penser que l'essentiel de l'infrastructure pontonnaire est en place au milieu du XIV^e siècle²⁵.

²⁰ À Sénuejols en Velay en 1448 et 1451 (Archives départementales du Rhône, 48H 1378, 1^{er} cahier, f^o 18v^o ; 48H 1378, 2^{ème} cahier, f^o 6v^o) et Chalençon en 1466 (Archives départementales de l'Ardèche, C 196, p. 150).

²¹ M. C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medioevo*, Turin, p. 49-50 et A. DERVILLE, « La première révolution des transports continentaux, (c. 1000-c. 1300) », dans *Les transports au Moyen Âge. Actes du 7^e congrès des médiévistes de l'enseignement supérieur, Rennes, 1976* (= *Annales de Bretagne*, 85/2 [1978]), p. 186-193.

²² Archives départementales de l'Ardèche, C 697, doléance 13.

²³ Archives départementales de la Haute-Loire, 501C 6988.

²⁴ J.-B. PAYARD, *Cartularium Sancti Juhiani, Vivariensis diocesis*, Le Puy, 1875, 13 p., °15.

²⁵ BRECHON, *Réseau routier...*, vol. 1, p. 116.

Outre la qualité de l'infrastructure routière qui facilite ou complique les déplacements, la viabilité hivernale est un problème majeur auquel sont confrontés les voyageurs. Faute de registre de comptes de péages, il est difficile de cerner les fluctuations saisonnières des circulations, mais tous les exemples des régions montagneuses étudiés mettent en évidence une saisonnalité marquée, avec une baisse sensible du trafic en hiver²⁶. Le climat du Plateau vivaro-vellave, particulièrement rude, interdit sans doute presque toute circulation durant les mois d'hiver lorsque la neige est installée. À quelques siècles d'écart et même si le petit âge glaciaire a pu jouer dans le sens d'un durcissement météorologique, il y a lieu de penser que les conditions décrites par les voyageurs du XVIII^e siècle ne sont pas sensiblement différentes de celles de la fin du Moyen Âge. Ainsi, Marc-Antoine Malhol, marchand de Millau explique en 1752 qu'à « Pradelles en Vivarès, le froid est beaucoup plus rude. Le plus souvent, les portes et les fenêtres sont fermées par la neige. Il est arrivé à bien des marchands et des voituriers allant aux foires du Puy d'être obligés de s'en retourner sur leurs pas en Languedoc. Ils n'osent entreprendre de passer plus avant, étant même impossible de le faire à cause de la grande quantité de neiges et glaces. Ils ont la crainte qu'on ne les trouva morts sur la neige, comme on en a trouvé presque chaque année, ce que ne justifierait que trop par les registres mortuaires de chaque paroisse du Vivarès ». Ensuite, il relate une mésaventure personnelle : « Il m'est arrivé, allant à la foire de Toussaint au Puy, de m'en revenir à Milhau à une heure de chemin après Mende, dans le même temps que bien des marchands en Languedoc, Montpellier, Nîmes s'en retournaient à Pradelles à cause du froid excessif. On laisse à penser, cette chose étant arrivée en automne, que ne doit-il pas y arriver en hiver ? »²⁷. En 1760, un mémoire détaille les conditions de viabilité hivernale dans la région de Saint-Agrève. On apprend ainsi que « les marchands étrangers sont rebutés par les neiges extraordinaires dont sont couvertes les avenues de cette ville (Saint-Agrève). Il en périt souvent qu'on découvre après la fonte des neiges ». Ensuite, le pire des maux hivernaux de la région est évoqué, les « congères qu'ils rencontrent, ce qu'on évitera en élevant le chemin sur lequel les neiges ne pourront pas séjourner à la faveur du vent qui les chassent »²⁸. Même si tout le Vivarais n'est pas touché par les hivers

²⁶ R. CHANAUD, « Le mouvement du trafic transalpin d'après un journal du péage de Briançon (1368-1369) », dans *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval. Actes du 108^e congrès du C.T.H.S., Grenoble, 1983*, Paris, p. 106 ; N. COULET, « Circulations et échanges en Ubaye au bas Moyen Âge », dans *Provence Historique*, 26/93-94 (1973), p. 149-150. F. MORENZONI, « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice-d'Agaune à la fin du Moyen Âge (1281-1450) », dans *Revue historique*, 289/3-63 (1993), p. 12-14.

²⁷ Archives départementales de l'Hérault, C 3156.

²⁸ Archives départementales de l'Ardèche, C 1502.

rigoureux, l'ensemble de la région en subit cependant les conséquences, puisque toutes les routes importantes, à l'exception de celle du sillon rhodanien, traversent à un moment donné les régions les plus hautes et les plus rudes, sur les confins du Vivarais, du Velay et du Gévaudan.

