

Université Lumière Lyon 2  
**BRECHON Franck**

# RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

Thèse pour le doctorat nouveau régime d'histoire

Jury : M<sup>me</sup>. Marie-Thérèse Lorcin, directrice de thèse (professeur émérite à l'université Lumière, Lyon 2) M<sup>me</sup>. Monique Bourin (professeur à l'université Panthéon-Sorbonne, Paris 1) M. Noël Coulet (professeur émérite à l'université de Provence, Aix-Marseille 1) M. Pierre Guichard (professeur à l'université Lumière, Lyon 2) M. Daniel Le Blévec (professeur à l'université Paul Valéry, Montpellier 3) M. Denis Menjot (professeur à l'université Lumière, Lyon 2)



# Table des matières

INTRODUCTION .	1
<b>Préambule géographique : Le Vivarais, un espace frontière . .</b>	<b>7</b>
A- Les caractères généraux de la géographie vivaroise . .	7
1- Le Haut-Vivarais .	8
2- Les Boutières . .	9
3- Le Coiron . .	10
4- Les Cévennes .	10
5- Le Bas-Vivarais .	12
6- La Montagne .	12
7- Le rivage rhodanien . .	13
B- Une construction politique et administrative . .	14
<b>Préambule documentaire : Forces et faiblesses de la documentation vivaroise .</b>	<b>17</b>
A- La documentation ecclésiastique .	18
B- La documentation seigneuriale laïque .	23
C- Les fonds de l'administration royale et des Etats provinciaux .	26
D- La documentation des communautés d'habitants .	30
E- Les archives notariales . .	31
<b>Partie 1 : Routes et itinéraires à la fin du moyen-âge . .</b>	<b>33</b>
<i>Chapitre 1 : Sources et méthode de l'histoire routière .</i>	<i>34</i>
A- Les mentions textuelles directes . .	35
B- Les cadastres « napoléoniens » .	37
C- Les cartes routières anciennes . .	42
D- Les plans et les études techniques des travaux routiers du XVIII <sup>e</sup> siècle .	43
E- La toponymie. .	44
F- La géographie. .	49
G- La reconnaissance de terrain. .	50

<i>Chapitre 2</i> : Le réseau routier vivarois à la fin du Moyen Age : <b>description et analyse</b> .	52
A- Les axes majeurs .	53
B- Les axes importants .	68
C- Des axes de dédoublement importants .	75
D- Un faisceau d'axes parallèles de moindre importance .	80
E- Structure et caractère d'ensemble du réseau routier .	85
Conclusion de la première partie .	90
<b>Partie 2 : Voyager en Vivarais au Moyen Age</b> .	93
<i>Chapitre 1</i> : La route médiévale, modeste sente ou grand chemin ? .	94
A- La route dans tous ses états . .	94
B- Passer la rivière en Vivarais au Moyen Age .	103
C- Une viabilité incertaine et saisonnière ? .	114
Chapitre 2 : Transports et circulations .	120
A- Les conditions de transport : portage ou roulage ? . .	120
B- L'organisation du transport .	124
C- Vitesse de circulation .	135
<i>Chapitre 3</i> : Hôpitaux et auberges : d'une hospitalité charitable à une hospitalité commerciale .	139
A- Les institutions d'accueil charitable . .	139
B- Un accueil commercial : auberges et aubergistes .	159
Conclusion de la deuxième partie . .	170
<b>Partie 3 : Réseau routier et trafic : les fondements d'une structuration cohérente . .</b>	173
<i>Chapitre 1</i> : Le vin, les grains et quelques autres productions locales . .	174
A- Une production vivaroise hautement commerciale : le vin .	174
B- Le Vivarais importateur de céréales ? . .	190
C- De multiples petites productions d'exportation .	198
<i>Chapitre 2</i> : L'élevage, la transhumance et la commercialisation du bétail .	206
A- Un élevage bovin, équin et ovin important .	207
B- La transhumance ovine en Vivarais .	230

C- La commercialisation des produits de l'élevage .	245
<i>Chapitre 3 : Des produits d'importation ou en transit .</i>	259
A- Une denrée d'importation majeure : le sel .	259
B- Divers produits d'importation et en transit . .	268
<i>Chapitre 4 : Pèlerins et pèlerinages : sur les routes de Notre-Dame du Puy .</i>	273
A- Les origines du pèlerinage marial et son essor . .	274
B- L'attraction du centre marial .	277
C- Les pèlerins du Puy et les routes régionales .	284
Conclusion de la troisième partie .	290
<b>Partie 4 : Autour de la route médiévale en Vivarais .</b>	293
<i>Chapitre 1 : Onomastique routière vivaroise . .</i>	294
A- Les appellatifs et les adjectifs routiers .	295
B- Toponymie et axes routiers . .	305
<i>Chapitre 2 : La route sur la longue durée .</i>	325
A- Identifier les itinéraires antiques .	326
B- Le devenir des routes antiques et le réseau routier altimédiéval .	337
<i>Chapitre 3 : Route et pouvoirs .</i>	346
A- Route et pouvoir seigneurial .	346
B- Route et pouvoir royal à la fin du Moyen Age . .	374
C- Le rôle des autorités municipales et des états naissants .	378
Conclusion de la quatrième partie . .	381
<b>Partie 5 : Réseau routier, espace et peuplement : de la paroisse altimédiévale à la ville . .</b>	383
<i>Chapitre 1 : Route et lieux de culte . .</i>	384
A- Eglises, paroisses et routes .	384
B- Etablissements monastiques et réseau routier . .	391
<i>Chapitre 2 : Route et peuplement castral .</i>	398
A- Approche conceptuelle .	399
B- Exemples vivarois d'interrelation route-château .	403
<i>Chapitre 3 : Route et développement urbain .</i>	407

A- Identifier et cartographier le phénomène urbain .	407
B- Expliquer le réseau urbain : vers un modèle de ville « routière » ? .	414
Conclusion de la quatrième partie . .	446
<b>Conclusion générale .</b>	<b>449</b>
<b>Annexes et cartes . .</b>	<b>453</b>
Annexe n°1 : tableau récapitulatif des itinéraires routiers vivarois .	453
Annexe n°2 : tableau récapitulatif des premières mentions d'hôpitaux et de maladreries .	456
Annexe n°3 : tableau récapitulatif des auberges . .	465
Annexe n°4 : exemples de tarifs de péages vivarois ou périvivarois .	469
Relevé du tarif du péage du mandement d'Aubenas, 1397 . .	469
Relevé du tarif du péage de Mayres, 9 octobre 1532 .	472
Tarif du péage de Rochemaure et Montélimar, 1204 ? <sup>( 2392 )</sup> .	472
Pancarte du péage de Saint-Jean-de-Maruéjols et Saint-Ambroix, 1325 .	475
Annexe n°5 : répartition synthétique des principaux produits mentionnés dans les tarifs de péages vivarois. .	481
Annexe n°6 : nombre de passages de différents produits enregistrés au péage de La Voulte entre septembre 1399 et août 1400 (B.N.F., Nouv. acq. lat., Ms. 2131) .	485
Annexe n°7 : les scieries attestées sur le Plateau à la fin du Moyen Age .	486
Annexe n°8 : la transhumance en Vivarais et sur ses marges .	487
Un exemple illustrant l'essor de la transhumance en Vivarais : le règlement édicté par Pons de Montlaur au sujet des moutons à l'estive sur le Plateau. .	487
Annexe n°9 : localités où sont attestés des artisans du cuir et des chauchières .	490
Annexe n°10 : localités où sont attestés des artisans travaillant le drap et des tisserands . .	492
Annexe n°11 : inventaire des toponymes liés à la route . .	496
HABITARE / HOSPES /HOSPITALE / BEGUDA / TAVERNA . .	502
Annexe n°12 : un exemple de litige autour des droits comtaux sur les routes, l'opposition des Polignac puis des Montlaur avec les évêques du Puy . .	516
Annexe n°13 : tableau récapitulatif des péages levés en Vivarais et sur ses marges .	520
Annexe n°14 : tableau récapitulatif des relations château-route . .	526

<sup>2392</sup> ) Sur cet acte et son interprétation dans le contexte d'émergence des péages, cf. supra, p. 407.

