



Chemins de pèlerinage et aires de routes

Céline Perol

► **To cite this version:**

Céline Perol. Chemins de pèlerinage et aires de routes. G.Casiraghi et G.Sergi G (dir.). Pellegrinaggi e santuari di San Michele nell'Occidente medievale. Pèlerinages et sanctuaires de saint Michel dans l'Occident médiéval, Sep 2007, Bari, Italie. Edipuglia (Bari), pp.321-342, 2009. <hal-00947688>


HAL Id: hal-00947688

<https://hal-clermont-univ.archives-ouvertes.fr/hal-00947688>

Submitted on 17 Feb 2014

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.

Informations sur le(s) auteur(s)	
Prénom, NOM et titre de l'auteur	Céline, PEROL, maître de conférences d'histoire médiévale
Laboratoire	 Centre d'Histoire « Espaces et Cultures »
Affiliation(s)	Clermont Université, Université Blaise Pascal, EA 1001, Centre d'Histoire « Espaces et Cultures », CHEC, BP 10448, F-63000 Clermont-Ferrand
Discipline(s)	Sciences de l'Homme et Société/Histoire
Informations sur le dépôt	
Titre du texte déposé Sous-titre	« Chemins de pèlerinage et aires de routes »
Publié sous la direction de	G.Casiraghi et G.Sergi G (dir.)
Publié dans	<i>Pellegrinaggi e santuari di San Michele nell'Occidente medievale. Pèlerinages et sanctuaires de saint Michel dans l'Occident médiéval .</i>
Lieu, éditeur, volume, n°, date, pagination	Bari, Edipuglia, 2009, p.321-342.
Résumé du texte déposé dans la langue de l'article	Cette étude s'interroge sur la réalité historique des grands parcours pèlerins à l'époque médiévale et sur l'intérêt qu'ont porté les historiens à ce thème, proposant à la fois un bilan bibliographique et une réflexion sur les sources, les questionnements et les concepts utilisés par les chercheurs. Présentées communément comme les éléments structurants des réseaux routiers européens et étudiées comme des voies empruntées principalement par les pèlerins animés par la volonté de rejoindre un lieu saint suivant un axe immuable, stable et fixe, les routes de pèlerinage ont une réalité qui s'avère plus complexe. Ces routes sont des aires de route dont la largeur et la localisation sont variables, déterminées par des lieux de route (gués, ponts, lieux d'accueil) qui mènent à plusieurs lieux de dévotion et caractérisées par l'intensité du trafic des pèlerins mais aussi des marchands et d'une vaste typologie de voyageurs.
Mots-clés dans la langue de l'article	Route ; pèlerinage ; voyage ; dévotion ; réseau routier ; via francigena ; Saint-Jacques-de-Compostelle ; historiographie France ; Italie Moyen-Âge

Chemins de pèlerinage et aires de routes

Parmi les thèmes qui s'imposent lorsque l'on étudie les pèlerinages figure sans aucun doute celui de la route. Le pèlerin, quelles que soient ses motivations spirituelles et sociales, est avant tout un individu qui décide de « prendre la route ». Cela signifie pour lui s'engager pendant plusieurs jours, plusieurs mois voire plusieurs années sur une succession de voies qui conditionneront son existence, ses conditions physiques et morales ainsi que ses relations. La signification du pèlerinage repose sur cette dimension fondamentale du voyage : surmonter les difficultés rencontrées sur les routes pour une période indéterminée participe à la recherche du salut. Prendre la route signifie s'engager dans une forme d'ascèse et s'en remettre à Dieu non seulement pour arriver et revenir sain et sauf mais aussi pour gagner son royaume¹.

Prendre la route signifie, d'autre part, emprunter des voies de tailles variées, des simples sentiers tracés au grès des passages et des intempéries aux grandes routes empierrées héritières des voies antiques. Aux routes de crêtes souvent escarpées et qui nécessitent le passage de cols succèdent les routes de plaine qu'inondent les premières pluies et qui impliquent la traversée de cours d'eau. La grande diversité des surfaces de déplacement constitue un aspect essentiel de la réalité des voyages, une réalité que le routard contemporain tend à négliger au profit d'une vision linéaire et monotone des déplacements.

Prendre la route signifie, enfin, fréquenter quotidiennement les lieux d'étape qui jalonnent les chemins. Les voyageurs pourront espérer y trouver le gîte et, dans les meilleurs des cas, le couvert ; ils auront également la possibilité d'y recueillir des informations pour la suite de leur périple, de rénover leur équipement ou de se soigner. Le pèlerin trouve ainsi refuge et réconfort pour une nuit ou quelques jours dans les hôpitaux, les monastères ou les auberges. Ces trois principaux lieux d'hospitalité en Occident sont situés dans les villes et leurs abords, au passage d'un pont ou d'un col ou encore dans les campagnes les plus reculées². Le pèlerin peut également théoriquement compter sur l'accueil de chaque fidèle qui, en vertu du devoir chrétien de charité, est tenu d'accueillir celui qui se présente humblement à sa porte, comme il aurait offert l'hospitalité au Christ lui-même³.

Les pèlerinages sont donc indissociables des routes qui conditionnent à la fois leur dimension matérielle et spirituelle. Mais qu'entend-on par « routes de pèlerinage » ? Quelles sont les différentes réalités et les différentes approches historiques suggérées par ce terme ? Nous proposons de poursuivre une réflexion engagée désormais depuis plusieurs années sur la route

¹ Je renvoie notamment aux beaux textes D'A. DUPRONT, *Saint Jacques de Compostelle. Puissance du pèlerinage*, Turnhout 1985 (ch.2, « la route ») et P. ZUMTHOR, *La mesure du monde*, Le Seuil 1993 (ch.8 « la route »).

² Ce thème a fait l'objet de nombreux articles, la principale synthèse à ce jour est l'ouvrage de H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Laterza 1997 (trad.it. de *Von der Gasfreundschaft zum Gasthaus. Studien zur Gastlichkeit im Mittelalter*, Hannover 1987)

³ C. PEROL, *Charité. Aimer et agir*, in « Le livre de l'hospitalité. Accueil de l'étranger dans l'histoire et les cultures », a cura di A. MONTANDO, Paris 2004, pp.1809-1828.

au Moyen Âge afin d'identifier et de définir une notion largement utilisée par les historiens et galvaudée par la mode des randonnées culturelles et existentielles⁴.

Les grandes routes de pèlerinages

Le terme de « Routes de pèlerinage » renvoie en premier lieu aux grands parcours pèlerins qui drainent depuis des siècles des milliers de fidèles vers les deux grands centres de dévotion occidentaux que sont Rome et saint Jacques de Compostelle. Vers ces deux pôles, convergent de grands axes qui s'imposent comme des éléments structurants du réseau routier européen. Le phénomène a été observé par les études qui ont entrepris de reconstituer les cartes routières des régions centrales et méridionales de la France médiévale⁵. Historiens et archéologues ont été confrontés à une même réalité : la permanence et la fréquentation exceptionnelles des chemins de Saint Jacques. C'est le cas notamment en Gascogne, région où viennent converger les quatre routes de St Jacques avant de franchir les Pyrénées occidentales et qui a été étudiée par G.Loubès ou dans la région centrale du Limousin⁶. Partant de l'analyse d'espaces, de documents et de situations fort divers, ces études ont pu identifier clairement le tracé des voies de pèlerinages dans le lacis routier médiéval.

De même, dans la péninsule italienne, la *via Francigena* qui mène à Rome semble constituer une réalité quasi permanente pendant toute l'époque médiévale. D'origine carolingienne, cette route est empruntée par les pèlerins dès le Xe siècle et plusieurs récits attestent de son usage et de la permanence des itinéraires au long des siècles. Suivant un axe nord-sud, elle est composée de cinq ou six routes qui traversent le continent européen pour converger au-delà des Alpes en un tracé unique menant à l'Urbs ; de là, le pèlerin peut continuer jusqu'à la côte adriatique et rejoindre la Terre Sainte via maris. Dans le sillon de Julius Jung, le premier chercheur qui a considéré la *via Francigena* comme sujet d'étude à part entière en 1904, de nombreux historiens se sont attachés à reconstituer ses parcours, à recenser les sources disponibles et à mesurer l'importance sociale, politique et culturelle de la *strata romea*. Certains se situent dans une perspective d'histoire locale ou régionale, la Toscane étant tout

⁴ C.PEROL, *Cheminement médiéval : l'homme, l'historien et la route*, in « L'historien en quête d'espace », a cura di J.L.FRAYS, C. PEROL, Clermont-Ferrand 2004; ID., *Comment penser la route?* in « Faire la route . IIIe-XXe siècle » a cura di ID. (Cahiers du centre « Espaces et cultures » , 25), pp.3-18 ; ID., *Les réseaux routiers de la France médiévale : ambitions et limites d'un champ d'investigation historique*, in « Die Welt der europäischen Straßen », a cura T.SZABO, à paraître ; ID *Routes, ponts et pouvoirs au Moyen Âge*, in « Die Welt der Straßen 2 », a cura di G.BLASCHITZ, T.KÜHTREIBER (Veröffentlichungen des Instituts für Realienkunde des Mittelalters und der frühen Neuzeit), Krems, à paraître. Le nombre et la diversité des publications et surtout des sites internet consacrés aux routes de pèlerinage illustrent l'intérêt que porte notre société contemporaine au thème et à la pratique de la route de pèlerinage

⁵ Voir les actes des colloques : *L'homme et la route en Europe occidentale eu Moyen Âge et aux temps modernes* (Flaran 2), Auch 1982 et *Les routes du Sud de la France de l'antiquité à l'époque moderne*, Paris 1985. Deux bilans historiographiques ont été dressés par R.H.BAUTIER, dans *La route française et son évolution au cours du Moyen Âge*, in ID., « Sur l'histoire économique de la France médiévale, la route, le fleuve , la foire », Aldershot 1991 (rééd.) et *L'histoire médiévale en France. Bilan et perspectives*, Paris 1991, pp.80-82.