La violence des crues de type « cévenol »²⁹ constitue une difficulté supplémentaire pour le réseau routier. Région au climat largement méditerranéen, le Vivarais est la proie d'orages automnaux violents et dévastateurs pour les sols des versants pentus. Il est impossible de percevoir les dommages causés par ces orages cévenols au Moyen Âge même, mais la documentation moderne, plus abondante et explicite, livre des exemples significatifs de leurs conséquences. En 1722, Jean Dumas, inspecteur dépêché par les États du Vivarais à Montpezat, note que « les fortes pluies avaient ravagé et détruit l'ancien chemin depuis le premier devis, fait de nouvelles et fortes ravines, entre autres à la dure côte du Pal, de manière qu'il est indispensable d'y faire tous les changements et augmentations insérés au dernier devis ». Ceci témoigne du caractère incessant des travaux à réaliser, le premier devis n'étant pas encore mis en œuvre que de nouvelles précipitations emportent un peu plus la route³⁰. C'est encore la même route qui est détruite sur 180 toises longueur à mi-pente en 1767³¹.

Les torrents peuvent eux aussi être à l'origine de dégâts considérables, emportant des sections complètes de routes et les terrains où elles passent. De tels dommages sont mieux documentés à la fin du Moyen Âge. Ainsi, la route de la vallée de l'Eyrieux est arrachée par cette rivière au droit du pont de Pontpierre avant 1280, imposant la construction d'une nouvelle route, plus élevée sur le versant nord de la vallée, les eaux ayant totalement sapé son ancien passage³². La route de la vallée de l'Ouvèze est emportée par une crue de cette rivière au niveau du moulin de Blanc, non loin de Flaviac : le chemin est alors totalement interrompu, la longue brèche béante s'offrant au voyageur, et nécessite alors des travaux de reconstruction complets³³. À Saint-Just en 1475, le fleuve *importavit maximam partem terre*³⁴, imposant des réaménagements routiers importants.

²⁹ Les orages de type « cévenol » s'abattent sur la région en automne avec une intensité particulièrement forte, pouvant engendrer des cumuls de précipitation dépassant les 200 mm en 24 h.

³⁰ L. HAOND, *Les pavés de la Côte du Pal, voyage au Fau et au Pal. Villages frontières entre Hautes-Cévennes et Montagne ardéchoise*, Milan, 1999, p. 78.

³¹ Archives départementales de l'Ardèche, C 842.

³² Archives départementales du Rhône, EP 128, pièce 1 et t. II, p. 190.

³³ Archives départementales de l'Ardèche, C 776.

³⁴ A.-M. DE BOISLISLE, *Histoire de la maison de Nicolay*, Nogent-le-Rotrou, 1875, vol. 2, p. 20, n° 25.

La longue litanie des travaux à effectuer sur les ponts témoigne elle aussi des ravages des crues torrentielles. Le pont de Tournon sur le Doux est détruit en 1252³⁵, remplacé pendant 200 ans par un bac, avant qu'un nouvel ouvrage ne puisse être ouvert à la circulation. Celui du Teil, sur le Frayol, emporté par une crue, est en reconstruction en 1356³⁶. C'est encore le cas de celui de Viviers, sur l'Escoutay, impraticable à partir des années 1370 et remplacé par une planche qui ne peut sans doute être empruntée qu'en période de basses eaux³⁷. Le pont sur la Beaume à Joyeuse est lui aussi en perpétuelle reconstruction au XIV^e siècle³⁸. L'hétérogénéité des maçonneries des ponts conservés eux-mêmes atteste de nombreuses reconstructions engagées dès le Moyen Âge pour faire face aux crues, comme sur le pont de la Tailhade, mentionné dès 1405³⁹ ou celui de Chervil, mentionné en 1324⁴⁰. Sur ces ouvrages, ne subsistent d'origine que la base des piles et le départ des arches, l'ensemble de leurs élévations ayant été réédifiées à plusieurs reprises.

La route est véritablement l'objet du climat et de ses excès. Alors que la tourmente rend les axes du Plateau impraticables en hiver, et paralyse largement le trafic en direction du Massif Central, les crues et l'érosion emportent souvent ponts et chemins, imposant des travaux de réparations assez importants. Dans ces conditions, faute de pouvoirs territoriaux ou urbains suffisamment établis pour effectuer les travaux de réparation rapidement, la viabilité de la route demeure sans doute très précaire et liée aux aléas naturels. Aménagée simplement, légère dans sa structure, elle est assurément fragile, mais présente aussi l'avantage de pouvoir être reconstruite rapidement : les exemples de chemins détournés, de ponts remplacés par des bacs et des passerelles témoignent d'une résilience certaine du réseau routier.

Les techniques de transport

Alors que la route médiévale s'apparente à un sentier ou une piste faiblement aménagée, la question des moyens de transports mis en œuvre pour faire face à cette précarité et cette simplicité se pose. Cependant, la documentation est le plus souvent très laconique, sur la question des techniques de transport qui s'effacent derrière les infrastructures, mieux décrites par les

³⁵ Archives départementales de l'Ardèche, 52J 114, f° 225.

³⁶ Archives municipales de Viviers, AA 3, n° 17.

³⁷ *Ibid.*, 2E 7634, f° 17.

³⁸ *Ibid.*, 1342 : 2E (MJ) 1, f° 14 ; 1377 : 1J 152, p. 86 ; 1387 : 1J 152, p. 87 ; 1397 : 1J 152, p. 88 ; *etc.*

³⁹ Archives départementales de l'Ardèche, 2E 1565, f° 14.