Annexe n°15 : nombre de feux des paroisses vivaroises en 1464 .	532
Annexe n°16 : répartition de la taille (aide et crue cumulées) de l'année 1478 .	539
<b>Sources et bibliographie .</b>	<b>555</b>
Sources manuscrites . .	555
Archives départementales de l'Ardèche .	555
Sources imprimées, inventaires d'archives et études de sources .	576
Bibliographie vivaroise .	587
Bibliographie régionale (Languedoc, Velay, Gévaudan, Forez, sillon rhodanien) .	599
Bibliographie générale .	613
<b>Monographies d'itinéraires routiers . .</b>	<b>647</b>
INTRODUCTION . .	647
<i>Chapitre 1</i> : Les chemins du rebord sud du massif du Pilat .	648
A- Du Rhône au Puy par Bourg-Argental et Yssingeaux, cartes n° 1 à 11 .	648
B- De Champagne et d'Annonay aux vallées du Gier et de la Loire par Le Bessat, cartes n° 11 et 12 . .	658
<i>Chapitre 2</i> : Les chemins du Piedmont annonéen .	661
A- D'Annonay à Serrières, cartes n° 14 et 15 .	661
B- D'Annonay à Champagne, cartes n°16 et 17. . .	665
C- D'Annonay et de Boulieu à Andance, cartes n°16 et 17 . .	667
D- D'Annonay à Sarras et Saint-Vallier cartes n°18 et 19 . .	669
E- D'Annonay à Tournon par Quintenas et Etables, cartes n°20 à 23 .	671
F- D'Annonay à Saint-Bonnet-le-Froid par la Cance, cartes n°24 à 26 . .	675
G- D'Annonay à Bourg-Argental et à la vallée de la Deûme, cartes n°26 et 27 .	679
H- De la vallée de la Cance à celle de la Deûme par Vanosc, cartes n°28 . .	681
I- D'Annonay à Satillieu et à Pailharès, cartes n°29 à 31 .	683
K- La route de Silon à Satillieu, cartes n°33 à 35 .	687
<i>Chapitre 3</i> : Les chemins des abords de la vallée du Doux .	689
A- De Tournon au Puy par Saint-Félicien et Lalouvesc, cartes n°36 à 44 . .	690
B- De Tournon au Puy par Saint-Agrève, cartes n°45 à 58 . .	700

C- De Saint-Félicien et Pailharès à Saint-Agrève, cartes n°59 à 61 .	725
D- De Boucieu à Saint-Félicien, carte n°62 . .	731
<i>Chapitre 4</i> : Les chemins du plateau de Vernoux . .	733
A- De Valence à Saint-Agrève par Vernoux et Chalencon, cartes n°63à 72 . .	734
B- De Valence à Saint-Agrève par Soyons, Toulaud et Vernoux, cartes n°64 à 66 .	750
C- De la vallée de l'Eyrieux à Saint-Agrève par Vernoux, cartes n°73 et 74 . .	753
D- De Valence à Saint-Agrève par Saint-Didier et Lamastre, cartes n°75 à 77 .	756
E- De Valence à Vernoux par Saint-Didier-de-Crussol, carte n°80 . .	761
F- De Boucieu à Châteauneuf-de-Vernoux et Chalencon, carte n°78 et 80 .	762
<i>Chapitre 5</i> : Les chemins des Boutières et du massif du mont Mézenc .	765
A- Du Rhône au Puy par la vallée de l'Eyrieux et Chalencon, cartes n°81 à 84 .	766
<i>Chapitre 6</i> : Les chemins de la haute vallée de l'Ardèche et de ses affluents . .	828
<i>Chapitre 7</i> : Les chemins du Bas-Vivarais calcaire .	885



---

# INTRODUCTION

L'histoire de l'organisation de l'espace et des structures de peuplement offre un large champ d'investigations en plein essor, notamment sous l'impulsion des travaux issus de l'archéologie, ou encore des nouvelles orientations de l'histoire urbaine qui s'intéresse à l'étude des réseaux de petites villes. Cependant, malgré quelques travaux pionniers, un thème essentiel pour comprendre le peuplement et sa structuration est encore trop souvent ignoré. Attaché aux différentes formes d'habitat, l'historien du peuplement méconnaît les réseaux routiers, ou les appréhende au travers d'études monographiques vieillies. Les recherches conduites dans le Jura suisse et le Valais <sup>(1)</sup> montrent pourtant que les routes ne sont pas les simples vecteurs d'un trafic, mais des structures de peuplement à part entière. Il est vrai que l'histoire routière connaît encore de nombreuses carences et malgré les travaux novateurs de Robert-Henri Bautier <sup>(2)</sup>, les études de réseaux viaries ne se sont pas multipliées. Un espace de recherche encore très largement vierge s'ouvre donc.

<sup>1</sup> ) Vion (E.) : « Aspects méthodologiques de la recherche des anciens chemins et des voies romaines en pays de Vaud (Suisse) », *Caesarodunum*, 1983, p. 339-353 ; Vion (E.) : « L'analyse archéologique des réseaux routiers : une rupture méthodologique, des réponses nouvelles » *Paysages découverts*, t. I, Lausanne, 1989, p. 67-69 ; Vion (E.) : « Itinéraires et lieux habités : les deux pôles de l'analyse archéologique des réseaux routiers », *Peuplement et exploitation du milieu alpin, antiquité et haut Moyen Age* (Actes du colloque de Belley, 1989), *Caesarodunum*, 1991, p. 231-245.

<sup>2</sup> ) On pense ici à ses travaux sur la route, regroupés dans Bautier (R.-H.) : *Sur l'histoire économique de la France, la route, le fleuve et la foire*, Londres, Variorum, 1991.

Nous tenterons dans les pages qui suivent d'expliquer comment le réseau routier d'une région de frontière se structure, comment il vit et quelles sont ses répercussions sur le peuplement. Dans ce cadre, le choix du Vivarais s'avère particulièrement intéressant. En effet, ce diocèse est aux confins du Bas-Languedoc, du Massif Central, du sillon rhodanien et du Forez, dans une position de frontière géographique. Ainsi que l'ont montré nos précédents travaux portant sur l'ensemble de l'arc cévenol<sup>(3)</sup>, il est parcouru par de nombreux axes reliant ces régions, voisines mais différentes et complémentaires. Néanmoins, il n'était pas question pour nous de cantonner étroitement notre travail aux limites du Vivarais, les routes se jouant des frontières. Si le diocèse civil de Vivarais constitue donc le cœur de la région étudiée, afin de conserver la cohérence des itinéraires décrits, nous avons dû étendre notre travail jusqu'aux portes du Puy à l'ouest, débordant en Forez au nord et en Uzège au sud. Seul le Rhône constitue une limite intangible à l'ouest.

Couvrant un champ thématique large, ou plutôt une association de plusieurs champs, histoire du peuplement, histoire des échanges économiques, histoire rurale, mais aussi histoire urbaine, notre travail n'a pas la prétention d'épuiser l'un ou l'autre de ces domaines. En effet, nous n'avons nullement voulu présenter une histoire des villes du Vivarais, pas plus qu'une histoire de ses campagnes ou de son commerce, mais bien une association de différents éléments concourant à éclairer l'histoire de la route et les formes de peuplement qui lui sont liées. Très rapidement, des questions de limites chronologiques se sont posées. Travailler uniquement sur le bas Moyen Age, période où le réseau routier peut être reconstitué avec précision, était séduisant. Cependant, les phénomènes de peuplement demandent à être étudiés sur la longue durée. Exclure le haut Moyen Age ou le Moyen Age central aurait occulté des siècles essentiels dans la mise en place du réseau routier et des formes d'habitat qui l'entourent. C'est pour cette raison que nous avons pris le parti, tout en restant attachés à une large fin du Moyen Age, de ne pas écarter les problèmes portant sur des périodes plus anciennes, nous engageant même parfois dans de longs développements sur le haut Moyen Age. Inversement, la décision d'arrêter notre étude à la fin du XV<sup>e</sup> siècle répond à un choix en partie arbitraire : les véritables changements en matière routière sont à placer à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle et non avant. Poursuivre notre étude jusque là aurait assurément été intéressant, mais ce travail était été quantitativement hors de portée. En outre, si l'histoire de la route ne connaît aucune coupure à la fin du Moyen Age, les évolutions économiques et sociales ainsi que l'arrivée du protestantisme dans la région à compter de la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle justifient à eux seuls de ne pas étendre notre étude au-delà des années 1520-1530.

Dans l'historiographie régionale, l'essor de la sériciculture et les guerres de religions ont largement occulté le Moyen Age, qui, comparativement aux périodes suivantes, n'a que peu été étudié. Ce quasi désert historiographique nous a donc procuré une grande liberté de travail, appréciable et stimulante, mais nous a aussi laissé pour l'essentiel sans guide et avec bien peu de bases solides sur les thèmes abordés. En conséquence, nous avons parfois dû développer plusieurs thèmes paraissant éloignés de notre sujet premier,

---

<sup>3</sup> ) Brechon (F.) : *Espace et relations en Cévennes : première approche des structures d'échange (milieu XIII<sup>e</sup> siècle-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, mémoire de D.E.A., université Lumière-Lyon 2, 1994.