⁶ G.LOUBÈS, *Routes de la Gascogne médiévale*, in « L'homme et la route » cit., pp.33-55. L'auteur remarque l'importance du nombre d'études consacrées aux chemins de St Jacques dans cette région (n.29). B.BARRIÈRE, J.M.DESBORDES, *Vieux itinéraires en Limousin et en Périgord*, in «L'homme et la route » cit., pp.231-240.

particulièrement concernée, d'autres proposent des travaux de synthèses et plus récemment de nouveaux chantiers d'ambition européenne ont été ouverts⁷.

Cette place accordée aux routes de pèlerinage dans la reconstitution des réseaux routiers et qui semble être indéniable suscite cependant une question importante : correspond-elle à une réalité médiévale ou à des usages et à une tradition historiographiques? Comment peut-on justifier la nécessité impérieuse qui s'impose aux médiévistes d'identifier en premier chef les routes de pèlerinage lorsqu'ils s'intéressent à la route?

Du Codex calixtinus ...

Premier élément de réponse : les routes de pèlerinages sont incontournables parce qu'elles ont laissé des traces documentaires exceptionnelles. Il existe un volume notable de guides et de récits de pèlerinage qui offrent des détails précis sur les parcours des voyageurs et constituent donc la principale source pour étudier le réseau routier médiéval⁸. Les historiens disposent notamment du fameux *Guide du pèlerin à Saint-Jacques de Compostelle*, cinquième chapitre du *Liber Sancti Jacobi* ou *Codex Calixtinus*, composé entre 1139 et 1172 par un prêtre poitevin, Aimery Picaud⁹. « Quatuor viae sunt, quae ad Sanctum Jacobum tendentes... », ainsi commence le premier chapitre du Guide intitulé, *De viis Sancti Jacobi* qui donne une description rapide de quatre itinéraires qui convergent dans les Pyrénées¹⁰. La voie méridionale est la *via tolosana* ou *egidiana* qui part d'Arles, passe par St Gilles-du-Gard, Montpellier, Toulouse pour rejoindre le Somport. Plus au nord, la traversée du Massif Central se fait par la *via podensis* empruntée par les Bourguignons et les populations germaniques qui vont du Puy à Conques, Moissac et atteignent Ostabat puis les Pyrénées. La troisième route ou *via Limovicensis* part de Vézelay, point de rencontre des pèlerins venus du nord, et descend vers le Limousin et Périgueux. La voie occidentale enfin est la *via turonensis* qui mène d'Orléans à Tours, Poitiers, Saintes, Bordeaux jusqu'aux montagnes. Suivent les listes des étapes, des bourgs et des villes traversés sur chaque itinéraire, des sanctuaires à visiter en chemin, mais aussi des dangers et des populations rencontrés, une description de la ville et du sanctuaire de Saint Jacques et enfin un dernier chapitre sur l'hospitalité dont chaque pèlerin peut espérer bénéficier.

⁷ Les titres sont nombreux, signalons T. SZABO qui offre un panorama historiographique précieux, *Routes de pèlerinage, routes commerciales et itinéraires en Italie centrale*, in « Voyages et voyageurs au Moyen Âge (Congrès de la SHMES, 26), Paris 1996, pp.131-144 ; I. MORETTI, *La via francigena in Toscana*, in « Ricerche Storiche », VII-2 (1977), pp.383-406 ; R. STOPANI, *La via francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Firenze 1984 ; *La via francigena nel senese, storia e territorio*, a cura di ID., Sienne 1985 ; *Le vie del Medioevo. Pellegrini, mercanti, monaci e guerrieri da Canterbury a Gerusalemme*, Turin 1998 ; *Itinerari medievali e identità europea*, a cura di R. GRECI, Bologne 1999 et *Un'area di strada : l'Emilia occidentale nel Medioevo*, a cura di R. GRECI, Bologne 2000.

⁸ J. RICHARD, *Les récits de voyages et de pèlerinages*, (Typologie des sources du Moyen-Âge occidental, 38), Turnhout 1981.

⁹ A. PICAUD, *Le Guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, a cura di J. VIELLIARD, Mâcon 1938 et *Le guide du pèlerin : codex de Saint-Jacques de Compostelle*, au cura di M. RECORD, Toulouse 2006. Je renvoie au riche commentaire de ce document par G. JUGNOT, *Les chemins de pèlerinage dans la France médiévale*, in « L'homme et la route » cit., p.60 sgg.

¹⁰ RECORD, cit., p.24

Ce document a permis de dresser la carte des quatre grandes routes de Saint-Jacques de Compostelle dont la représentation et le commentaire figurent inmanquablement non seulement dans les ouvrages consacrés aux pèlerinages mais aussi dans les synthèses et autres manuels sur le Moyen Âge. Il s'avère impossible pour le pèlerin lettré comme pour l'étudiant d'histoire d'ignorer ce quadrivium médiéval qui est devenu le stéréotype de la route de pèlerinage en France et celui de la route médiévale en générale.

Cette source exceptionnelle a suscité de nombreuses analyses et des critiques ; R. de La Coste-Messelière s'est ainsi vu dans la nécessité de la réhabiliter, il y a plus d'une quarantaine d'années, affirmant qu'il s'agissait « d'un texte irréfutable contre lequel se briserait toute tentative moderne de nier la réalité des chemins de Saint-Jacques et cela malgré les fables qui l'encombrent, les partis pris de son auteur et ses imprécisions »¹¹. Malgré les omissions, les approximations d'Aimery Picaud, le *Guide* reste la source première, fondatrice de l'historiographie des routes jacquaires.

L'importance accordée au *Guide du pèlerin* s'avère pourtant largement démesurée, pour plusieurs raisons. La confrontation du *Guide* avec les textes des siècles suivants fait apparaître des divergences importantes, que l'on ne peut attribuer qu'en partie à des évolutions. D'après les itinéraires conservés à partir du XIVE siècle, la *via tolosana* ne part pas d'Arles mais d'Avignon ou de Bagnols-sur-Cèze ; elle ne passe ni par Saint-Gilles, ni par Saint-Guilhem-du-Désert pourtant cités par Aimery Picaud¹². De même sur l'axe occidental, la route la plus directe entre Poitiers et Saintes ne passe pas par Saint-Jean-d'Angély comme le prétend le *Guide* mais suit une autre direction que les sources locales permettent d'identifier. Ces erreurs ne sont pas innocentes ni anodines –G.Loubès utilise le terme de « supercherries»- ; elles démontrent une volonté de détourner les pèlerins vers certains sanctuaires (Saint Jean d'Angély ou Saint-Guilhem) et de tracer des itinéraires en fonction de lieux saints clairement désignés. Ces chapelets de pèlerinages mineurs qui convergent vers Saint Jacques viennent accentuer le prestige et la sacralité du pèlerinage de Compostelle. Saint Jacques orchestre la carte des routes pèlerines de France et dessine ainsi une dynamique générale qui ne correspond pas aux réalités locales. Les textes de la fin du Moyen Âge, comme les itinéraires de Bruges de la fin du XIVE siècle, montrent que les sanctuaires de Notre-Dame du Puy ou de Notre-Dame de Rocamadour sont indépendants des chemins de St Jacques et ont su tisser leurs propres itinéraires au cours des siècles¹³. Saint Jacques n'est pas le lieu sacré par excellence où mènent tous les chemins comme le *Guide* voudrait le faire entendre et comme les cartes qui s'en inspirent le montrent noir sur blanc.