⁴⁰ Fonds privé, inventaire du chartrier de Vaussèche dressé au XVIII^e siècle, n° 358.

sources car visibles et constituant des éléments stables de description de l'espace. Il est toutefois clairement établi depuis les années 1960 que l'opposition entre le portage à dos d'animal de bât et le roulage par charroi, différencie très nettement une large Europe continentale des régions périméditerranéennes⁴¹, la délimitation entre ces deux espaces passant globalement au niveau de Lyon⁴².

Le Vivarais, terre d'apanage du mulet

L'étude de la route elle-même, par les caractéristiques que nous venons de mettre en lumière, atteste que le réseau viaire régional n'est pas ouvert au roulage : pentes vertigineuses, passages étroits répétés sur les ponts et dans les villes, virages serrés, absence de couche de roulement, volées d'escaliers coupants même les principaux axes... Le tableau est suffisamment éloquent pour comprendre que ces chemins ne sont pas accessibles aux charriots et charrettes.

La documentation des XVII^e et XVIII^e siècles illustre cette situation à titre rétrospectif. Ainsi, Louis de Froidour, qui parcourt la grande route de Régordane à cheval en 1668 met pied à terre à plusieurs reprises par peur de tomber tant la pente du chemin est raide. Il souligne en arrivant à Génolhac que « les portes de la ville (sont) très anciennes et très étroites » au point « qu'à peine un mulet pouvait y passer »⁴³. La situation est la même à Largentière où en 1768 la rue qui sert de grand chemin est « si étroite dans le contour entre la maison de M. d'Agrain et celle du nommé Icar, que les voitures roulantes ne peuvent y passer sans s'accrocher aux deux murs et s'exposer par là à être réduites en pièces, [...] la nécessité de lui donner plus de largeur ayant été reconnue... »⁴⁴.

La documentation médiévale confirme ce constat réalisé *a posteriori* et ne rapporte, pour ce qui concerne le cœur des Cévennes et du Vivarais, que des transports à dos de mulets. Les tarifs de péages sont de bons marqueurs du caractère exclusif de ce mode de transport. Jamais à l'intérieur du Vivarais ils ne taxent des produits transportés par charretées, mais toujours par saumadées (*saumada*), charge de mules ou de mulets, ou par ânées (*azinada*)⁴⁵. Les

⁴¹ R.-H. BAUTIER, « La route française et son évolution au cours du Moyen Âge », dans *Académie royale de Belgique, Bulletin de la classe des lettres et sciences morales et politiques*, 73 (1987), p. 85-89.

⁴² R. GASCON, *Grand commerce et vie urbaine au XVI^e siècle. Lyon et ses marchands*, Paris, 1971, p. 170-171.

⁴³ M. GIRAULT, *La visite du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1688*, thèse dactylographiée, Université de Tours, 1980, 3 vol., ici p. 161.

⁴⁴ Archives départementales de l'Ardèche, C 840, n° 60.

⁴⁵ Péage de Saint-Ambroix en 1325 [Archives nationales, H⁴ 3079/2, pièce 11], de Mézilhac en 1347 [Archives départementales de l'Ardèche, 3J 23], de Montpezat en 1379 [BRECHON, « De la

exemples peuvent être multipliés à l'envi et en 1371, un droit de barrage établi sur la route de Bœuf au Puy afin de financer les travaux de reconstruction du pont de la Sainte porte explicitement sur *quolibet animalii bastum*⁴⁶. L'Hôtel-Dieu du Puy, dont les comptes sont partiellement conservés pour les XV^e et XVI^e siècles, entretient alors plusieurs muletiers à son service, mais ne fait jamais appel à des voituriers⁴⁷. Enfin, si fortuitement un « transporteur » est mentionné dans la documentation, il s'agit toujours d'un *saumaderius*, et jamais d'un voiturier au sens strict du terme⁴⁸. En regard de ces multiples mentions de portage à dos de mulet, seul le péage rhodanien de La Voulte, dont les comptes sont conservés en 1399 et 1400, voit passer quelques rares *carata* ou *caratono*, charrettes et charretons, mais nous sommes là en plaine⁴⁹.

Les nombreux *basterii*, fabricants de bâts de mulets, très présents dans les villes et les bourgades vivaroises à la fin du Moyen Âge signe l'importance de ce mode de transport. C'est ainsi qu'on en rencontre à Saint-Agrève⁵⁰, Tournon⁵¹, Annonay⁵² ou Aubenas⁵³. Certains sont installés dans de modestes villages implantés le long d'axes importants, comme Faugères⁵⁴ ou Le Pouzin⁵⁵. Il est révélateur que plusieurs travaillent en même temps dans les localités des Vans, à la charnière des XIV^e et XV^e siècles⁵⁶, à Pradelles dans les années 1460-1470⁵⁷, cinq œuvrant assurément en même temps à Montpezat dans les années 1490⁵⁸.

coutume à l'écrit... »], d'Aubenas en 1397 [Archives nationales, H⁴ 3101, n°18], d'Alès en 1412 [Archives départementales du Gard, C 168], de Privas et de Chalencçon en 1466 [Archives départementales de l'Ardèche, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5 ; Archives nationales, H⁴ 3016/1, pièce 6 et H⁴ 3087/1, pièce 11].

⁴⁶ Archives départementales de l'Hérault, A6, f° 95v°.