mais qui sont indispensables pour étayer notre propos sur la route. Signalons cependant quelques jalons historiographiques majeurs, cinq ou six au maximum en un siècle, auxquels il faudrait associer plusieurs autres travaux moins conséquents, des mémoires de maîtrise ou des ouvrages d'historiens locaux principalement, que nous indiquerons par la suite. C'est d'abord la synthèse d'histoire politique, administrative et événementielle de Jacques Rouchier et Jean Régné : rédigée pour partie au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, elle a été publiée dans les années 1920<sup>(4)</sup>. Les années 1950 connaissent l'édition d'une thèse d'histoire du droit, celle de Pierre Babey, portant sur le temporel des évêques de Viviers<sup>(5)</sup>. Dans les années 1970, sont soutenues deux thèses de l'Ecole des Chartes traitant des campagnes vivaroises au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, ainsi qu'une sur la ville de Tournon à la même période<sup>(6)</sup>. Dans les années 1980 et 1990, plusieurs études abordent marginalement le Vivarais : c'est, par ordre chronologique, la thèse d'histoire urbaine de Bernard Rivet sur la ville du Puy au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>(7)</sup>, puis celle de Daniel Le Blévec traitant de l'assistance dans les régions du Bas-Rhône<sup>(8)</sup>, et pour finir la thèse de Jacques Rossiaud, retraçant l'histoire du Rhône à la fin du Moyen Age<sup>(9)</sup>. Il faut attendre la fin des années 1990 pour qu'une étude d'ampleur développant des aspects autres que politiques et institutionnels porte sur l'ensemble du Vivarais. La thèse de Pierre-Yves Laffont, soutenue en 1998, s'intéresse au château et à l'aristocratie châtelaine entre les X<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles. Elle constitue le premier travail d'histoire sur le peuplement du Vivarais, mettant en lumière les formes, le rythme et les modalités du phénomène castral et de l'*incastellamento* dans la région<sup>(10)</sup>. A ces travaux, il faut aussi associer la thèse d'Alain Molinier sur les campagnes vivaroises aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, et celle de Roger Lauxérois sur la cité antique d'Alba<sup>(11)</sup>. Bien que ne portant

<sup>4</sup> ) Rouchier (J.) et Régné (J.) : *Histoire du Vivarais* ; t. I : *des origines à 1039*, Largentière, 1919 ; t. II : *le développement politique et administratif du pays de 1039 à 1500*, Largentière, 1921 ; t. III : *franchises et bourgeoisies, des origines à 1789*, Largentière, 1945.

<sup>5</sup> ) Babey (P.) : *Le pouvoir temporel des Evêques de Viviers au Moyen Age, 815-1452*, Paris, 1956.

<sup>6</sup> ) Souchon (C.) : *Le Haut-Vivarais d'après les estimés de 1464*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1970, 298 p. ; Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1973, 250 p. ; Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1984, 6 vol.

<sup>7</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle : le Puy-en-Velay*, Le Puy, 1988.

<sup>8</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du Bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, thèse d'état dactylographiée, université de Paris IV, 1994, 4 vol.

<sup>9</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, dossier de thèse pour le doctorat d'état sur travaux, université de Paris I, 1994, 6 vol.

<sup>10</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècle*, université Lumière-Lyon 2, 1998, 3 vol.

<sup>11</sup> ) Molinier (A.) : *Stagnation et croissance, le Vivarais aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1985, 500 p. ; Lauxérois (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, Paris, 1983, 320 p., 11 fig., 7 pl.

pas sur le Moyen Age, toutes deux ont souvent été consultées dans la mesure où elles permettent une mise en perspective chronologique indispensable au-delà de notre période.

La première partie de notre travail vise à reconstituer le réseau routier médiéval dans son ensemble. Devant la masse de données que représente la description des chemins, il a été nécessaire de renvoyer dans un second tome leur présentation monographique, ne retenant qu'une brève synthèse dans le présent volume. Ce choix, s'il facilite la lecture de l'ensemble, n'en pousse pas moins parfois à un certain nombre de redites. Cependant, nous avons essayé de les limiter, ne laissant subsister dans les pages qui suivent que les conclusions permettant d'étayer le travail de synthèse.

Une fois, présenté et analysé, il sera possible d'aborder la vie du réseau routier : la seconde partie sera consacrée à l'état de la route, aux techniques de transport, aux conditions de voyage et à l'accueil du voyageur.

Dans une troisième partie, nous chercherons à cerner les fondements du réseau routier et à expliquer les raisons profondes de sa structuration, plusieurs facteurs entrant en ligne de compte. C'est ici que les carences de l'historiographie vivaroise se feront le plus sentir, nous imposant d'aborder longuement un certain nombre de questions sur le commerce et les échanges dans la région.

Plusieurs approches, regroupées dans une quatrième partie, éclairent divers aspects particuliers de l'histoire du réseau routier. Bien qu'assez éloignées les unes des autres, elles concourent toutes à mieux caractériser la route médiévale, qu'il s'agisse de toponymie, des relations que les chemins entretiennent avec les structures de pouvoir, ou encore des origines antiques du réseau viaire médiéval. Elles demandaient donc à être abordées ici indépendamment des problèmes développés dans les autres sections de ce travail, dont elles sont le complément.

Enfin, dans un cinquième et dernier temps, nous étudierons les relations entre routes et habitat, depuis la répartition des églises et des paroisses au haut Moyen Age, jusqu'au développement urbain des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, en passant par la mise en place du réseau castral et l'*incastellamento*. Nous mettrons ainsi en évidence le rôle de la route dans l'organisation du peuplement de la région, qui lui confère une large part de sa cohérence et en explique partiellement la géographie.

Les six années de travail qui se terminent aujourd'hui n'ont été possibles qu'avec le soutien de plusieurs personnes qu'il nous est agréable de mentionner. Outre les parents et amis, qui nous ont aidé et encouragé, ou ont toléré les longues journées de travail des derniers mois, particulièrement Sandrine, nous souhaitons remercier notre directrice de thèse, M<sup>me</sup> Marie-Thérèse Lorcin. Elle a suivi nos travaux avec attention tout en nous laissant un large espace de liberté. Ce sont aussi les membres de l'U.M.R. 5648 dont plusieurs ont été tout particulièrement attentifs à notre travail. Nous pensons principalement à M. Pierre Guichard, son actuel Directeur, qui suit nos travaux sur le Vivarais depuis notre maîtrise, à M. Denis Menjot, particulièrement intéressé par le volet urbain de notre étude, ou encore M. Jean-Michel Poisson, avec qui nous avons de nombreuses fois discuté d'archéologie. Ensuite, nous tenons à remercier M. Pierre-Yves Laffont, avec qui nous avons travaillé sur le Moyen Age vivarois, réalisant de concert nos

---

deux thèses aux thèmes si complémentaires. De longues heures de discussions ont permis tant d'échanges fructueux que notre travail ne serait pas ce qu'il est si plusieurs aspects n'en avaient été débattus ensemble. Pour finir, nous remercions M<sup>me</sup> Monique Bourin, MM. Noël Coulet, Pierre Guichard, Daniel Le Blévec et Denis Menjot d'avoir accepté de juger ce travail.



## ***Préambule géographique : Le Vivarais, un espace frontière***

Sans entrer dans une longue présentation de la géographie vivaroise, qui serait hors de propos ici, quelques éléments orographiques, hydrographiques et climatiques méritent d'être développés en préambule afin de mieux appréhender le caractère de la région. Dans l'optique qui est la nôtre, nous serons avant tout attentifs aux éléments ayant une importance en matière de circulation, tel que le relief, les précipitations, emportant routes et ponts, ou encore la neige, isolant la Montagne vivaroise pendant de longues semaines.

Pays de marges, le Vivarais demande en outre à être défini, puisqu'en effet, ni la géographie physique, ni les découpages politiques et administratifs, ne lui forgent d'unité évidente avant l'extrême fin du Moyen Age. Toutefois, ainsi que nous allons tenter de l'expliquer dans les pages qui suivent, c'est de sa situation marginale qu'il tire subtilement ses éléments d'unité et sa spécificité.

### **A- Les caractères généraux de la géographie vivaroise**

Le Vivarais se présente sous la forme d'un vaste triangle de 140 kilomètres dans sa plus grande extension du nord au sud, le long du Rhône, et de 80 kilomètres de large entre le Velay et le Rhône <sup>(12)</sup>. Toutefois, construction politique et administrative avant tout, ses

limites naturelles demeurent floues au nord, à l'ouest et au sud, seule la vallée du Rhône formant une frontière naturelle continue. Le point bas du Vivarais, situé au confluent Rhône-Ardèche, est à une altitude de 60 mètres environ, le sommet le plus élevé étant le mont Mézenc, sur les confins vellaves, qui culmine à une altitude de 1754 mètres. A l'intérieur de ces limites, le Vivarais ne présente aucune unité géographique et c'est bien de mosaïque dont il faut parler. Plusieurs régions aux caractères naturels très différents peuvent être isolées : nous distinguerons, du nord au sud, le Haut-Vivarais, les Boutières, le Coiron, les Cévennes et le Bas-Vivarais calcaire, encadrés à l'ouest par la Montagne (aussi appelée usuellement le Plateau) et à l'est par le talus rhodanien.

### 1- Le Haut-Vivarais

---

D'acception plus réduite en terme géographique qu'administratif, le Haut-Vivarais correspond à l'extrême nord du triangle vivarois. S'étendant du bord de la vallée du Rhône au massif du Mont Pilat et jusqu'à la vallée de l'Eyrieux, trois régions aux caractères sensiblement différents sont à distinguer au sein du Haut-Vivarais : le plateau annonéen, ou Piedmont, au nord ; le plateau de Vernoux, au sud, et les reliefs des confins du Velay et du Forez, à l'ouest.