Cette géographie pèlerine est le résultat d'une construction mentale et répond à un dessin spirituel ; elle se démarque de la réalité bien plus complexe des routes de pèlerinages que permettent d'esquisser la confrontation des guides et surtout les documents d'archives. Non

¹¹ Cité par G. JUGNOT, *Les chemins* cit., p.61, extrait de *Pèlerins et chemins de Saint-Jacques en France et en Europe du Xe siècle à nos jours*, Paris 1965, p.50.

¹² JUGNOT, op.cit., p.65 cite R.H.BAUTIER, *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, II : le grand axe routier est-ouest du midi de la France, d'Avignon à Toulouse*, in « Bulletin Philologique et historique » (1961), pp.285-305.

¹³ JUGNOT, op.cit., p.67.

seulement la centralité de St Jacques est exagérée, mais des axes majeurs, désignés sous les noms de « magnum iter Jacobi », « via publica Sancti Jacobi » ou « grand chemin chaussé des pèlerins » ne sont pas décrits. Les nombreux chemins transversaux ou de raccordement qui viennent composer le chevelu féodal sont absents. Force est de constater l'écart entre la vision schématique du Guide et la complexité effective de la carte des chemins pèlerins.

Le deuxième argument qui relativise l'intérêt du document tient au fait qu'il semble avoir connu une diffusion limitée à son époque comme aux siècles suivants. Les copies manuscrites conservées ne sont qu'une douzaine et l'on en recense au maximum une vingtaine. L'ouvrage a circulé dans un cercle restreint de grands monastères mais n'a vraisemblablement jamais servi à voyager. Malgré le souci explicite de son auteur de guider au quotidien les pas des pèlerins de son temps et de donner des conseils pragmatiques, le *Liber Sancti Jacobi* restera confiné entre les murs des bibliothèques monastiques et constitue donc, comme la plupart des guides de pèlerinage dont il se démarque pourtant pour biens d'autres aspects, un ouvrage théorique. Il ne sera d'ailleurs guère connu en France avant la fin du XIXe siècle, lorsque le père Fidel Fita entreprendra sa première édition (1882).

La clarté et la cohérence de la description du *Guide* qui ont fait son succès parmi les historiens et le monde pèlerin contemporains constituent paradoxalement ses limites pour la connaissance des routes pèlerines dont elle donne une image abstraite, voire virtuelle. Ce document ne peut rester un point de référence essentiel que s'il est confronté aux multiples sources qui permettent à l'historien de reconstituer la carte effective des parcours. Cette documentation est vaste et variée. La place accordée aux itinéraires et récits de pèlerinage est essentielle mais ne constitue qu'une part de la documentation. Tous les actes et registres ayant un lien avec l'occupation du territoire sont susceptibles d'apporter des informations sur le tracé et les usages des routes.¹⁴

...et d'autres sources

Les études sur la via Francigena qui se sont succédées depuis un siècle montrent l'évolution de la typologie des sources exploitées et la part croissante des actes de la pratique et de l'archéologie dans l'étude de la route. Elles offrent également l'exemple d'une collaboration fructueuse entre historiens, historiens de l'art et archéologues mais aussi entre chercheurs professionnels et érudits locaux. L'importance de la documentation disponible et des moyens financiers mis en œuvre expliquent certainement en partie la richesse de ce « laboratoire italien ».

Les tout premiers travaux sur la *via* comme les synthèses les plus récentes s'intéressent en premier lieu aux itinéraires de voyages qui illustrent la place constante de cet axe dans l'histoire des routes d'Europe¹⁵. Le premier est l'*itinerarium* de l'archevêque de Canterbury

¹⁴ Pour les routes de Gascogne par exemple, G.Loubès a aussi bien exploité des cartulaires ecclésiastiques et municipaux, des chartes de fondations que des livres de compte de la fin du Moyen Âge LOUBÈS, *Routes* cit., p.33 sg.

¹⁵ La série des récits de voyages est reprise par les ouvrages cités n.7. Ils sont présentés sous forme de fiches et de cartes par I.MORETTI dans *Itinerari*, in « Arti e storia nel Medioevo », vol.I « Tempi, Spazi, Istituzioni », a cura di E.CASTELNUOVO, G.SERGI, Milan 2002, pp.350-368.

Sigéric parti pour recevoir le *pallium* de sa nouvelle charge en 990 ; à la suite d'une description des églises romaines, le document signale de façon exhaustive les 78 sites où l'archevêque a passé la nuit au cours de son voyage de retour¹⁶. Particulièrement ancien et précis, ce texte constitue la référence essentielle, le point de départ de l'étude de la via Francigena sur lequel s'est d'ailleurs concentré son premier historien¹⁷. Deux textes datent de la seconde moitié du XIIe siècle : le récit du pèlerinage à Rome et en Terre Sainte de l'abbé du monastère islandais de Munkathvera, vers 1154, et la description du chemin du retour de la troisième croisade de Philippe Auguste en 1191¹⁸. Pour le XIIIe siècle, la description du voyage de l'archevêque Eudes Rigaud de Rouen à Rome en 1254 est particulièrement intéressante, permettant de reconstituer la durée des étapes et donc la vitesse des déplacements¹⁹. On dispose enfin, pour le milieu du XIVe siècle, du guide écrit par le marchand de Montauban Barthélémy Bonis, récit riche en détails sur les lieux qui offrent le gîte et le couvert entre Avignon et Rome. Si cette série de textes constitue une documentation précieuse, attestant notamment de la dimension européenne de ce grand axe de communication, elle ne représente aujourd'hui qu'une partie des informations qui sont essentiellement collectées dans les archives ou sur le terrain. Les sources législatives -statuts communaux, *statuti dei Viari*, des aubergistes-, les registres de délibérations communales, les livres de comptes ainsi que les actes notariés permettent de reconstituer le réseau routier et d'analyser les lieux d'intervention des autorités locales²⁰. Sur le terrain, la toponymie apporte une série d'indices qui permettent d'identifier la présence d'une route ou d'une infrastructure²¹. De même, les vestiges des croix, des bornes, des ponts, des revêtements routiers sont minutieusement relevés. La distribution de l'habitat et des institutions religieuses sont également considérées. Il s'agit de prendre en compte l'ensemble des éléments qui constituent la « culture matérielle » de la route²². Enfin, les sources iconographiques et cartographiques bien que tardives, apportent des informations complémentaires. Cette diversité des sources et des méthodes d'analyse que celles-ci impliquent nécessite la mise en place d'une collaboration étroite entre chercheurs, de projets interdisciplinaires et de vastes

¹⁶ *Adventus archiepiscopi nostri Sigerici ad Romam*, in «Rerum Britannicarum medii aevi scriptores», vol.LXIII, a cura di W.STUBBS, London 1874, pp.391-95.

¹⁷ J.JUNG, *Das Itinerar des Erzbischofs Sigeric von Canterbury und die Strasse von Rom über Siena nach Luca*, in « Mitteilungen des Österreichischen Instituts für Geschichtsforschung », 25 (1909), pp.1-90

¹⁸ F.P.MAGOUN, *The Pilgrim-Diary of Nikulas of Munkathvera : The Road to Rome*, in «*Mediaeval Studies*», 6 (1944), pp.314-354 ; *Ex gestis Henrici II et Ricardi I*, in «*Monumenta Germaniae Historica*», «*Scriptores*», XXVII, a cura di B.PERBOROUGH, Hannover, p.81-132 (p.130-131).

¹⁹ Y. RENOARD, *Routes, étapes et vitesses de marche de France à Rome au XIIIe siècle et au XIVe siècle d'après les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthélémy Bonis (1350)*, in «*Studi in onore di Amintore Fanfani* », vol.III, Milan 1962, pp.405-421.

²⁰ Parmi les sources législatives se distingue notamment les *Statuti dei Viari* de Sienne datant de 1290 et composé de 400 chapitres. L'étude du réseau routier de Florence, situé à l'est de la *via francigena*, menée par Charles de la Roncière est basée sur l'exploitation des actes notariés. Ch. DE LA RONCIÈRE, *Florence, centre économique régional au XIVe siècle*, IIe partie « L'infrastructure des échanges : les routes », Aix 1976, pp.835-945. Citons, pour le sud de la France, l'exploitation des registres de notaires pour analyser le vocabulaire de la route par M.GUY, *Via et strata dans les actes notariés*, in « Les routes du sud de la France » cit., pp.55-60.

²¹ C'est le cas par exemple de *camminata, crocetta, voltole, strada, pulica (via publica)* ou de *spedale, maggione, pontarosso, taverna, buonriposo* : STOPANI, *La via francigena nel senese* cit., p.17 sg

²² T.MANNONI, *La via francigena, cultura materiale e economia*, in « Le vie del Medioevo » cit., pp.155-162

entreprises collectives. L'histoire des routes s'écarte désormais des horizons locaux pour devenir une globale ambitieuse.