⁴⁷ B. RIVET, *Une ville au XVI^e siècle : le Puy-en-Velay*, Le Puy, 1988, p. 228-229 et p. 302.

⁴⁸ Archives départementales de l'Ardèche, 2E 1345, f° 18v° ; 2E 10755, f° 66 ; 2E 32, f° 37 ; 13H 2, f° 259 et f° 41 ; Paris, Bibliothèque Nationale de France, nouvelles acquisitions latines, Ms. 3381 ; etc.

⁴⁹ Paris, Bibliothèque Nationale de France, nouvelles acquisitions latines, Ms. 2131.

⁵⁰ Archives départementales de l'Ardèche, 52J 113, f° 23bis (1449).

⁵¹ *Ibid.*, G 274 (1426).

⁵² *Ibid.*, 90H 3, f° 8v° (1378).

⁵³ *Ibid.*, 13H 2, f° 295v° (1476).

⁵⁴ *Ibid.*, 2E 10757, f° 162 (1444).

⁵⁵ *Ibid.*, E 2666, f° 118 (1430).

⁵⁶ *Ibid.*, 2E 1345, f° 45v° ; 2E (ML) 1, f° 38v° ; 2E (MJ) 7, f° 13 ; 2E (MJ) 12, f° 12v° ; 2E 1897, f° 13v° et f° 35v°.

⁵⁷ Archives départementales de la Haute-Loire, 3E 216/1, f° 29v°, f° 31, f° 54v° et f° 62.

⁵⁸ L. HAOND, « L'activité de Montpezat, bourg routier à la fin du Moyen Âge », dans *Pays d'Ardèche, vallées de la Cévenne ardéchoise du Nord*, Choméac, Mémoire d'Ardèche et temps présent, 2001 (Coll. « Pays d'Ardèche »).

Alors que le vin est une denrée dominante dans le commerce régional⁵⁹, de nombreuses mentions de *boutes*, outres en peaux de chèvre dédiées à son transport par bât, émaillent la documentation. Au contraire, il n'est jamais question de tonneaux de charroi. Ainsi, en 1371, Jean Sauzet, saumadier du Puy, achète à Aubenas du vin livrable *in botis*⁶⁰. En 1395, Bertrand Guison, des Vans, donne quittance à Pierre *Batuto*, de Payzac, pour le prix de *quamdam botam correy* que celui-ci lui a acheté⁶¹ et en 1331, c'est un prêtre de Tournon qui lègue par voie testamentaire *unam botiam vinariam*⁶². Les courtiers en vin que le seigneur de Tournon institue en 1211 pour veiller sur la vente de ce produit dans sa ville sont d'ailleurs désignés sous le nom de « boutiers » (*quod dicitur botarini*), reflet de l'usage courant de ce contenant⁶³. Olivier de Serres, tout en confirmant qu'elles sont le moyen de transporter le vin tout à fait usuel dans la région, nous explique comment ces dernières sont réalisées : « les peaux estre entières, l'on escorchera ces bestes, à la manière des connins ; c'est assavoir, renversant la peau par le col : ainsi se façonnant les outres dont est question en cest endroit »⁶⁴. Par ailleurs, des petits tonneaux de forme spécifique sont encore conservés de nos jours : étroits, hauts et longs, ils sont bien adaptés au transport par bât⁶⁵. Cependant, rien n'indique qu'ils aient existé à la fin du Moyen Âge où les boutes semblent régner en maître.

Il est donc acquis qu'à compter du XIII^e siècle au moins, et jusqu'à la fin du XVI^e siècle, le transport régional est le fait exclusif ou presque des animaux de bât, ânes ou mulets. Pour les périodes qui précèdent, les sources sont totalement muettes et rien ne permet d'entrevoir les techniques mises en œuvre. Cependant, les modalités de fonctionnement et d'organisation de ce mode de transport demeurent particulièrement difficiles à percevoir.

Une profession multiforme

Il est difficile de savoir qui sont les muletiers tant ils sont discrets et apparaissent peu dans la documentation : quelques mentions se limitent à un nom, une origine, suivie de l'indication de leur profession. Ils proviennent

⁵⁹ BRECHON, *Réseau routier...*, p. 196 et ss.

⁶⁰ Archives départementales de l'Ardèche, 2E32, f° 37.

⁶¹ *Ibid.*, 2E (MJ) 7, f° 53.

⁶² *Ibid.*, G 103.

⁶³ Archives Nationales, K 1175.

⁶⁴ Olivier DE SERRES, *Le théâtre d'agriculture et mesnage des champs*, Arles, Actes Sud, 2001, p. 1176-1177.