Le plateau annonéen, ou Piedmont, centré autour de la ville d'Annonay est une surface cristalline faiblement mamelonnée, au relief ouvert, s'étageant entre 300 et 500 mètres d'altitude. Le Piedmont n'offre aucun obstacle au développement des activités humaines et à l'établissement d'un réseau routier. Le seul problème se posant au voyageur est de gagner ce plateau formant un balcon au-dessus de la vallée du Rhône : quelques vallées entaillent heureusement cet obstacle et permettent de le franchir au prix de rudes montées.

Au sud, le plateau de Vernoux, d'une altitude moyenne plus élevée, oscillant entre 500 et 800 mètres, présente un relief plus complexe et plus accidenté, constitué de serres granitiques arrondies, succédant à des petits plateaux et des vallées modérément encaissées. L'ensemble du plateau de Vernoux offre déjà l'image d'un relief semi-montagnard, sans pour autant opposer d'obstacle majeur aux circulations.

A l'ouest, le relief se fait plus abrupt et élevé, avec des sommets avoisinant ou dépassant les 1400 mètres, comme le massif du Pilat, culminant à 1432 mètres, le Felletin à 1390 mètres, le Pyfara à 1387 mètres, ou encore le mont Chirat à 1191 mètres. Dans l'ensemble, même dans cette région au caractère montagneux marqué, les versants des vallées restent doux, ne prenant jamais un profil subvertical comme en d'autres secteurs montagneux. En outre, les principaux cours d'eaux que sont le Doux et son affluent la Daronne, l'Ay, la Cance, ou encore la Deûme, ne sont que peu encaissés, sauf exception en telle ou telle partie de leur parcours. Ils entaillent largement le relief, ouvrant des percées mises à profit par le réseau routier. C'est surtout le cas à l'ouest du plateau annonéen, pour franchir les crêtes de la région de Bourg-Argental, de Satillieu ou de

---

<sup>12</sup> ) Les éléments géographiques présentés dans les pages qui suivent sont pour l'essentiel issus de Bozon (P.) : *La vie rurale en Vivarais : études géographiques*, op. cit. ; Bozon (P.) : *L'Ardèche, la terre et les hommes du Vivarais*, op. cit. ; Blanchard (R.) : « Esquisse géographique du Vivarais », art. cité. Cf. infra, carte géographique générale du Vivarais.



Lalouvesc.

Le climat du Haut-Vivarais, pas plus que le relief, ne s'oppose aux circulations tout au long de l'année. Secteur vivarois le plus éloigné de la Méditerranée, le Haut-Vivarais est globalement sous influence climatique océanique. Les orages méditerranéens dévastateurs n'y arrivent que vidés de leur puissance : les précipitations y sont ainsi plutôt calmes, ne constituant pas une menace significative. Même si des crues importantes peuvent se produire, principalement sur une rivière comme le Doux, les cours d'eau sont peu fantasques et moins susceptibles qu'ailleurs en Vivarais d'emporter routes et ponts.

Les jours de neige y sont réduits, le manteau neigeux n'atteignant pas, sauf exceptions, des épaisseurs considérables et fondant relativement rapidement. Seules les crêtes de l'ouest, et le plateau de Vernoux, à l'altitude plus élevée, peuvent craindre des chutes plus abondantes, mais dans les vallées où le réseau routier est installé, elles excèdent rarement 20 ou 30 centimètres et ne tiennent généralement pas au sol plus de quelques jours.

## 2- Les Boutières

---

Immédiatement au sud du Haut-Vivarais, les Boutières sont limitées au sud et à l'ouest par la Montagne, au nord par la vallée de l'Eyrieux et à l'est par le Coiron. Entre Haut et Bas-Vivarais, cette région est sans doute la plus représentative de la géographie régionale, tant par ses sols, à dominante granitique recouverts ponctuellement d'épanchements volcaniques, que par son relief et son climat.

Etagé entre 300 mètres environ à l'est, dans la région de Pranles, et 1100 mètres à l'ouest, au contact de la Montagne et du mont Mézenc, le relief des Boutières est particulièrement accidenté. Succession de serres abruptes et déchiquetées, seuls quelques espaces subhorizontaux arrivent à se développer dans les Basses-Boutières et la région de Pranles, ou encore sur le rebord sud de la vallée de l'Eyrieux, de Gluiras à Jaunac. Les sommets des serres présentent parfois des espaces plans assez vastes, mais l'altitude en fait alors le domaine des landes de bruyères et de genêts, ou de maigres pâturages.

Le réseau hydrographique boutiérois est avant tout constitué par la vallée de l'Eyrieux qui borde la région au nord et par ses affluents de rive sud, complétés par le Mézayon et le Talaron, affluents de l'Ouvèze au sud des Boutières. Seules ces vallées, qui entrecoupent et isolent les crêtes acérées, constituent des axes de pénétration possibles, si toutefois elles ne prennent pas la forme de gorges étroites et peu praticables. En outre, très anastomosé, le réseau hydrographique se caractérise par une multitude de petits cours d'eau, le plus souvent à sec. Néanmoins, nous sommes aux portes du climat méditerranéen, et les précipitations orageuses peuvent brutalement métamorphoser un anodin filet d'eau en torrent emportant ponts, gués et terrains avoisinants. Ceci rend la circulation au fond de leurs gorges assez problématique et parfois périlleuse<sup>3</sup> : une rivière comme l'Eyrieux peut passer en quelques heures d'un débit inférieur à 1 m<sup>3</sup>/s à plus de 3000 m<sup>3</sup>/s !

Si les précipitations orageuses sont à redouter dans les fonds de vallée, la neige ne

domine pas en Boutières, même aux mois les plus rudes de l'hiver. Le manteau neigeux n'y est abondant et durable qu'à l'ouest, à proximité de la Montagne, aux environs des vallées de l'Eysse, de la Saliouzes, de l'Azette et de la Rimande, descendant du mont Mézenc. Là, les circulations peuvent être perturbées plusieurs jours durant, mais la situation n'y est toutefois pas comparable à celle du Plateau.

Les Boutières constituent donc une région globalement difficile, tant au niveau orographique que climatique, qui se prête peu aux circulations, bien que ce ne soit pas pour autant un pays fermé. Elles ont pourtant longtemps été perçues, à tort, comme une région très ouverte au transport, l'étymologie de Boutières ayant même été liée à *boteria*, outre à vin. Néanmoins, les caravanes traversant la région ne nous semblent pas très nombreuses, et assez peu chargées de vin qui transite plus au nord par la vallée du Doux, ou plus au sud par Aubenas. *Boteracium*, signifiant contrefort, nous semble plus adapté à la géographie boutiéroise <sup>(13)</sup>.

### 3- Le Coiron

---

De surface assez réduite (environ 200 km<sup>2</sup>), le Coiron est une véritable citadelle, circonscrite au nord par les dépressions de Chomérac et de Privas, à l'est par la vallée du Rhône, à l'ouest par les vallées de Boulogne et de Vesseaux, et au sud par le Bas-Vivarais calcaire. Formant un plateau d'épanchement basaltique bordé par des falaises de toutes parts, le relief du Coiron ondule mollement entre 600 et 800 mètres d'altitude. Le réseau hydrographique n'en a pas entaillé la surface, et ne provoque donc aucun accident pouvant s'opposer aux circulations, excepté sur son pourtour, marqué de profondes vallées permettant un accès facile au coeur du plateau.

Du fait de son altitude moyenne, le Coiron est, d'un point de vue climatique, le prolongement très atténué de la Montagne au coeur du Bas-Vivarais méditerranéen. La neige y est présente tous les hivers, le plus souvent sous forme de fréquents « passages neigeux » de quelques jours chacun, de sorte que le sol n'est jamais durablement couvert. Plus que tout, c'est sans doute un très violent vent, du nord ou du sud, qui caractérise le climat coironnais : voisin de la vallée du Rhône, le relief tabulaire ne lui oppose en effet aucun obstacle.

### 4- Les Cévennes

---

Les Cévennes vivaroises sont limitées au nord par la Montagne, à l'est par le Bas-Vivarais calcaire, au sud et à l'ouest par les Cévennes gardoises et lozériennes. Même si, de par leur position, elles s'apparentent à leurs voisines méridionales, elles présentent d'indéniables caractères propres. Le schiste ne domine pas autant qu'au sud. Les terrains granitiques et volcaniques sont très présents, de même que les grès et les calcaires marneux, chaque type de substrat induisant un relief différent. Globalement, le relief des Cévennes est le plus marqué et le plus accidenté du Vivarais, seules les Boutières pouvant soutenir la comparaison. Etagé de 300 à 1540 mètres, au point culminant du

<sup>13</sup> ) Niermeyer (J.-F.) : *Mediae latinitatis lexicon minus*, op. cit., p. 102.

massif du Tanargue, le relief cévenol s'apparente à un très abrupt amphithéâtre dominant le Bas-Vivarais et l'Uzège.