Dynamiques pèlerines

La prédominance des routes de pèlerinages dans l'histoire des routes au Moyen Âge s'explique en second lieu par l'importance du nombre d'études consacrées au phénomène pèlerin. Le pèlerin représente le voyageur par excellence dont on connaît les attributs, la sociabilité, le statut juridique, les conditions et les difficultés de voyage, les rencontres et la solitude. Les images du pèlerin sont omniprésentes dans les sanctuaires où les statues de saint Roch ou de saint Jacques viennent rappeler aux fidèles la condition du voyageur et de l'homme sur terre. Le pèlerin est ainsi le stéréotype de celui qui prend la route.

Ajoutons au conditionnement qu'imposent les études et les représentations des pèlerins, le rôle affirmé des routes de pèlerinages dans la diffusion des modèles culturels de l'Occident médiéval, qu'il s'agisse de la littérature épique ou de l'iconographie du voyage. La thèse de Joseph Bédier qui démontra, au début du XXe siècle, la relation entre la diffusion des grands cycles des chansons de gestes et les grands axes routiers est confirmée par des études plus récentes²³. Les voies empruntées par les pèlerins sont tout particulièrement concernées ; les nombreux sanctuaires qui les jalonnent sont en effet le lieu privilégié d'une activité monastique intense et de l'élaboration d'une culture littéraire originale, à la fois historique, hagiographique et épique, érudite et vulgaire. Ces mêmes routes jouent un rôle dans la transmission des modèles iconographiques entre la France et l'Italie. Les similitudes entre les représentations associées au voyage comme l'Adoration des mages ou la Fuite en Egypte ont notamment été étudiée par A.C.Quintavalle²⁴. L'intensité de la circulation sur la *via francigena* a permis la diffusion de modèles architecturaux entre la Toscane et la Lombardie, la Toscane et la France comme l'attestent plusieurs monuments de la région de Sienne²⁵.

Notons enfin, l'influence que peut avoir sur les historiens la construction d'une « mémoire pèlerine » qui se construit en Europe depuis une vingtaine d'années. Les pèlerinages et en particulier les routes de pèlerinage, qui en sont la manifestation tangible, sont l'objet de nombreuses commémorations organisées au niveau local par les municipalités, les associations, les départements, les régions et qui suscitent également l'intervention des Etats et des institutions européennes. Il existait, à la fin de l'année 2007, 24 « Itinéraires culturels du Conseil de l'Europe » dont certains tronçons ont été classés par l'Unesco au rang de « Patrimoine mondial de l'humanité » dès 1998. Parmi ces Itinéraires figurent les chemins de

²³ J.BÉDIER, *Légendes épiques : recherche sur la formation des chansons de gestes*, 4 vol., Paris 1908-1913. Ses idées sont reprises et commentées par C.SEGRE, *Strade, pellegrinaggi e toponomastica nella storia dell'epopea*, in « Itinerari medievali » cit., pp.203-210. L'auteur souligne également l'importance de la pensée de P.RAJNA dans *Strade, pellegrinaggi ed ospizi nell'Italia del medioevo*, in « Atti della Società Italiana per il Progresso delle Scienze », Roma 1911.

²⁴ A.C.QUINTAVALLE, *Le officine e il racconto : i modelli del pellegrinaggio*, in « Itinerari medievali » cit., pp.211-248 ; ID., *Introduzione*, in « Le vie del Medioevo », a cura di ID., Milan 2000, p.3sgg. Dans le même volume se trouve l'article de D.DALLI REGOLI, L.BADALASSI, *Il viaggio e i viandanti nell'iconografia medievale*, p.156 sgg.

²⁵ I.MORETTI, *La via francigena* cit., p.405 sg

Saint-Jacques reconnu depuis 1987 et les chemins de Saint Michel promus en février 2007. Du 27 au 30 septembre 2007, la ville du Puy-en-Velay, point de départ auvergnat d'un des quatre itinéraires du Guide de Saint Jacques, et l'Institut Européen des Itinéraires culturels ont commémoré leur 20^{ème} anniversaire proposant une réflexion et un débat sur «l'éthique et les valeurs européennes du chemin, le tracé, l'interprétation et la médiation européenne du chemin, la gouvernance et l'engagement : le paysage urbain et rural du pèlerinage»²⁶. L'entrée d'un nouveau parcours dans ce patrimoine routier européen constitue un événement important que célèbrent de nombreuses manifestations culturelles et scientifiques comme l'illustre l'exemple de la *via Francigena* déclarée «Itinéraire culturel du Conseil de l'Europe» en 1994²⁷. Un comité scientifique international a été mis en place à cette occasion qui était chargé de coordonner des rencontres, des colloques et une série de publications²⁸. Le but de l'entreprise était alors de valoriser l'héritage historique et culturel constitué par la *via Francigena* en prévision de l'afflux de pèlerins et de touristes en 2000, année de Jubilé. La voie pèlerine se présente donc comme un espace de rencontre privilégié d'ambitions locales et européennes, d'intérêts économique-culturels et scientifiques. Les chercheurs et les universitaires ont su saisir les occasions offertes par des projets financiers importants qui leur a permis d'ouvrir de nouveaux chantiers de recherche, notamment archéologiques, d'organiser des rencontres et des colloques et de publier leurs actes²⁹. Les voies de pèlerinage sont ainsi désignées comme des éléments constitutifs de l'espace et de l'identité européens qui doivent être mises en valeur et étudiées au même titre que le patrimoine architectural et artistique. Elles présentent l'originalité de pouvoir être non seulement vues et visitées, comme une œuvre d'art ou un monument, mais surtout parcourues et vécues par le voyageur pédestre qui peut ainsi s'offrir l'illusion de remonter le temps ou de progresser sur un chemin atemporel.

Afin d'échapper aux stéréotypes qu'ont pu alimenter la documentation, les études historiques et l'engouement populaires suscités par les grandes routes de pèlerinages, nous proposons de revenir sur la définition de cette expression et nous retiendrons quatre significations distinctes.

Une route de pèlerins ?

Il s'agit en premier lieu de voies empruntées par des pèlerins et utiliser par eux pour se rendre à un ou une série de sanctuaires. L'idée de classer les routes par type d'usage et de les associer à un type de circulation est relativement ancienne puisqu'elle remonte, au plus tard, au début du XXe siècle. C'est en effet ce que propose le géographe Paul Vidal de La Blache dans son *Tableau de la géographie française* paru en 1908³⁰. Lucien Febvre, à son tour, distingue les routes politiques des routes commerciales, religieuses et intellectuelles dans *La*

²⁶ *Sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle. 20ème anniversaire des Itinéraires culturels européens*, rencontre organisée par l'office du Tourisme du Puy (www.of-lepuyenvelay.fr) et l'Institut européen des itinéraires culturels (www.culture-routes.lu). Extrait du texte introduisant le programme de cette rencontre.

²⁷ A.SORIA, *La via francigena, un progetto transnazionale per il turismo culturale europeo*, in « Le vie nel Medio Evo... », cit., pp.163-183.

²⁸ Ce comité était composé de chercheurs italiens et français : Giuseppe Sergi, Lucio Gambi, Giovanni Cherubini, Italo Moretti, Pierre Toubert et Etienne Hubert.

²⁹ Note 7, ouvrages publiés entre 1998 et 2000.

³⁰ P.VIDAL DE LA BLACHE, *Tableau de la géographie française*, Paris 1908.

terre et l'évolution humaine publié en 1922³¹. Cette classification résiste au temps et la même approche est proposée par Georges Livet dans son ultime ouvrage sorti en 2003, consacré à l'histoire des routes en Occident³². Dans la partie concernant le Moyen Âge, l'auteur différencie les routes des moines de celles des pèlerins et des marchands. La distinction est commode car elle permet de mettre en avant les motivations des usagers de la route, la foi et le commerce étant manifestement les deux principaux moteurs qui poussent les hommes loin de chez eux. L'autre distinction retenue par de nombreux historiens et notamment par G.Livet concerne les types de marchandises qui transitent de préférence sur certaines routes et dont la commercialisation a pu être à l'origine de leur création. C'est le cas du sel, du bois, du vin, de l'ambre, de la soie qui désignent de grands axes de circulation en Europe et vers l'Orient³³.