⁶⁵ Deux exemplaires de ces tonneaux sont conservés au Musée *Castanea* à Joyeuse et au Musée des Vans.

presque tous des confins du Gévaudan, du Velay et du Vivarais⁶⁶ où quelques paroisses émergent particulièrement dans un espace circonscrit par Saint-Laurent-les-Bains au sud, et Laussonne au nord, avec des pôles importants comme Borne, Pradelles, Barges, Goudet, Châteauneuf-de-Randon, Auroux, Chapeauroux et Arlempdes. Quelques transporteurs sont aussi extérieurs à ce périmètre venant de Marcols, Rochessauve, Alès ou Joannas⁶⁷. Les muletiers du Vivarais, du Velay et du Gévaudan sont aussi présents en déplacement dans d'autres régions comme à Lyon en 1544⁶⁸, à Montpellier⁶⁹ ou à Toulouse au XIV^e siècle⁷⁰ et à Narbonne au XVI^e siècle⁷¹. Plus loin encore, les muletiers de la région sont attestés aux foires de Champagne en 1292⁷² et 1296⁷³. La concentration de muletiers originaires des Cévennes et plus particulièrement des hautes Cévennes n'est pas sans rappeler celle constatée dans certains secteurs de Catalogne, principalement dans l'arrière-pays Barcelonais⁷⁴.

Au XVIII^e siècle, la différence est faite entre les muletiers et les rafardiens, le premier groupe rassemblant les personnes qui possèdent plus de six mulets, et le second celles qui travaillent avec moins⁷⁵ mais cette distinction ne semble pas avoir cours au Moyen Âge. Des différences apparaissent toutefois entre différents profils de muletiers.

Un premier groupe recouvre les muletiers au plein sens du terme, professionnels du transport uniquement : leur présence sur les routes tout au long de l'année, même lorsque les travaux des champs demandent des bras, en est la preuve la plus directe. Philibert Barbasto, muletier du Puy est de

⁶⁶ Archives départementales de l'Ardèche, 2E 10755, f° 66 ; 2E 32, f° 37 ; 2E 1345, f° 41 ; 13H 2, f° 259 ; 2E 32, f° 59v° ; 2E 10755, f° 124r° ; 2E 1897, f° 82.

⁶⁷ *Ibid.*, 52J 111, f° 212, 2E 10926, f° 134, 2E 10755 f° 124, 2E 10908, acte n° 65.

⁶⁸ Archives municipales de Lyon, CC 3859.

⁶⁹ J. COMBES, « Transports terrestres à travers la France centrale à la fin du XIV^e siècle et au commencement du XV^e siècle », dans *Actes du 28^e congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Mende, 1955, p. 46.

⁷⁰ Ph. WOLFF, *Commerce et marchands de Toulouse, vers 1350-vers 1450*, Paris, 1954, p. 135 et 459.

⁷¹ G. LARGUIER, *Le drap et le grain en Languedoc. Narbonne et Narbonnais 1300-1789*, Perpignan, 1998, p. 613.

⁷² *Chartes du Forez antérieures au XIV^e siècle*, Mâcon, 1933-1980, n° 1542.

⁷³ R.-H. BAUTIER, « Les registres des foires de Champagne ; à propos d'un feuillet récemment découvert », dans *Bulletin philologique et historique (jusqu'à 1715) du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1942-1943, p. 172.

⁷⁴ G. ROMESTAN, « L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIV^e siècle », dans *Bulletin philologique et historique jusqu'à 1715 (puis jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1967, p. 782.

⁷⁵ A. MAZON, *Les muletiers du Vivarais et du Velay*, Privas, p. 43 et M. BALMELLE, « Muletiers et plaques muletières du Gévaudan », dans *Revue du Gévaudan*, 1953, p. 322-326, ici p. 323.

ceux-là. Particulièrement bien connu par son testament rédigé en 1544⁷⁶, ses créances et ses dettes renseignent l'étendue de ses déplacements. Il en a laissé chez des aubergistes ou des maréchaux de Bagnols-sur-Cèze, Pont-Saint-Esprit, Aubenas, Labégude, Villeneuve-de-Berg, Pont-d'Aubenas, Montpezat, Le Monastier, tandis qu'il est aussi signalé de passage à deux reprises dans l'année 1544 à la porte Saint-Just, à Lyon, où il amène des couteaux le 9 août, puis des plumes et de la soie le 7 novembre⁷⁷. De même, le muletier Gévaudannais qui en 1296 prend en charge des draps de Chalons aux foires de Champagne pour le compte d'un génois paraît bien être un transporteur spécialisé agissant pour le compte d'un marchand⁷⁸. Les muletiers qui sont arrêtés en 1424 en Dauphiné après avoir traversé le Vivarais en provenance du Rouergue et se rendant aux foires de Genève sont aussi de vrais professionnels de la route puisqu'ils reconnaissent être coutumiers de plusieurs axes sur lesquels ils expliquent être passés à de nombreuses reprises avec les marchandises de tiers⁷⁹.

Un second groupe rassemble des personnes possédant des mulets de bât et se livrant au transport en complément d'activités commerciales. Ainsi, aux XIV^e et XV^e siècles, ce sont ces personnages, qui achètent directement du vin au pied des Cévennes, à Joyeuse, Les Vans ou Aubenas et le transportent vers les hautes terres du Massif Central⁸⁰ avec une association commerce-transport qui n'est pas sans rappeler celle de leurs confrères siciliens commerçant du sel au même moment⁸¹. En 1464, Jean Largier, marchand aisé de Saint-Agrève, et Barthélémy Bornet, de Joyeuse⁸² possèdent leurs propres mulets et assurent donc eux-mêmes une part au moins de leurs transports.