L'étage inférieur est constitué de terres gréseuses et marno-calcaires, s'étendant au pied est des Cévennes, du Col de l'Escrinet au nord jusqu'aux Vans au sud. L'altitude varie autour de 300 à 600 mètres, avec un relief ondulé, parfois assez accentué, mais les versants ne présentent toutefois jamais le caractère subvertical des régions schisteuses.

L'étage intermédiaire, constitué des terrains granitiques, volcaniques et schisteux, offre tout au contraire l'image d'un pays où la verticale domine. C'est une région aux serres aiguës se succédant sans répit entre des vallées profondes de plusieurs centaines de mètres. A titre d'exemple, le village de Valgorge, situé au fond de la haute vallée de la Baume, est encadré par des serres le dominant de près de 1000 mètres au nord et de plus de 500 au sud. De même, en 3,5 kilomètres au niveau de Largentière, le Tanargue perd près de 800 mètres d'altitude. Une nette différence oppose toutefois les régions du sud du Tanargue, avant tout schisteuses à celles du nord, au substrat granitique et volcanique. En effet, au sud, les profondes vallées ne sont que des coups de sabres au fond desquelles l'horizontale demeure rare. Au nord du Tanargue, en terrain granitique, les fonds de vallées sont au contraire plus cléments et offrent des espaces plans pouvant atteindre un kilomètre de large, comme à Montpezat ou dans la région de Thueyts. De plus, un certain nombre de reliefs volcaniques présentent des versants moins abrupts que les vieux reliefs hercyniens totalement décharnés et érodés.

L'étage cévenol supérieur offre encore des caractères totalement différents qui confinent le plus souvent à ceux de la Montagne proprement dite<sup>(14)</sup>. Le substrat est soit granitique, formant des plateaux mamelonnés, soit schisteux, dessinant alors des échines plus ou moins larges dominant les serres. A une altitude voisine de 1000 mètres, c'est le domaine des « chams », (Chamlonge, Cham du Cros, Cham du Jou par exemple), vastes espaces incultes couverts de prairies subalpines et de maigres landes à genêt ou à bruyère.

Si le relief cévenol est globalement dur, il en est de même du réseau hydrographique qui a profondément façonné ce pays de forte érosion. Quelques rivières principales le structurent, alimentées par une multitude de petits cours d'eau torrentueux qui donnent au réseau hydrographique un caractère montagnard marqué. Le régime des rivières cévenoles impose la prudence et ne facilite pas les établissements humains dans les étroits fonds de vallées où elles courent. Ainsi, si des rivières comme la Baume ou le Chassezac sont le plus souvent presque à sec, leur flux peut dépasser 3000 m<sup>3</sup>/s. L'Ardèche en crue culmine régulièrement à 5000 m<sup>3</sup>/s. En 1890, elle a même roulé des flots estimés à plus de 7500 m<sup>3</sup>/s, soit plus que le Rhône à son embouchure à l'étiage. Plus encore que le débit atteint, c'est la vitesse des crues qu'il faut prendre en compte ; c'est elle occasionne les dégâts considérables enregistrés après chaque montée des eaux. La plus importante de toutes celles que l'on a enregistrées, survenue en 1890, a emporté vingt-deux ponts sur le seul cours de l'Ardèche. A la lecture de ces quelques chiffres et sachant que des crues importantes surviennent en moyenne tout les cinq ou dix

---

<sup>14</sup> ) Sur l'étage supérieur des Cévennes vivaraises et plus spécifiquement sur le massif du Tanargue, cf. Michau (D.), Le Besnerais (V.) et Lèbre (F.) : *Massif du Tanargue, regard écologique sur le sud de la montagne ardéchoise*, op. cit.

ans, il est aisé de comprendre que l'établissement de ponts, de gués, d'installations hydrauliques comme des moulins, ou des tanneries, souvent en bordure de rivières, n'est pas facilité, et plus qu'ailleurs, constitue, en Cévennes, un labeur toujours à recommencer.

Le talus cévenol participe pleinement du climat méditerranéen, parfois seulement plus frais du fait de l'altitude. Ce sont d'ailleurs les orages méditerranéens d'automne qui provoquent les crues les plus importantes. Hormis cela, le climat ne s'oppose donc pas aux circulations, sauf en hautes Cévennes où les influences méditerranéennes sont très atténuées et où la neige fait son apparition. En effet, au-delà de 1000 mètres, il n'est pas rare que cette dernière s'installe durablement entre décembre et mars, les circulations pouvant alors être interrompues durant plusieurs jours. A titre indicatif, en janvier 1978, dans la région de Loubaresse et de Borne, il est tombé 1,75 mètre de neige en trois jours. Cela constitue certes une année exceptionnelle, mais révélatrice des désordres que le climat peut entraîner.

## **5- Le Bas-Vivarais**

---

Le Bas-Vivarais géographique a une étendue moindre que le Bas-Vivarais politique et administratif. Le second recouvre les deux tiers du bailliage du Vivarais situés au sud de la rivière Eyrieux, alors que le Bas-Vivarais géographique correspond à la région calcaire comprise entre Cévennes et Rhône.

Le Bas-Vivarais se présente avant tout comme un vaste plateau calcaire et marno-calcaire dont l'altitude varie de 200 à 700 mètres environ <sup>(15)</sup>. De relief globalement vallonné, les accidents majeurs sont rares. Signalons toutefois quelques gorges profondes, interdisant tout passage ou presque, comme celles de l'Ardèche, avec ses falaises de plus de deux cents mètres de hauteur, ou encore celles de la Baume. Par ailleurs, le Bas-Vivarais est l'aire d'élection du climat méditerranéen. Les faibles précipitations associées à un terrain karstique font du coeur de la région, vers Gras, Saint-Remèze et Bidon, un quasi désert humain, et ce dès le Moyen Age. Les rivières sont peu nombreuses, et le plus souvent sèches. De ce fait, elles n'opposent jamais d'obstacle aux circulations, et même leurs crues sont atténuées par le caractère très perméable du sol, absorbant rapidement les excès des précipitations. Les hivers tempérés garantissent aussi la région contre la neige, peu fréquente et restant rarement au sol plus d'une journée.

Le milieu naturel n'oppose donc pas d'obstacles sérieux aux circulations, si ce n'est l'absence d'eau qui caractérise la région et en fait, malgré d'indéniables atouts climatiques, l'une des plus désolée du Vivarais.

## **6- La Montagne**

---

Bordant le Vivarais à l'ouest, la Montagne, ou Plateau, est essentiellement constituée du

<sup>15</sup>) Sur le Bas-Vivarais calcaire, cf. aussi Roman (F.) : *Le Bas-Vivarais*, *op. cit.*

bassin supérieur de la Loire, en amont d'Arlempdes, avec une extension au nord, sur les hauts bassins du Lignon et de l'Eyrieux.

Le Plateau vivarois, aux confins avec le Velay, est une planèze granitique couverte par endroits de vastes tables d'épanchement basaltique. Le réseau hydrographique, peu encaissé, n'a pas tracé de vallées profondes, mais sur ce relief, globalement tabulaire et présentant seulement de grandes ondulations, des pointements éruptifs plus récents avivent le paysage par endroits. Ces reliefs jeunes, dominant les anciens plateaux, culminent à 1754 mètres au mont Mézenc et à 1551 mètres au mont Gerbier de Jonc.

Plus que le relief, c'est le climat qui caractérise la Montagne vivaroise <sup>( 16 )</sup>. Particulièrement rude, il ne présente plus aucun signe de la douceur méditerranéenne qui baigne le Bas-Vivarais et les Cévennes, pourtant distants de quelques dizaines de kilomètres seulement. La saison dominante est l'hiver, qui peut durer six mois. Les moyennes annuelles des températures ne dépassent pas 4° à 7° selon les secteurs, des extrêmes avoisinant -30° n'étant pas rares les mauvaises années. La dureté de l'hiver se manifeste aussi par le nombre de jours sans aucun dégel : de 50 à 70 selon les hivers. A Sainte-Eulalie, au coeur du plateau, il gèle jusqu'à 182 jours par an !

Outre ces rudes gelées, le climat est marqué par l'importance des chutes de neige : en moyenne 5 mètres par hiver au sommet du mont Mézenc, certes inhabité, mais encore entre 2 mètres et 2,70 mètres sur les régions habitées, le manteau épais pouvant rester au sol plusieurs semaines. Si ces importantes chutes de neige sont avant tout concentrées entre la mi-décembre et la mi-mars, un enneigement sporadique de quelques jours est à redouter toute l'année, seule la période allant de la mi-juillet à la mi-août étant généralement épargnée.

Le troisième élément climatique dominant, qui se lie au gel et à la neige pour compléter la dureté du climat de la Montagne vivaroise, est le vent. Il souffle, du nord ou du sud, environ 330 à 340 jours par an. En hiver, dépassant parfois 100 km/h, il se transforme en véritable blizzard, la « burle », qui soulève la neige déposée au sol et forme des congères pouvant atteindre, voire dépasser, 7 à 8 mètres.