Aucune route n'est cependant strictement réservée à un usage, à un type de voyageur ou de produit. Il est désormais bien reconnu que ce que l'on a coutume d'appeler les routes de pèlerinages ne sont pas exclusivement empruntées par les pèlerins. Ils y côtoient des soldats, des marchands, des artisans, des artistes ou encore des bergers avec leurs troupeaux. Dans son étude sur la Gascogne médiévale, G.Loubès préconise de ne pas être leurrés par les appellations de *caminum Sancti Jacobi*, *camin francès*, *carrère roumieu* rencontrées dans les sources car « même aux époques où elles constituaient des voies privilégiées pour le passage de certaines catégories de gens ou certaines marchandises, elles n'en étaient pas moins ouvertes à tout genre de circulation »³⁴. De même, Giuseppe Sergi affirme sans nuance et sans réserve, dans un bilan établi en 1997 : « In realtà, nell'ultimo decennio, uno dei risultati più interessanti delle prime ricerche sulla via Francigena, promossa dal Consiglio d'Europa, è stato negare l'esistenza di percorsi specializzati di pellegrinaggio »³⁵. La même idée est reprise par Tiziano Mannoni concernant toujours la via Francigena : « Tutte le fonti archeologiche e storiche sembrano concordare ormai su almeno due fatti. Primo : che sui lunghi percorsi non esistevano vie per i pellegrini differenti dalle vie dei mercanti, e da quelle degli eserciti. Una stessa strada era quindi attrezzata con opere necessarie a qualunque uso... »³⁶. D'après Italo Moretti, seul le tracé ibérique de la route de Compostelle pourrait être considéré en Europe comme une route de pèlerins à part entière³⁷. Ce n'est pas le cas des voies jacquaires de France ni des routes qui mènent à Rome.

Le droit médiéval confirme les affirmations de ces historiens car les routes de pèlerinage ne constituent pas une catégorie juridique. Ainsi, Philippe de Beaumanoir présente les pèlerins et marchands comme les deux principaux faiseurs de route dans le titre du 25^e chapitre -« De quelle largeur doivent être les chemins, qui traite du sauf-conduit des marchands et des pèlerins ainsi que des trêves des chemins »-, mais sa classification repose sur la largeur des

³¹ L.FEBVRE, *La terre et l'évolution humaine*, Paris 1922, p.410

³² G.LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de Saint-Jacques à l'âge des diligences*, Strasbourg 2003, livre II-ch.2 p.87 sgg.

³³ Op. cit., livre II-ch.4

³⁴ G.LOUBÈS, *Routes de la Gascogne* cit., p.47

³⁵ G.SERGI, *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strada-società nel Medioevo*, in « Un'area di strada », cit., p.6.

³⁶ T.MANNONI, *La via francigena* cit., p.156.

³⁷ I.MORETTI, *Itinerari* cit., p.350

chemins³⁸. Dans leur grande diversité, les justices routières établissent une distinction entre les routes royales et les routes seigneuriales afin de désigner l'autorité compétente en cas d'infraction mais le statut de la victime n'est pas pris en compte. Il n'existe pas de normes spécifiques aux routes de pèlerinage.

Vers un lieu saint ?

La seconde définition que l'on peut retenir renvoie au but et au point d'arrivée du trajet : la route de pèlerinage mène à un lieu saint qui se distingue par son pouvoir d'attraction exceptionnel et par l'afflux des fidèles qui viennent vénérer les reliques qui y sont conservées. Rome et saint Jacques de Compostelle fonctionnent ainsi comme deux aimants autour desquels se serait inévitablement constitué deux grands réseaux de voies d'accès. Si la centralité et le pouvoir des forces centripètes des deux principaux lieux de culte de l'Occident sont indéniables, ils sont loin cependant de simplifier la carte routière. Les voies qui mènent au centre de l'Italie et celles qui portent au nord de la péninsule ibérique peuvent ainsi se confondre dans certaines zones. Elles sont interchangeables notamment dans le sud de la France. Le terme de *Camin romieu* mène aussi bien à Rome qu'à Saint Jacques désignant « un grand chemin du Sud » ; il arrive même de rencontrer l'expression de *caminum romeum Sancti Jacobi*. Le sanctuaire associé à une route et qui lui donne communément son nom n'est donc pas automatiquement le point d'arrivée des pèlerins qui l'empruntent. Il peut être à l'origine de sa création ou expliquer son importance mais une voie peut être empruntée dans plusieurs directions, le chemin de retour de l'un pouvant être celui de l'autre.

La confusion entre chemin de Saint Jacques et chemins de Rome observée dans le Sud de la France peut s'expliquer également par une évolution linguistique et la diffusion de la langue vernaculaire. Progressivement, dans certaines zones, le terme de *chemin romieu* désigne les routes terrestres empruntées par les pèlerins, quelque soit leurs destinations, tandis que le *camin de Sent Jacme* est réservé à ...la voie lactée³⁹.

A la confusion ponctuelle entre chemins jacquaires et romieux dans certaines régions viennent s'ajouter la multiplicité des lieux de pèlerinage qui répondent au succès grandissant du culte des reliques. Le pèlerin se rend d'un lieu d'étapes à un autre non seulement pour y trouver le repos et la sustentation indispensables à la poursuite de son périple, comme tout voyageur, mais également pour honorer de nombreux saints qui ponctuent son parcours et participent à la sacralisation de son voyage. Ainsi le chapitre VIII du *Guide du pèlerin à Saint-Jacques de Compostelle*, intitulé « Les corps des saints qui reposent sur le chemin de Saint Jacques, à visiter par les pèlerins », consacre plusieurs feuillets à la description des reliques à visiter en chemin, présentées par localités comme des haltes incontournables. Cette longue liste de sanctuaires à visiter peut être lue comme un chapelet d'étapes spirituelles : Arles et ses

³⁸ Ph.DE BEAUMANOIR, *Coutumes de Beauvaisis*, a cura di A.SALMON, Paris 1899, pp.367

³⁹ JUGNOT, *Chemins de pèlerinage* cit., p.72sg commente l'article de F.Baby, *Toponomastique du pèlerinage en Languedoc*, in « Cahiers de Fanjeaux », XV (1979), pp.57-78. Seuls les actes en latin utilisent alors l'expression *caminum Sancti Jacobi* pour désigner la route terrestre.

alentours qui abritent les corps de saint Trophine, saint Honorat et saint Genès, puis saint Gilles du Gard, Agde où se trouve les corps des martyrs Tibère, Modeste et Florence, Toulouse et son saint Sernin, pour la *via tolosana*. Il peut s'agir de cultes précédents l'essor de Saint-Jacques –comme celui des martyrs- ou de dévotions postérieures qui bénéficient de sa popularité⁴⁰.

Ces sites sont eux-mêmes au centre d'une dévotion qui attirent les fidèles dans un périmètre plus ou moins important et peuvent être la destination finale d'un pèlerin. Présentés dans le *Guide* comme de simples escales dévotionnelles afin de magnifier le site de Saint-Jacques-de-Compostelle comme nous l'avons observé plus haut, ils correspondent à autant de pèlerinages parallèles dont les routes se croisent et se confondent. Ils viennent ainsi brouiller les pistes des grands pèlerinages et composer un réseau dense et complexe. Tous les pèlerins qui empruntent un chemin de Saint-Jacques n'ont pas l'ambition de rejoindre la Galice. Ils n'en empruntent qu'un tronçon pour faire un pèlerinage local de quelques dizaines de kilomètres et de quelques jours, venant pourtant se fondre dans les groupes des Jacquaires.

Il existe ainsi plusieurs échelles de pèlerinage dont la notion, trop large, de route de pèlerinage ne permet pas de rendre compte. Si la dimension européenne du phénomène des pèlerinages est la plus noble et la mieux documentée, elle n'est certainement pas la plus commune. La désignation même d'une route sous le vocable de « chemin de Saint-Jacques » ne signifierait pas qu'il mène en Espagne. C'est l'idée, aussi séduisante que critiquée, de Denise Péricard-Méa qui prétend que certains des chemins mènent à des sanctuaires locaux voués au culte de saint Jacques le majeur et non à Compostelle⁴¹. La diffusion du culte du saint en Occident viendrait ainsi multiplier les destinations jacquaires, compliquant la reconstitution et l'interprétation de la carte pèlerine. Quelque soit la pertinence de cette théorie, force est de constater que la route d'un grand pèlerinage est un axe emprunté par de nombreux pèlerins dont le périple et les destinations sont variées. Plusieurs pèlerinages viennent s'y superposer et s'y confondre ; elle se présente donc comme une route de pèlerinages, de plusieurs pèlerinages.

Routes immuables ?