Enfin, un troisième groupe se rencontre en filigrane avec des paysans qui possèdent quelques mulets, associés à des activités agricoles. Ainsi Claude *Peyreti*, de Loubaresse, ou des frères *Yrardi*, de Balazuc, possèdent à eux deux huit mulets de route⁸³. Ce sont sans doute des pluriactifs, meublant la

⁷⁶ Archives départementales de la Haute-Loire, 3E 336/8, f° 188v°.

⁷⁷ Archives municipales de Lyon, CC 3859.

⁷⁸ BAUTIER, « Les registres... », p. 172.

⁷⁹ ID., « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », dans *Bulletin philologique et historique jusqu'à 1715 (puis jusqu'à 1610) du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1963, p. 673 et 678.

⁸⁰ BRECHON, *Réseau routier...*, t. 1, p. 210-211.

⁸¹ H. BRESCH, « Un marché rural : Corleone en Sicile, 1375-1420 », dans *Anuario de estudios medievales*, Barcelone, 1994, p. 375.

⁸² Archives départementales de l'Ardèche, C 625C 580.

⁸³ *Ibid.*, C 612C 604.

morte saison agricole avec une activité complémentaire, à l'image des colporteurs alpins du XV^e siècle⁸⁴.

Le monde du transport est donc divers, et associe plusieurs niveaux de professionnalisation, du paysan-muletier au muletier à part entière en passant par le marchand-muletier, chaque profil devant sans doute travailler sur un type de transport, des échanges régionaux jusqu'aux trajets lointains. Quelle que soit leur spécificité, leur nombre est un indicateur de l'importance de ce secteur dans l'économie de la région, tandis que les voituriers sont totalement absents. En cela, le Vivarais est très proche d'autres régions montagneuses méridionales, comme les Pyrénées⁸⁵, la Provence intérieure⁸⁶, les Alpes⁸⁷ ou la Sicile⁸⁸ et plus largement de tous les arrière-pays méditerranéens⁸⁹.

Le fonctionnement du transport

Le fonctionnement du transport à dos de mulet est très difficile à connaître, l'essentiel de la documentation étant composé d'actes de la pratique, ou de documents fiscaux et comptables avares d'éléments techniques. Il n'y a pas lieu ici d'entrer dans les détails techniques de la conduite mulassière, du harnachement ou des modalités de chargement, ce qui dépasserait les objectifs que nous nous sommes assignés, mais de nous interroger sur le fonctionnement général du transport à dos de mulet et sur sa capacité opérationnelle à répondre aux besoins de l'économie.

La capacité de charge

La première question qui se pose pour déterminer la capacité de charge du transport à dos de mulet est celle du nombre de bêtes composant une caravane. Aucun texte ne nous l'indique, mais le cheptel de plusieurs muletiers est

⁸⁴ L. FONTAINE, *Histoire du colportage, XI^e-XIX^e siècles*, Paris, 1993, p. 19-22.

⁸⁵ P. TUCOO-CHALA, « Les relations économiques entre le Béarn et les pays de la Couronne d'Aragon du milieu du XIII^e siècle au milieu du XV^e siècle », dans *Actes du quatre-vingt-deuxième congrès national des sociétés savantes, Bordeaux-Libourne, 24-28 avril 1957* (= *Bulletin philologique et historique jusqu'à 1715 [puis jusqu'à 1610] du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1957), p. 132.

⁸⁶ É. BARATIER, « Production et débouchés du sel de Provence au bas Moyen Âge », dans *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968, p. 133-171.

⁸⁷ CHANAUD, « Le mouvement du trafic transalpin... », p. 116-117.

⁸⁸ H. BRESC, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile, 1300-1450*, Rome, 1986, p. 357-364.

⁸⁹ F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, t. I, Paris, 1949, p. 261.

connu. Barthélémy Bornet, de Joyeuse, possède six mulets de bât en 1464, Jean Largier, de Saint-Agrève, cinq, précisant qu'ils sont destinés à porter des boutes et des bâts, auxquels il adjoint deux mules pour sa maison⁹⁰. Plus tardivement, Philibert Barbasto possède cinq mulets de bât et un cheval, sa monture. En 1752 Marc-Antoine Malhol, marchand millavois, explique d'ailleurs qu'un homme seul ne peut conduire plus de neuf bêtes⁹¹ et que le muletier est accompagné d'un ou plusieurs aides ou valets. En 1381, Jean de Beaucaire, muletier de Lyon, qui s'arrête à l'auberge de Philibert Cellier, à Viviers, est d'ailleurs accompagné de ses valets, sans que le nombre de mulets et celui des aides ne soit mentionné⁹².

En outre, les muletiers semblent voyager presque systématiquement en groupe. En témoigne le convoi de muletiers arrêtés en 1424 en transportant du billon en fraude, qui est composée de deux caravanes, chaque muletier conduisant une dizaine de bêtes⁹³. De telles pratiques se rencontrent aussi à Lyon dans la première moitié du XVI^e siècle où des caravanes de quarante mulets appartenant à différents propriétaires peuvent être mises en œuvre pour les plus gros transports⁹⁴.