Si le relief globalement tabulaire ne présente aucun obstacle aux circulations, c'est avec le climat qu'il faut compter. C'est lui qui impose ses conditions. Lorsque la burle se lève sur un manteau neigeux déjà épais et qu'il gèle à -20°, il arrive encore que des personnes s'étant aventurées hors de chez elles soient retrouvées mortes de froid, égarées à quelques mètres de leur habitation. La viabilité des routes reliant vallée du Rhône et Massif Central, qui toutes traversent la Montagne, ne peut qu'en être affectée. Rendues difficiles de novembre à avril, elles sont souvent interrompues de la mi-décembre à la mi-mars lorsque le Plateau est totalement pris par le gel.

## 7- Le rivage rhodanien

---

Le rivage rhodanien constitue une étroite bande alluviale de 140 kilomètres de

<sup>16</sup> ) Sur le climat de la région du mont Mézenc, coeur du plateau vivaro-vellave, cf. Defive (E.) et Vidal (H.) : « Temps et climat du Mézenc », art. cité.

développement du nord au sud, pour une largeur de quelques centaines de mètres en moyenne. La véritable plaine rhodanienne s'étend en rive gauche du fleuve. En effet, un coteau abrupt borde le Rhône de près. Il parvient parfois même à plonger presque directement dans l'eau comme à Serrières ou à Tournon, constituant ainsi des défilés étroits. A l'inverse, les confluent du Rhône et des rivières descendant de l'intérieur du Vivarais forment le plus souvent de petits deltas alluviaux pouvant atteindre deux ou trois kilomètres de largeur. Même aux points les plus étroits, le rivage rhodanien n'oppose jamais d'obstacle topographique aux circulations. L'homme a dû toutefois en permanence tenir compte de deux facteurs. D'une part, certains affluents du Rhône peuvent nécessiter des aménagements particuliers, ponts ou bacs, et proches de leur confluent avec le fleuve, ils présentent un débit de crue important posant des problèmes certains. D'autre part, le fleuve est souvent violent, parfois même dévastateur, et toujours imprévisible dans son tracé. En effet, il divague assez largement au gré des crues, laissant derrière lui des îles nouvelles, mais emportant aussi des terres et certains tronçons de route, comme nous avons pu le constater à Saint-Montan, Saint-Just ou Soyons.

A l'issue de ce tour d'horizon rapide des régions composant le Vivarais, les contrastes sont flagrants, qu'il s'agisse d'opposer le Bas-Vivarais calcaire totalement méditerranéen et la Montagne dépassant 1000 mètres d'altitude moyenne, avec son rude climat hivernal, ou encore le Haut-Vivarais verdoyant, doucement vallonné, et les Cévennes, arides et décharnées par l'érosion. Le Vivarais est donc indéniablement, avant tout, un carrefour d'influences géographiques entre Massif Central, région lyonnaise, sillon rhodanien et Bas-Languedoc. De ce point de vue, la région peut se définir comme une zone frontière unissant tous ces ensembles si dissemblables, et principalement les plaines languedociennes et rhodaniennes au Massif Central. L'ensemble du relief vivarois forme un vaste amphithéâtre de 40 à 80 kilomètres de largeur, étagé entre Rhône et Massif Central. En effet, l'altitude moyenne du sillon rhodanien, bordant le Vivarais à l'est, est de 100 à 150 mètres, alors que le Plateau qui le limite à l'ouest, culmine à 1300 mètres. Sur le pourtour sud-est du Massif Central, cette situation n'est cependant pas limitée au Vivarais. La Montagne Noire au sud, les Grands Causses, les Cévennes gardoises et lozériennes constituent aussi une frontière entre plaines et montagnes <sup>(17)</sup>. Néanmoins, toutes ces régions sont intégrées à des ensembles politiques et administratifs qui leurs sont extérieurs, et ne présentent donc pas véritablement d'unité, ce qui n'est pas le cas du Vivarais.

## B- Une construction politique et administrative

Si l'unité du Vivarais n'est pas géographique, elle s'explique par son évolution politique et administrative, qui lui en forge une. Elle est toutefois tardive, la situation médiévale

---

<sup>17</sup> ) Pour une vision plus générale des échanges se développant à la périphérie sud-est du Massif Central, cf. Brechon (F.) : *Espace et relations dans les Cévennes. Première approche des structures d'échange (milieu XIII<sup>e</sup> siècle, milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit.

tendant au contraire à dissoudre le Vivarais dans des ensembles qui lui sont extérieurs.

En effet, trois diocèses se partagent la région étudiée. Le Haut-Vivarais, au nord du Doux, dépend du diocèse de Vienne, qui s'étend largement en rive droite du Rhône. Les régions comprises entre Doux et Eyrieux sont intégrées à celui de Valence qui, à l'image de celui de Vienne, possède une extension en rive droite du Rhône. Seuls les deux tiers sud de la région, constituant le diocèse de Viviers, forment le Vivarais au sens strict du terme. Ce n'est que par une extension sémantique tardive que le diocèse civil de Viviers, issu des découpages de l'administration royal et intégrant les parties des diocèses de Vienne et de Valence situées outre Rhône, sera qualifié de Vivarais à partir de la fin du Moyen Age.

Les circonscriptions publiques altimédiévales n'apportent pas non plus d'unité puisqu'elles sont calquées sur les limites des diocèses, le Vivarais, au sens large, se trouvant partagé entre les *pagi* de Vienne au nord, de Valence au centre et de Viviers au sud.

Par la suite, aucune famille aristocratique vivaroise ne possède la puissance nécessaire pour parvenir à s'imposer sur la totalité de la région aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles et esquisser un embryon d'unité territoriale. Ainsi, le nord du Vivarais, dépendant du diocèse de Vienne, est sous la domination des Dauphins de Viennois. Celle-ci demeure toutefois peu marquée, ces derniers n'étant que faiblement intéressés par leurs possessions ultrarhodaniennes : leur position très marginale dans la principauté qu'ils constituent alors n'en fait pas l'une de leur préoccupation principale. Sur la partie centrale du Vivarais, les comtes de Valentinois sont très présents, puisqu'ils ont des possessions du Rhône au Velay, négociant même des droits sur les mines d'argent de Largentière à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, pourtant très méridionales.

Au sud, dans le diocèse de Viviers, aucun lignage autochtone n'a une puissance lui permettant de structurer des domaines vastes, cohérents et étendus à l'échelle du diocèse.

Seule l'intégration au royaume de France des régions formant, à terme, le Vivarais, leur procure une unité. Intégré nominalement à l'Empire jusqu'au début du XIV<sup>e</sup> siècle, le Vivarais échappe alors théoriquement au pouvoir capétien. Néanmoins, loin d'être une intégration unitaire et rapide, la prise de possession du Vivarais par les rois de France est une politique de petites touches, jouant avant tout sur l'absence de lignage local puissant pouvant assurer une hégémonie sur la région, mais aussi sur le manque d'intérêt manifeste des Empereurs pour ces terres lointaines. Plus qu'une annexion, il faut considérer ce mouvement comme un long glissement. Nous n'en retracerons pas l'histoire, ce qui serait hors de propos ici, mais nous retiendrons l'évolution d'ensemble aboutissant à la constitution du bailliage de Vivarais<sup>(18)</sup>.

Le premier acte de la pénétration capétienne est l'hommage rendu à Philippe Auguste en 1188 par Odon, seigneur de Tournon, suivi en 1226 de l'hommage d'Héraclé de Montlaur pour Aubenas, alors que parallèlement, la suzeraineté de nombreux

---

<sup>18</sup> ) Sur l'histoire de l'intégration du Vivarais au royaume de France, cf. Régné (J.) et Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, t. II, p. 62-144. Nous y avons emprunté l'essentiel des éléments que nous présentons ici.

châteaux appartenant aux comtes de Toulouse échoit au roi après la mort de Raymond VII. Tout au long du XIII<sup>e</sup> siècle, l'intervention des rois de France et de leurs sénéchaux de Beaucaire se fait de plus en plus fréquente sur la rive droite du Rhône, en terre relevant tout au moins théoriquement de l'Empire. Les litiges de souveraineté entre l'évêque de Viviers et le sénéchal de Beaucaire se multiplient alors. Un pas supplémentaire, décisif, est franchi en 1284 par la conclusion d'un paréage entre Philippe le Hardi et l'abbé de Mazan aboutissant à la fondation de la bastide de Villeneuve-de-Berg, coseigneurie royale et abbatiale, qui implante solidement le roi en Bas-Vivarais. En 1291, un autre paréage entre Philippe le Bel et Gérenton de Saint-Romain aboutit à la création de la bourgade de Boucieu-le-Roi, dans la vallée du Doux, en Haut-Vivarais. Finalement, en deux temps, en 1305 et 1308, l'évêque de Viviers Aldebert de Peyre reconnaît la souveraineté capétienne sur son diocèse entérinant définitivement le lent glissement des terres vivaroises de l'Empire au royaume de France. Mis en place progressivement après plusieurs décennies de tâtonnements, qui unissent d'abord le Vivarais au bailliage de Velay, puis démembrent le Haut-Vivarais de la sénéchaussée de Beaucaire entre 1313 et 1320 pour le rattacher à celle de Lyon, le bailliage de Vivarais est définitivement constitué au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, scellant ainsi l'unité vivaroise. Immédiatement intégré à la sénéchaussée de Beaucaire, il forme l'un des vingt-trois diocèses civils du Languedoc. Le diocèse civil de Viviers n'évoluera plus dans ses limites et deviendra, pour l'essentiel, le département de l'Ardèche<sup>(19)</sup>.