La troisième définition de la route de pèlerinage est suggérée par les représentations cartographiques des grands réseaux de pèlerinage et par les reconstitutions régionales. Elles invitent en effet à les concevoir comme des parcours immuables à l'image de leur destination finale, comme des routes destinées à devenir pérennes et autour desquelles évoluent des axes secondaires. La pratique pluriséculaire des pèlerinages engendrerait un usage permanent de grands axes, constitués au cours du Moyen Âge et solidifiés au cours des ans. Dans cette perspective, les routes de pèlerinage s'imposent avec les voies romaines qui ont survécu à la chute de l'Empire comme des éléments fondamentaux du réseau routier occidental⁴². Toute

⁴⁰ G.LOUBÈS, *Routes* cit., p.46. Parmi les nouveaux cultes de Gascogne, signalons celui de saint Odon, abbé de Cluny, dont les reliques sont conservées à L'Isle-Jourdain ou celui de saint Christophe à Saint-Christau.

⁴¹ D. PÉRICARD-MÉA, *Compostelle et cultes de saint Jacques au Moyen Âge*, Paris 2000.

⁴² Sur l'importance des voies romaines dans l'étude de la route et des réseaux routiers du Moyen Âge, je renvoie à C.PEROL, *Les réseaux routiers* cit.

représentation cartographique tend cependant à schématiser et à figer l'usage de la route. Cela est évident pour la carte des quatre routes de Saint Jacques tirées du *Guide du pèlerin* qui impose lui-même une vision simplifiée des parcours mais également pour les reconstitutions des réseaux en général. Une carte n'est pas en mesure de tenir compte des modifications dans le temps. Elle peut distinguer les voies en fonction de leur origine, de leur date de construction ou d'apparition dans les sources mais elle ne peut pas indiquer leur utilisation effective, leur abandon définitif ou momentané. L'usage d'une route est partout tributaire de nombreux facteurs, des contextes militaire, politique ou économique pouvant entraîner la disparition et le remplacement provisoire d'un tronçon.

Dans le Sud-Ouest de la France, la fondation de nouveaux bourgs castraux, la création de nombreuses bastides entraînent non seulement la multiplication des voies secondaires de raccordement mais également la déviation d'axes plus importants. La présence d'hôpitaux dans certaines villes nouvelles atteste du passage régulier de pèlerins et de l'inflexion de routes pèlerines. En Gascogne par exemple, les bastides de Gimont, Barran ou Marciac créées dans le dernier tiers du XIII^e siècle, sont à l'origine d'une déviation du chemin romieu⁴³. La *via podensis* connaît également ce phénomène de dédoublement qui se généralise à partir du XIII^e siècle⁴⁴.

Les parcours peuvent également être déviés de plusieurs dizaines kilomètres et sur plusieurs tronçons, comme le montre l'exemple de la *via Francigena* qui a été capturée par Florence⁴⁵. La ville devient dominante au tournant du XIV^e siècle par son poids démographique, par son rôle dans les échanges et la gestion des trafics au long court, par une volonté politique d'étendre son contado et de soumettre les autres cités de Toscane. Elle affirme ainsi ses ambitions régionales en détournant le parcours traditionnel de la *via Francigena* vers l'est afin d'attirer les pèlerins et les marchands jusqu'aux murs de la cité, au détriment notamment de Sienne, sa grande rivale.

Lorsque les sources disponibles permettent d'observer sur plusieurs années l'évolution d'un réseau urbain, elles font apparaître en effet des modifications permanentes. Le phénomène de la mouvance du réseau routier, des mutations ou plutôt des fluctuations routières a été signalé ponctuellement pas les chercheurs sans faire l'objet d'analyse synthétique. Délicats à percevoir, ces changements sont également difficiles à représenter sur une carte. L'étude de Jean-Louis Auduc consacrée au réseau qui s'organise autour de la ville de Bapaume apparaît à ce titre exemplaire par son exceptionnalité⁴⁶. L'auteur étudie, entre les XIII^e et XIV^e siècles, l'évolution des parcours empruntés par les nombreux marchands qui circulent dans cette zone frontalière entre la France et les Flandres, contrôlée par les Ducs de Bourgogne. Il observe l'usage de 37 itinéraires distincts et étudie les conditions de leur création, de leur abandon au

⁴³ LOUBES, *Routes* cit., p.41

⁴⁴ Op.cit., p.45

⁴⁵ STOPANI, *La via francigena* cit. ; *Firenze e i primi giubilei, un momento di storia fiorentina della solidarietà*, Florence 1999.

⁴⁶ J.L.AUDUC, *Bapaume, un carrefour routier aux XIII^e et XIV^e siècles*, in « L'homme et la route » cit., pp.241-254

grès des besoins des commerçants soucieux d'éviter les postes de péages imposés par le pouvoir ducal. Si les exemples de Florence et de Bapaume soulignent le poids des intérêts économiques dans la dynamique de la route, l'appât du gain impliquant la maîtrise des voies de communication, d'autres motivations, d'ordre dévotionnel notamment, peuvent intervenir.

L'étude des ponts est à ce titre intéressante. Éléments constitutifs de la route, les ponts sont construits pour faciliter en toutes saisons la traversée des cours d'eau et permettre d'échapper aux risques de noyade et à la rapacité bien connue des bateliers. Ils répondent avant tout à des nécessités matérielles imposées par la réalité du paysage parcouru et par les caprices climatiques mais ils constituent également des points de passage délicats et donc hautement symbolique. Ils sont ainsi fréquemment associés au culte d'un saint ou de la Vierge qui sont appelés à apporter leur protection à la structure de bois ou de pierre et surtout aux hommes qui s'y engagent en leur confiant leur vie et leurs biens. Les chapelles érigées à l'entrée ou sur les piles de certains ponts matérialisent cette protection divine indispensable. Ces petits sanctuaires, conçus comme des lieux de culte de la route et destinés en premier lieu à ceux qui passent sur le pont et passent leur chemin, peuvent devenir à leur tour des lieux de dévotion attractifs et des destinations pèlerines. Le phénomène a été étudié par Sophie Cassagnes-Brouquet pour deux ponts du Limousin, dans le centre de la France, à Saint-Junien et à Corrèze. Deux chapelles dédiées à la Vierge, Notre-Dame-du-Bout-du-Pont et Notre-Dame-du-Pont, se transforment, entre les XIII^e et XV^e siècles, en centres de dévotions suscitant des déplacements et de nouveaux cheminements⁴⁷. Elles attirent les pèlerins jacquaires qui traversent le Limousin pour se rendre à Compostelle mais aussi les populations locales dans un périmètre plus restreint, s'inscrivant ainsi dans un réseau à plusieurs échelles. La documentation disponible ne permet pas de considérer les conséquences de ces nouveaux centres de dévotion sur le réseau routier des petites villes de Saint-Junien et de Corrèze, mais ces deux cas, piochés parmi d'autres, doivent être considérés comme des indices de la variété et de la variation des routes pèlerines. La route de pèlerinage est une route de pèlerinages, une succession d'étapes dévotionnelles dont la localisation et la force d'attraction évoluent continuellement. L'immutabilité que l'on attribue aux routes de la foi est trop souvent le reflet de celle du culte qui leurs sont associés.

Dans ces circonstances, il apparaît illusoire de prétendre reconstituer et de représenter le réseau complet des voies de pèlerinages sur une période de plusieurs siècles voire même de plusieurs décennies. À l'exigence de considérer la diversité et les modifications des parcours pèlerins s'ajoute la nécessité de prendre en compte la spécificité de la route et du cheminement au Moyen Âge.

Parcours stables et fixes ?

Le terme de route renvoie à l'idée d'un parcours clairement identifiable que l'ensemble des voyageurs voulant se rendre d'un point à un autre empruntent à une période donnée. Cette

⁴⁷ S.CASSAGNES-BROUQUET, *La chapelle du pont. Fonctions et symboliques d'un édifice au Moyen Âge*, in « Faire la route » cit., pp.35-50.

image correspond à notre conception moderne de la route et des déplacements, elle sous-entend la possibilité de prévoir, avant le départ, de suivre un itinéraire fixe et le plus souvent carrossable, quantifiable en distance et en temps. La situation est bien différente au Moyen Âge comme pendant une grande partie de l'époque moderne.

Le voyageur progresse le plus souvent à pied et lentement. Cette précarité, dimension fondamentale du voyage comme du pèlerinage, conditionne la durée, la pénibilité mais aussi l'itinéraire de son voyage. Les nombreux récits de voyage conservés ainsi que les sources littéraires, hagiographiques ou législatives permettent aux historiens de recenser et de mesurer l'importance des embûches qui se dressent quotidiennement sur le chemin de celui qui prend la route ; plusieurs études sont ainsi consacrées à ce thème⁴⁸.