Le rapport Malhol, déjà mis à contribution, indique qu'un mulet peut emporter de l'ordre de quatre quintaux (soit entre 160 et 170 kg) et qu'une couble de neuf mulets, qui est la plus courante, emporte autant qu'un attelage moyen de 35 à 40 quintaux, soit environ 1 500 kg de charge⁹⁵. Une indication conforme à la charge des mulets constatée en 1544 en provenance du Velay arrivant à Lyon qui portent en moyenne 160 kg, trois à quatre mulets transportant l'équivalent d'une charrette moyenne sur la route rhodanienne, soit 500 à 600 kg⁹⁶.

La vitesse de circulation

Si les références aux voyageurs abondent dans la documentation régionale ainsi que les indications sur leurs parcours, les données sont rarement explicites sur les distances parcourues quotidiennement, ce qui permettrait de déterminer leur vitesse de circulation.

⁹⁰ Archives départementales de l'Ardèche, C 580 et C 625.

⁹¹ Archives départementales de l'Hérault, C 3156.

⁹² *Ibid.*, 2E 7639 f^o 42v^o.

⁹³ BAUTIER, « Marchands, voituriers... », p. 676.

⁹⁴ GASCON, *Grand commerce...*, p. 176.

⁹⁵ Archives départementales de l'Hérault, C 3156.

⁹⁶ GASCON, *Grand commerce...*, p. 173.

Le premier voyageur dont on connaisse le trajet associé à quelques repères chronologiques est Urbain II, qui traverse le Vivarais en 1095. Il dédicace la cathédrale de Valence le 5 août pour ensuite rédiger une bulle au Puy le 15 août⁹⁷. Nous ne pourrions malheureusement pas en tirer d'indication sur la vitesse de son voyage, inférieure à 10 kilomètres par jour, ce qui n'a aucun sens en termes de transports.

En 1249, le comte d'Auvergne emprunte la route du Puy à Aubenas, avant d'obliquer par Privas, jusqu'à Baix. Le journal de ses dépenses quotidiennes permet de le localiser le 9 à Montpezat, le 10 à Aubenas et le 11 à Baix⁹⁸. L'étape de Montpezat à Aubenas parcourue en une journée semble assez réduite : vingt kilomètres au plus, en suivant le tracé routier le plus long. Par la suite, d'Aubenas à Baix, il presse manifestement le pas, puisque 45 kilomètres et le col de l'Escrinet séparent ces deux villes. Devant des données si différentes, il est difficile de déterminer un temps de trajet moyen, mais on peut cependant en déduire qu'une étape d'une quarantaine de kilomètres n'est pas illusoire pour un voyageur.

La route de Régordane, qui traverse les Cévennes d'Alès au Puy-en-Velay, est empruntée par plusieurs voyageurs au XIII^e siècle. En 1260, Eudes Rigaud, archevêque de Rouen, se rend en pèlerinage à Saint-Gilles. Il passe au Puy le 27 avril, puis à Luc le 28, à Génolhac le 29, à Alès le 30 avant d'arriver à Nîmes le 1^{er} mai⁹⁹. Sa vitesse est donc voisine de 30 kilomètres par jour. En 1283, au retour d'un voyage en Languedoc, le roi Philippe III emprunte le même chemin mais en sens inverse à une vitesse quotidienne moyenne de 25 kilomètres, identique à celle de Philippe le Bel en 1285¹⁰⁰. On peut aussi apprécier la vitesse d'une troupe nombreuse, celle de 241 marins génois recrutés en 1295 par le roi de France pour armer sa flotte destinée à envahir l'Angleterre. Débarqués à Aigues-Mortes le 20 avril, ils sont au Puy le 28 avril, soit un parcours quotidien légèrement supérieur à 30 kilomètres¹⁰¹.

⁹⁷ R. CROZET, « Le voyage d'Urbain II et ses négociations avec le clergé de France », dans *Revue Historique*, 179/2 (1937), p. 274-275.

⁹⁸ Archives nationales, KK 503, f^o 50-51.

⁹⁹ Th. BONIN, *Registrum visitatorum archiepiscopi Rothomagensis, 1248-1269*, Rouen, 1852, p. 365-367.

¹⁰⁰ É. LALOU, *Les comptes sur tablettes de cire de la Chambre aux Deniers de Philippe III le Hardi et de Philippe IV le Bel, 1282-1309*, Paris, 1995, p. 96 (Recueil des Historiens de France, Documents financiers et administratifs, 8).

¹⁰¹ R. FAWTIER et F. MAILLARD, *Comptes royaux 1285-1314*, t. 2 : *Comptes particuliers et comptes spéciaux ou extraordinaires*, Paris, 1954, p. 626-630 (Recueil des historiens de la France, documents financiers, 3).

Plus tardivement, en 1424, les muletiers, déjà évoqués qui se dirigent vers les foires de Genève avec de la fausse monnaie ont traversé le Vivarais à la vitesse de 35 à 40 kilomètres par jour environ. C'est une vitesse élevée, mais leur chargement suspect leur commandait sans doute de presser le pas afin d'abréger le voyage pour d'évidentes raisons de sécurité¹⁰².

Enfin, l'*Itinerarium de Brugiis*, rédigé au XV^e siècle à partir d'itinéraires du XIV^e siècle, décrit la route du Puy à Avignon et détaille plusieurs étapes entre ces deux cités toutes distantes de 20 à 30 kilomètres en moyenne¹⁰³.