Même si a priori, rien ne rapprochait des régions aux reliefs, aux climats et aux milieux naturels si différents que celles que nous avons présentées, leur unité réside négativement dans le fait qu'elles n'appartiennent pleinement à aucun des ensembles constitués qui les bordent, et qu'elles sont marginales pour tous, Bas-Languedoc, Auvergne, Dauphiné et Lyonnais. Seule la royauté agrège finalement en une entité solide des territoires délaissés qui n'avaient jamais encore jusqu'à présent connu d'unité. Cette situation marginale, en position de frontière entre des espaces si dissemblables a été, nous l'expliquerons par la suite, l'un des moteurs essentiels du développement routier et commercial du Vivarais.

---

<sup>19</sup> ) Les paroisses de Fay-sur-Lignon, Pradelles, Saint-Etienne-du-Vigan, Saint-Clément-sous-Pradelles, Lafarre, Saint-Arcons-de-Barges, Arlempdes, Saint-Paul-de-Tartas et Vielprat ont été distraites de l'Ardèche et intégrées à la Haute-Loire, de même que Courry était intégrée au Gard. A l'inverse, les paroisses de Beaulieu, Berrias, Casteljau, Chambonas, Chassagnes, Gravières, Naves, Orgnac, Saint-André-de-Cruzières, Saint-Sauveur-de-Cruzières, Saint-Martin-d'Ardèche et les Vans ont été distraites de l'Uzège et rattachée à l'Ardèche [Molinier (A.) : *Paroisses et communes d'Ardèche*, op. cit., p. 20].



## *Préambule documentaire* : Forces et faiblesses de la documentation vivaroise

Le Vivarais a longtemps été perçu, à tort, comme une région mal documentée où le manque de sources rendait difficile, si ce n'est impossible, tout travail historique d'ampleur portant sur le Moyen Age. Loin d'être fondée, cette assertion maintes fois reprise repose sur le fait que les principales sources de l'histoire médiévale vivaroise se trouvent conservées à l'extérieur de la région. En effet, pour les seuls sujets nous concernant, nous avons localisé des archives dans vingt-trois dépôts publics ou bibliothèques<sup>(20)</sup> et nombre de fonds privés<sup>(21)</sup>. Cette dispersion archivistique répond sans doute largement à la position marginale du Vivarais, ouvert sur des influences variées. Plus encore en Vivarais qu'en d'autres régions, il est donc nécessaire de faire le point assez longuement sur la localisation, les richesses et les lacunes de la documentation des trois derniers

<sup>20</sup> ) Les dépôts d'archives départementaux concernés sont ceux de l'Ardèche, de la Drôme, de l'Isère, du Vaucluse, du Gard, de la Loire, de la Haute-Loire et de la Lozère pour les plus proches, mais aussi ceux des Bouches-du-Rhône, du Rhône, de la Nièvre, du Loir-et-Cher, de la Savoie, de l'Hérault, de la Haute-Garonne et de l'Aveyron. Plusieurs bibliothèques municipales conservent aussi des fonds touchant de près ou de loin le Vivarais comme celles de Nîmes ou d'Avignon, mais surtout celles du Puy-en-Velay et de Lyon. Il va de soit qu'un nombre important de documents se trouvent conservés dans les différents fonds des Archives Nationales et de la Bibliothèque Nationale. Pour finir, mentionnons l'Archivio dello stato, à Turin qui conserve de nombreuses pièces sur le Vivarais valentinois.

<sup>21</sup> ) Ces derniers, diversement accessibles, ont été mis à contribution dans la mesure du possible.

siècles du Moyen Age, sans nous appesantir sur les sources de la période X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, dont un portrait a déjà été brossé <sup>(22)</sup>, ni sur la multitude des petits fonds dont l'intérêt s'est avéré médiocre et qui ne nous ont apporté que quelques textes.

## A- La documentation ecclésiastique

De grandes différences apparaissent entre les fonds d'archives émanant des diverses institutions religieuses, qu'il s'agisse des ordres monastiques, militaires ou des églises cathédrales et des paroisses.

Les archives des églises cathédrales de Vienne, Valence et Viviers, dont relève le diocèse civil de Vivarais, sont globalement mal conservées et ne renferment que quelques rares pièces médiévales. Aucun chartier ne subsiste pour l'église cathédrale de Viviers. Seuls les travaux des premiers historiens de l'église cathédrale au XVII<sup>e</sup> siècle <sup>(23)</sup> et un inventaire des pièces détruites à la Révolution <sup>(24)</sup>, permettent de combler très partiellement cette lacune. L'église de Valence n'a pas non plus conservé ni chartier, ni cartulaire et les quelques épaves subsistant encore sont particulièrement pauvres, même pour la fin du Moyen Age <sup>(25)</sup>. Pour leur part, les archives de l'église cathédrale de Vienne ne sont composées que de copies modernes très partielles d'un cartulaire compilé dans le courant du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(26)</sup>.

Les archives des églises diocésaines périphériques s'avèrent finalement les plus riches, principalement le chartier de l'église cathédrale du Puy, largement possessionnée sur toute la Montagne, particulièrement conséquent pour les XIII<sup>e</sup>, XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles <sup>(27)</sup>. Plus marginale, l'église cathédrale de Mende a aussi conservé un fonds documentaire

<sup>22</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoir et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 7-26.

<sup>23</sup> ) Banne (J. de) : *Mémoires des antiquités de l'église de Viviers recherchées par moy J. de Banne, chanoine d'icelle, et de plusieurs autres choses arrivées en divers temps et particulièrement de celles qui se sont passées durant ma vie* et Banne (J. de) : *Chronologie des évêques de Viviers et encore de ceux qui ont siégé dans la ville d'Aps auparavant que le siège épiscopal fut transféré en cette ville et plusieurs mémoires touchant l'ancienneté, dotations et privilèges de l'église cathédrale, le tout tiré sur des actes très authentiques*. Les deux ouvrages sont restés manuscrits, conservés aux archives diocésaines, mais ils sont microfilmés aux AD 07 (1Mi 4) ; Columbi (J.) : *De rebus gestibus episcoporum vivariensium*, Lyon, 1648.

<sup>24</sup> ) AD 07, Q 499. Cf. André (M.) : « La destruction des archives ecclésiastiques du Vivarais sous la Révolution », art. cité.

<sup>25</sup> ) AD 26, 12G pour l'évêché et 15G pour le chapitre cathédral.

<sup>26</sup> ) Il a fait l'objet d'une tentative de restitution et de publication. Cf. Chevalier (U.) : *Description du cartulaire de Saint-Maurice de Vienne, suivie d'un appendice de chartes*, op.cit. et *Chartes de l'abbaye de Saint-Maurice de Vienne, de l'abbaye de Léoncel et de l'église de Valence*, op. cit.

<sup>27</sup> ) AD 43, série G. Un des multiples inventaires d'hommages dressés au XVIII<sup>e</sup> siècle a été publié, ce qui en facilite l'accès. Cf. Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit.

relativement important <sup>( 28 )</sup>. Par contre, les archives de l'église d'Uzès sont sinistrées, puisqu'il n'en subsiste que quelques liasses essentiellement modernes, fort heureusement partiellement complétées par des inventaires anciens, conservés à l'heure actuelle dans le chartrier d'Uzès <sup>( 29 )</sup>.

Les fonds monastiques, hospitaliers, templiers ou canoniaux sont par contre beaucoup plus conséquents et fournissent une documentation, certes de qualité variable, mais généralement abondante. Les archives des abbayes bénédictines ne sont pas les mieux conservées, puisque celles de l'abbaye de Cruas se limitent à quelques liasses modernes. En effet, son chartrier a totalement disparu à une date ancienne, puisqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle il n'est plus à l'abbaye <sup>( 30 )</sup>. C'est regrettable car cet établissement, fondé au début du IX<sup>e</sup> siècle, est dans une région globalement mal documentée par ailleurs. Les archives de moniales de Soyons ont pâti des Guerres de Religion et d'un incendie survenu alors. Ce fonds ne renferme donc qu'un nombre limité de pièces médiévales, les trois premiers siècles de vie de l'abbaye n'étant absolument pas documentés, mais se signale par plusieurs remarquables terriers du XV<sup>e</sup> siècle <sup>( 31 )</sup>. Bien que vellave, l'abbaye de Saint-Chaffre est très largement orientée vers le Vivarais tant par sa situation limitrophe que par l'implantation de ses possessions <sup>( 32 )</sup>. Son chartrier, le *Liber de reparatione chartarum*, composé entre 1084 et 1136, est la source principale, presque unique, d'une large partie du Vivarais avant le milieu du XII<sup>e</sup> siècle <sup>( 33 )</sup>, auquel il faut associer un modeste chartrier dont les pièces les plus anciennes remontent au XIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 34 )</sup>. Aux archives des abbayes bénédictines locales, il faut ajouter celles de leurs dépendances et celles relevant parfois d'établissements lointains (Cluny, La Chaise-Dieu, Saint-Gilles, Saint-Oyend, Pébrac, etc.). Très limitées, elles ne concernent qu'un nombre

<sup>28</sup> ) Cf. Boulier-de-Branche (A.) : *Feuda gabalorum*, op. cit. ; publication d'une enquête réalisée au début du XIV<sup>e</sup> sur les fiefs de l'évêque et ceux du roi en Gévaudan.