De nombreux facteurs conditionnent la durée et la difficulté d'un voyage. Interviennent, en premier lieu, le relief et les conditions climatiques ; le niveau des eaux complique les déplacements en plaine au printemps ; l'enneigement ralentit ou interdit la progression sur les routes de crêtes ou le passage des cols . L'état des routes et des ponts est d'autre part un élément déterminant et tributaire pourtant de nombreux aléas : le temps, l'efficacité et les investissements des administrations locales, seigneuriales ou urbaines. Ces dernières interviennent également dans la fréquence et la qualité des lieux d'accueil comme dans la protection des voyageurs. Le voyage est en effet pétri de rencontres, bonnes ou mauvaises qui ont des conséquences sur le déroulement du périple et peuvent même l'interrompre définitivement. Si les obstacles sont bien connus et étudiés, avec force d'exemples qui font du voyage un sujet d'étude particulièrement vivant et parfois cocasse, si l'on considère leurs effets sur les conditions matérielles et psychologiques du voyageur ou sur la durée des déplacements, on étudie plus rarement leurs conséquences sur le choix effectif du chemin parcouru et sur la perception de la route. Compte tenu du nombre et de la diversité des imprévus, il apparaît impossible de suivre un chemin précis et défini par avance ; le voyageur prend connaissance de la direction de son itinéraire à son départ, mais ne sait pas avec exactitude quels chemins le mèneront à destination. Routes impraticables, chemins perdus, souhait de rester en bonne compagnie ou de profiter d'une hospitalité chaleureuse...les occasions de faire des détours sont nombreuses. Par contrainte ou par choix, le voyageur fait sa route au quotidien.

Ces incertitudes inhérentes aux déplacements font de la route médiévale un espace mouvant et multiple. Comment rendre compte de cette réalité par le choix du vocabulaire ?

Les termes récurrents de *strata* ou *via* sont traduits en français par « route » Ils se distinguent pourtant de la définition actuelle du mot *route* conçue comme une « voie carrossable aménagée hors agglomération » ou comme « un espace à parcourir, un itinéraire à suivre pour aller d'un point à un autre ». Le mot lui-même existe en ancien français mais dans un sens différent. Formé à partir du participe passé du verbe latin *rumpere* (rompre, briser, ouvrir),

⁴⁸ Ce thème est abordé dans la plupart des études consacrées au pèlerinage et étudié plus précisément par G.CASTELNUOVO, *Difficoltà e pericolo del viaggio*, in « Viaggiare nel Medioevo », a cura di S.GENSINI, San Miniato 2000 pp.447-463 et par Th.SZABO, *Les dangers du voyage au Moyen Âge. Problèmes et solutions*, in « Faire la route » cit., pp.51-66.

ropte (*rote, rout, route*) signifie *rupture, troupe armée, défaite* ou encore *trouée, sentier de forêt* qui sont à l'origine de son sens actuel. D'origine celtique, le terme de *chemin* apparaît plus approprié. Il est présent dans les sources pour désigner une voie de communication, quelque soit sa taille et sa fonction ; il est choisi par exemple par le bailli Philippe de Beaumanoir dans les *Coutumes du Beauvaisis* déjà citées⁴⁹. Il désigne à la fois « l'espace à parcourir pour aller des lieux à un autre » et « la direction qui mène à un but » et conserve le même sens en ancien français et en français contemporain. Cette correspondance philologique explique que le terme soit préféré par certains historiens comme le moderniste Bernard Lepetit ou Jean Mesqui qui recense les « cheminements » des époques préhistoriques, les « chemins de sauniers » ou les « chemins de pèlerinages » de l'époque médiévale⁵⁰. *Chemin* renvoie de plus à *cheminement* et permet donc de marquer la relation qui nous intéresse entre la surface de déplacement et le mode de déplacement. Le chemin est l'espace du cheminement et le lieu d'une progression lente et précaire.

Route immatérielle, aire de routes

L'espace parcouru se présente ainsi comme un ensemble de chemins mouvants, sous la forme d'un couloir de circulation. Lucien Febvre considérait en 1922 la route pré-moderne comme « une chose presque immatérielle »⁵¹. Marc Bloch entrevoyait en 1932 des « pistes avec toute sorte d'embranchements dont le choix s'offraient presque indifféremment au voyageur »⁵². Raymond Chevallier utilisait, dans un commentaire de la table de Peutinger en 1965, l'image d'une corde effilochée pour rendre compte de la même intuition⁵³. Plus récemment, les Italiens qui se sont intéressés à la *via Francigena* ont identifié la présence de plusieurs parcours parallèles composant « une aire de routes » (*area di strade*) complexe et variable. Il existe ainsi plusieurs *viae Francigenae* qui ne correspondent pas seulement aux deux grands axes distincts qui passent par le col du St Bernard ou celui du Mont-Cenis, mais sont des vaisseaux (*capillari*) qui convergent et viennent composer ces deux branches (*rami*)⁵⁴. L'aire de route est définie par G.Sergi comme un « fascio di percorsi paralleli e di varianti direzioni di flusso che sarebbe sbagliato precisare troppo ma che esistevano ». Suivant la même idée exprimée par une autre image, pour R.Stopani, la *via francigena* ne sert pas à relier le plus rapidement possible des villes entre elles mais constitue une structure qui permet de rejoindre à travers plusieurs tracés le plus grand nombre de centres possibles⁵⁵.

⁴⁹ BEAUMANOIR, *Coutumes* cit.. Philippe de Beaumanoir distingue cinq sortes de « quemins » en fonction de leur largeur et le terme est associé aussi bien au petit sentier de raccordement qu'aux « chemins que Jules César fit faire ». Le terme de chemin revient fréquemment dans les sources, G. JUGNOT (*Chemins de pèlerinage* cit. , p.71) relève de fréquentes références en Aveyron au *chemin du Puy, d'Albrac, camin toulzo* (de Toulouse), *cami roudanes* (de Rodez).

⁵⁰ B.LEPETIT, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports, organisation de l'espace*, Paris 1984 ; J.MESQUI, *Chemins et ponts, lien entre les hommes*, Paris 2003.

⁵¹ FEBVRE, *La terre* cit., p.410

⁵² M.BLOCH, *Histoire d'Allemagne-Moyen Âge*, in « Revue historique » 184 (1938), p.179.

⁵³ R.CHEVALLIER, *La table de Peutinger*, in « Revue Gaule » (1965), p.108

⁵⁴ G.SERGI, *Presentazione*, in « Le vie del Medioevo » cit., p.11 sgg.

⁵⁵ R.STOPANI , *Gli itinerari della via francigena nel senese : fonti scritte e testimonianze storico-territoriale* , in « La via francigena nel senese » cit. p.16.

La taille et la composition de ces espaces de circulation varient suivant l'importance de la circulation, du nombre d'hommes, de bêtes et de marchandises qu'ils charrient. Plus un axe est fréquenté plus son tracé devient net et précis. La corde effilochée « vibre et se tend lorsque le trafic devient dense, se relâche et sinue aux périodes creuses ⁵⁶. Le même phénomène peut être observé dans la Gaule des III^e siècle et l'Italie du Jubilé de 1300. Le couloir des chemins qui mènent à Rome se simplifie et se rigidifie en raison de l'afflux d'une masse exceptionnelle de pèlerins. Les structures d'accueil se multiplient pour faire face dans la hâte aux besoins des voyageurs et se concentrent sur un petit nombre de parcours. L'euphorie pèlerine retombée, les structures les plus précaires seront délaissées et la route se délitéra à nouveau. Les conditions de déplacement et les contours de la route se trouvent donc conditionnés par l'intensité du trafic, facteur imprévisible et que l'historien ne peut identifier que dans les temps forts, comme celui du Jubilé de 1300.

Lieux de route

Pour esquisser la reconstitution d'un espace routier, le cerner, mesurer ses variantes, ses dimensions et son degré d'élasticité, l'historien dispose de marqueurs de routes désignés comme des « lieux de route » (*luoghi di strada*). Il s'agit en premier lieu des points de traversée des cours d'eau qui interrompent le chemin et compliquent le cheminement. Ce sont les gués, les passerelles et les ponts ou les points de rencontre avec un passeur qui assure la traversée en bateau. Les gués sont naturels ou aménagés pour faciliter le passage à l'aide d'une corde ou de pierres encastrées sous l'eau. Leur état est très variable et tributaire bien sûr du niveau et de la force des eaux. C'est également le cas pour les ponts qui sont le plus souvent en bois. Ils sont peu nombreux, malgré une augmentation importante de leur nombre à partir du XIII^e siècle, et sont loin de garantir un passage à sec. Ils deviennent impraticables en cas de crues ou de forts courants, inutiles en cas de déplacements de lits fluviaux ⁵⁷. Aux conditions climatiques et hydrographiques s'ajoutent la situation militaire -les ponts étant rompus pour interdire le passage de soldats-, la disponibilité de fonds pour leur entretien ou encore la bonne foi des passeurs qui sont les premiers à tirer bénéfice d'un pont défaillant. Point fixe des routes aujourd'hui, les ponts sont au Moyen Age comme pendant une grande partie de l'époque moderne d'un usage précaire et aléatoire. Comme les gués, ils peuvent être déplacés suivant les circonstances. Seules les structures en pierre capables de résister aux aléas et au temps laissent des traces tangibles qui permettent de les localiser et d'observer leur impact sur les variations de l'aire de routes, un pont solide et sûr pouvant entraîner la connexion ponctuelle de chemins proches et donc la contraction d'une aire de routes.