Il est intéressant de comparer ces vitesses avec celles constatées en plaine, afin de savoir si la montagne et les accidents d'une route escarpée ralentissent les circulations. Plusieurs récits ou comptes de voyages exploités pour calculer la vitesse de circulation sur les routes vivaroises permettent de cerner cette dernière dans les régions voisines. Ainsi, Eudes Rigaud ne va pas plus vite avant d'aborder le Massif Central, de même que les marins génois ne ralentissent nullement le pas dans leur traversée des Cévennes. Ces vitesses sont tout à fait comparables à celles calculées entre les foires de Champagne et les ports méditerranéens au XIII^e siècle, trajet qui s'effectue en 20 à 25 jours, qu'il s'agisse de passer par le sillon rhodanien ou par la montagne¹⁰⁴.

S'il apparaît que la vitesse et la capacité de charge des caravanes muletières en montagne sont proches de celles de charrois des convois en plaine, il aurait aussi été intéressant de pouvoir appréhender le fonctionnement économique du transport à dos de mulet, et principalement son coût de revient, comparé à celui des transports par charroi. Malheureusement, la documentation est silencieuse en l'absence de contrats d'affrètement, de location ou de transport.

*

La route de la fin du Moyen Âge dans le sud-est du Massif Central est donc avant tout un sentier ou une piste étroite et sinueuse. Elle se joue des difficultés orographiques et hydrographiques, et affronte les obstacles sans détour : il en résulte un profil en long accidenté qui présente souvent de fortes déclivités pouvant paraître rédhibitoires, et une largeur utile souvent réduite à moins de deux mètres. Même si rien ne permet de penser que la route ait fait l'objet d'aménagements significatifs sur des tronçons longs, il est certain

¹⁰² BAUTIER, « Marchands, voituriers... », p. 674.

¹⁰³ E.-T. HAMY, *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier, dit Berry, premier roi d'armes de Charles VII, Roi de France, publié pour la première fois avec une introduction et des notes et suivi de l'itinéraire Brugeois, de la Table de Velletri et de plusieurs autres documents géographiques inédits ou mal connus du XV^e siècle*, Paris, 1908, p. 183.

¹⁰⁴ BAUTIER, « Les registres... », p. 148-150.

qu'elle fait l'objet d'une réelle sollicitude au moins au niveau des passages difficiles. Les multiples ponts témoignent de l'attention portée au franchissement des rivières et ruisseaux, tandis que les passages ponctuellement aménagés, cavées, échelettes, renvoient à une volonté de sécuriser ou faciliter le trafic sur les points les plus difficiles.

En matière de techniques de transport, le Vivarais et plus globalement le sud du Massif Central des XIII^e-XVI^e siècles appartiennent à l'arc méditerranéen où le mulet règne sans partage, à l'exclusion presque totale du roulage. Les confins du Vivarais, du Velay et du Gévaudan peuvent être regardés comme une région spécialisée dans le transport, d'où sont originaires un grand nombre de muletiers. Le plus souvent propriétaires d'une petite dizaine de bêtes, ils sont capables de transporter de manière répartie de 500 à 1 000 kg à la vitesse opérationnelle d'une trentaine de kilomètres par jour. Voyageant en groupes associant jusqu'à trente ou quarante bêtes, la charge de leurs convois atteint donc les 1 500 à 2 000 kg.

Les routes régionales, pour médiocres qu'elles puissent passer, sont adaptées aux conditions techniques du temps et au transport par mulets. Ces derniers se jouent des obstacles et de l'étroitesse des routes, tout en permettant des circulations aussi rapides que les charrois de plaine. La route et le mulet forment un couple technique équilibré dont les parties sont adaptées l'une à l'autre. En ce sens, les transports traversant la région sont opérationnels.

À compter du XVII^e siècle, cet équilibre est rompu. Le charroi tend manifestement à se développer et en l'espace de deux siècles, les techniques de transport changent du tout au tout. Un exemple est évocateur de cette évolution : en 1703, vingt-deux muletiers résident à Villefort, mais aucun roulier, en 1740 il y a huit rouliers et huit muletiers, et finalement cinq rouliers à la veille de la Révolution, les muletiers ayant disparu¹⁰⁵. La première conséquence est l'inadéquation du réseau routier avec ce nouveau mode de transport. Il suffit de consulter la documentation des États du Vivarais pour constater que la quasi-totalité des routes doit faire l'objet de travaux à partir du XVII^e siècle afin de livrer le passage aux attelages qui commencent à aborder la région¹⁰⁶. La route moderne supplante alors la route médiévale, apportant ses tracés larges, ses pentes roulables, mais aussi ses nombreux lacets et détours pour éviter les obstacles et atténuer la déclivité. La montagne devient alors un obstacle majeur aux nouvelles conditions de circulation.

¹⁰⁵ A. LAURANS, *Villefort, 1700-1789*, mémoire de maîtrise, Montpellier, 1974, p. 92.

¹⁰⁶ R. LAGANIER, « La liaison du sud-est au plateau central, par la Côte de Mayres et La Chavade », dans *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine. Colloque tenu dans le cadre du 110^e congrès national des sociétés savantes à Montpellier, 1985*, Paris, 1985, p. 357-389.