Parmi les lieux de route figurent également les lieux d'étapes indispensables aux hommes et aux bêtes qui les accompagnent. Il s'agit en premier lieu des hôpitaux chargés d'assurer éventuellement des soins mais surtout le minimum vital aux plus démunis et aux voyageurs. Les pèlerins sont tout particulièrement concernés et les routes qu'ils empruntent sont donc jalonnées de structures hospitalières. Les documents d'archives et les vestiges archéologiques

⁵⁶ CHEVALLIER, *La table* cit.

⁵⁷ C'est le cas notamment de l'Arno et de l'Elsa en Toscane, I. Moretti, *La via francigena* cit., p.393

permettent de les localiser, de les dater et d'étudier la structure des différents établissements. Ils sont situés dans les villes et leurs faubourgs mais aussi dans les simples villages. Lorsqu'ils sont isolés, ils se trouvent de préférence à proximité d'un point de passage important et difficile : un pont ou un col⁵⁸.

En Italie comme en France, les chercheurs sont frappés par l'importance exceptionnelle du nombre de ces hôpitaux sur les routes médiévales. Un travail de prospection particulièrement détaillé a été mené par des historiens et des archéologues sur le parcours toscan méridional de la *via Francigena*, permettant notamment de donner quelques chiffres⁵⁹. On estime à 600, le nombre des hôpitaux en Toscane au Moyen Âge ; leur densité est particulièrement notable dans certaines zones. Au bas Moyen Âge, entre Monteriggioni et San Quirico d'Orcia situés respectivement au nord et au sud de Sienne et distants d'une cinquantaine de kilomètres, on compte une quarantaine d'établissements auxquels il faut ajouter une trentaine d'hôpitaux disponibles dans la ville de Sienne. Un peu plus au nord, dans la petite vallée de l'Elsa, 88 hôpitaux ont été recensés entre le XI^e et le XIV^e siècle. Reflet de l'importance de la circulation entre ces centres, les chiffres illustrent la multiplicité des chemins qui constituent les *viae francigenae* et donc l'extension de l'aire de routes dans cette région. Si certaines études, comme celle de Charles de La Roncière pour le contado de Florence, ont pu reconstituer le réseau des hôpitaux, la plupart de ces structures n'ont pas laissé de traces tangibles et ne peuvent donc pas être localisées avec précision⁶⁰. Il est de plus difficile de savoir si elles ont existé à une même période dans la mesure où les structures les plus sommaires sont éphémères, répondant à l'afflux ponctuel de pèlerins.

La même inflation des structures hospitalières a été observée sur les routes de Compostelle. En Gascogne, la concurrence entre les institutions religieuses, Antonins, clunisiens et chanoines de St Augustin, les ordres hospitaliers et les grands établissements hospitaliers tels Roncevaux ou Sainte-Christine-du-Somport favorisent la fondation d'établissements le long des routes, en rase campagne comme dans les villes⁶¹. Comme les hôpitaux, les églises canoniales qui sont nombreuses à consacrer une partie de leur activité et de leurs revenus à l'accueil des pèlerins, sont des marqueurs de routes pertinents⁶². L'emplacement et la densité des auberges permettent également d'observer les ramifications d'une route et ses changements.⁶³

⁵⁸ Charles de la Roncière remarque que, dans le contado de Florence, un hôpital sur cinq est construit à côté d'un pont. (*Florence* cit., p.921 sgg.).

⁵⁹ I.MORETTI, *Ospedali lungo la via Francigena in Toscana*, in « Le vie del Medioevo » cit., pp.33-57

⁶⁰ LA RONCIÈRE, *Florence* cit., Livre III, ch.3. 66% des 134 hôpitaux identifiés sont sur des grands axes, les autres sont dispersés sur les routes secondaires ou en rase campagne, dans un premier rayon de 20 km (un jour de marche) de Florence. L'éparpillement semble donc dominé.

⁶¹ Loubès, *Les routes* cit., p.44

⁶² Comme l'illustrent les cartes de la *via Francigena* qui repèrent la présence des chanoines pour déterminer le tracé des chemins, R.STOPANI, *La via francigena nel senese* cit., p.17 sgg. Ces fondations ont été favorisées par le pouvoir épiscopal entre 1070 et 1125 pour limiter le poids des monastères.

⁶³ Charles de la Roncière a ainsi pu observer une simplification du réseau florentin au cours du XIV^e siècle soit l'abandon de plusieurs chemins au profit des routes de plaine, (*Florence* cit., p.912 sgg.).

Ponts, hôpitaux, monastères et églises canoniales, auberges, mais aussi églises, châteaux, bastides et castelnaux sont autant de lieux de routes qui participent et profitent de la circulation des voyageurs. Qu'ils soient nés de la route ou à l'origine d'un nouveau tracé, ils sont en nombre croissant à partir du XI^e siècle et se multiplient encore au XIII^e siècle, période sans doute où les réseaux routiers atteignent leur plus grande complexité et où les aires de route s'élargissent, tandis que les XIV^e et les XV^e siècles sont marqués par un contrôle majeur des grandes villes qui tendent à simplifier les parcours.

Notre cheminement à travers la signification et la perception des routes de pèlerinages se termine. Nous avons entrepris de mettre à l'épreuve les multiples définitions et de confronter les conclusions proposées par une série d'études françaises et italiennes, en insistant sur la nécessité de distinguer la réalité médiévale des réalités antérieures et postérieures, en particulier de notre vision contemporaine linéaire et monolithique de la route. Si la route de pèlerinage est parcourue par d'autres voyageurs que les pèlerins, si elle ne mène pas nécessairement à la destination qui lui donne son nom, si elle est par nature variable et mouvante, comme toute route qui est l'espace d'un cheminement lent et hasardeux, une dernière question s'impose : qu'est-ce qui distingue les routes de pèlerinages ou les aires de chemins de pèlerinages des autres voies de circulation ? C'est un espace nommé et désigné, identifié dans les textes narratifs ainsi que dans les actes de la pratique ; il est donc inscrit dans la mémoire collective des voyageurs comme des habitants du lieu qu'il traverse. Il est, d'autre part, ponctué de nombreux lieux de dévotion. La présence des corps saints participe à la sacralisation de la route et constitue également un facteur essentiel de structuration de l'espace route. La fréquence du passage des pèlerins nécessite notamment la mise en place d'équipements capables de répondre à leur besoin⁶⁴. L'aire de routes pèlerine connaît ainsi des modifications importantes lorsque la circulation s'intensifie ; elle se rigidifie alors pour une durée limitée, de quelques mois ou de quelques années le plus souvent ; ce facteur temps est difficile à mesurer. Ces variations d'intensité, de densité de circulation et d'équipements sont très intéressantes à observer et nous invite à concevoir la route comme un objet historique qui s'inscrit dans la courte durée. Elles doivent nous permettre de mettre le doigt sur ce qui constitue les principales caractéristiques du chemin pèlerin :

-l'intensité du trafic, des aspirations spirituelles des voyageurs et de la sociabilité qu'ils entretiennent,

-la diversité des hommes qui y cheminent, des produits et des idées qu'ils font circuler,

⁶⁴ . Nous rejoignons ainsi la définition de G.Jugnot qui considère la route de pèlerinage comme un « axe emprunté par la majorité de ceux qui se rendaient à un sanctuaire dans un but pieux (et, peut-être majoritairement par eux), de préférence à d'autres voies de communication plus incertaines dans leurs tracés, plus difficiles dans leur profil (donc plus longues à parcourir), plus dangereuses du fait des circonstances locales (risque de guerre, présence de pillards, justice mal rendue, péages abusifs, mauvais entretien...), moins bien équipées pour donner l'asile aux voyageurs et moins jalonnées de ces sanctuaires dans lesquels les pèlerins se plaisaient à se recueillir et se reposer au cours de leur longue progression vers le but de leur voyage », JUGNOT, *Chemins de pèlerinage* cit., p.59.

-la densité des interactions entre les phénomènes religieux de dévotion et de culte des reliques avec les cultures, quelles soient matérielles, littéraires ou artistiques. Autant d'éléments qui donnent à l'aire de routes pèlerine une épaisseur exceptionnelle, qui font d'elle, sans aucun doute, une *superstrada*.

Céline PEROL

Maître de conférences d'histoire médiévale

Clermont Université, Université Blaise Pascal, EA 1001, Centre d'Histoire « Espaces et Cultures »