<sup>29</sup> ) AN, 265AP 41, 42, 43 et 44. Le plus ancien a été publié cf. Chassin du Guerny (Y.) et Pellet (J.) : *Inventaire des archives de l'évêché d'Uzès en 1578*, op. cit.

<sup>30</sup> ) Dom Durand et Dom Martène : *Voyage littéraire de deux religieux bénédictins de la congrégation de Saint-Maur*, op. cit., p. 297. Les Archives de l'Ardèche ne conservent que deux maigres dossiers modernes composant la sous-série 2H.

<sup>31</sup> ) AD 26, 23H. Cf. Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 129-163.

<sup>32</sup> ) Sur les églises et les prieurés en possession de Saint-Chaffre en Vivarais, cf. Laffont (P.-Y.) : « L'abbaye de Saint-Chaffre et le Vivarais (X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles) : premier essai de cartographie historique », art. cité.

<sup>33</sup> ) Le *Liber de reparatione chartarum* original a lui-même disparu mais a pu largement être reconstitué grâce à plusieurs copies partielles. Cf. Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, ordre de Saint-Benoît, suivi de la chronique de Saint-Pierre du Puy et d'un appendice de chartes*, op. cit. Cf. pour une présentation, toutefois peu critique, Merle-Comby (M.-C.) : « Le cartulaire de Saint-Chaffre du Monastier », art. cité.

<sup>34</sup> ) AD 43, 17H. Sur l'état des archives de Saint-Chaffre et leurs tribulations postmédiévales, cf. Framond (M.) de : « Notes sur les archives du Monastier (abbaye, prieurés de Haute-Loire, Ardèche et Lozère) », art. cité.

restreint de prieurés <sup>( 35 )</sup>. Celui de Colombier-le-Cardinal émerge toutefois avec un chartrier fort de plusieurs centaines de pièces, intégré au fonds du couvent des célestins qui lui a succédé <sup>( 36 )</sup>.

Les abbayes cisterciennes ont conservé une documentation plus abondante <sup>( 37 )</sup>. Outre un chartrier devenant important à compter du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>( 38 )</sup>, l'abbaye de Mazan nous a légué l'un de ses trois cartulaires <sup>( 39 )</sup>, le *liber compositionum*, compilé dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle et couvrant la période 1197-1451 <sup>( 40 )</sup>. Aucun véritable chartrier n'a par contre été conservé pour l'abbaye des Chambons <sup>( 41 )</sup>. Néanmoins, un inventaire précis en a été dressé en 1788 par maître de Broa, notaire de Langogne <sup>( 42 )</sup> recensant plus de 700 actes dont ceux contenus dans un cartulaire rédigé à la fin du XII<sup>e</sup> siècle <sup>( 43 )</sup>, comblant ainsi partiellement les pertes révolutionnaires. Le chartrier de l'abbaye cistercienne d'Aiguebelle, au diocèse de Saint-Paul-Trois-Châteaux, implantée sur le Plateau <sup>( 44 )</sup>, a disparu, mais il a fait l'objet d'une tentative de reconstitution livrant de nombreux actes à compter de la fin du XII<sup>e</sup> siècle <sup>( 45 )</sup>.

<sup>35</sup> ) On citera Andance (AD 43, 1H 292) ; Arlempdes (AD 43, 1H 295) ; Asperjoc (AD 07, 1J 106) ; Charay (AD 07, 33H, 29J 11) ; Charnas (AD 07, 1J 16) ; Cros de Géorand (AD 43, 87H 1, 1H 297, 1F 71) ; Dompnac (AD 43, 44H 20) ; Goudet (AD 43, G 558 et G 564) ; Issarlès (AD 43, 1H 298) ; Lablachère (AD 43, 91H 1) ; Lachapelle-Graillose (AD 43, 1H 296) ; Macheville (AD 43, 3D) ; Mariac (AD 43, 17H 153) ; Meyras (AD 43, 1H 299) ; Rompon (d'Albigny (P.) : « Inventaire de 1606 », *Revue du Vivarais*, 1896) ; Saint-Paul-de-Tartas (AD 43, 1H 302 et 303) ; Saint-Front (AD 43, 17H 167) ; Saint-Jean-Roure (AD 07, 66H) ; Saint-Julien-Boutières (AD 43, 17H 155) ; Saint-Julien-d'Orcival (Payard (J.B.) : *Cartulaire du prieuré de Saint-Julien-d'Orcival*) ; Saint-Julien-du-Serre (AD 07, 67H) ; Saint-Sauveur-en-Rue (Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire du prieuré de St Sauveur en Rue*) ; Thueyts (AD 43, 17H 157) ; Ucel (AD 07, 81H) ; Vesseaux (AD 07, 86H 2) ; Veyrines (AD 43, 3D).

<sup>36</sup> ) AD 07, 11H. Il n'a fait l'objet d'aucun classement depuis son intégration aux archives, mais un inventaire dressé en 1635 permet une première approche du fonds.

<sup>37</sup> ) Cf. Dupraz (D.) : « L'ordre de Cîteaux dans les Archives départementales de l'Ardèche », art. cité.

<sup>38</sup> ) AD 07, 3H, 29J 7 ; AD 43, 74H.

<sup>39</sup> ) Sur les anciens cartulaires de l'abbaye, cf. Coste (C.) : *Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit.*, p. 122-129 et Coste (C.) : « Le *liber compositionum*, ou le second cartulaire de l'abbaye de Mazan », art. cité.

<sup>40</sup> ) AD 07, 3H 1.

<sup>41</sup> ) Signalons toutefois quelques copies modernes d'actes médiévaux, AD 07, 1H.

<sup>42</sup> ) AD 48, 6J 1.

<sup>43</sup> ) Laffont (P.-Y.) : « Le livre de donations de l'abbaye des Chambons. Analyse d'un cartulaire perdu du XII<sup>e</sup> siècle », art. cité.

<sup>44</sup> ) Cf. Besson (Ch.) et Michaux (A.-M.) : « Au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, le Goudoulet, seigneurie d'Aiguebelle », art. cité, et Wullschleger (M.) : « Aiguebelle et ses dépendances vivaraises », art. cité.

<sup>45</sup> ) de la Croix-Bouton (J.) : *Chartes et documents de l'abbaye d'Aiguebelle, op. cit.*

Le chartrier de la seule chartreuse vivaroise, Bonnefoy, est avare de documents médiévaux<sup>(46)</sup>, mais son cartulaire, regroupant 201 actes pratiquement tous antérieurs aux années 1220-1230, constitue, avec celui de l'abbaye de Saint-Chaffre, une base documentaire essentielle pour l'histoire de la Montagne vivaroise avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(47)</sup>.

Les archives des couvents mendiants sont particulièrement peu conséquentes, et souvent postmédiévales. Seul le couvent dominicain d'Aubenas, malgré un chartrier très lacunaire<sup>(48)</sup>, a conservé un cartulaire. Composé au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, il renferme de nombreux actes à compter des années 1270<sup>(49)</sup>. Les clarisses d'Annonay ont aussi conservé un fonds important, regroupant plus de deux cents pièces des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles<sup>(50)</sup>, incontournable pour l'étude de la région d'Annonay. Par contre, les archives des franciscains de Largentière, Annonay, Aubenas et Tournon, ou les carmes de Chomérac, les augustins de La Voulte et les observants de Bourg-Saint-Andéol ne se signalent que par quelques rares pièces.

Les ordres militaires, qu'il s'agisse des templiers ou des hospitaliers, sont bien représentés dans la région, leurs établissements fournissant une documentation abondante débutant pour l'essentiel dès la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle. Le chartrier de la commanderie templière de Jalès<sup>(51)</sup> constitue l'un des plus gros fonds documentaire ecclésiastique antérieur au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(52)</sup>, auquel il faut associer celui des hospitaliers de Trignan<sup>(53)</sup>. Le chartrier de la commanderie des hospitaliers de Devesset, pour l'essentiel un peu plus tardif, constitue un fonds majeur pour l'histoire du nord du Vivarais, et principalement des régions d'Annonay, de Tournon et de Saint-Agrève<sup>(54)</sup>. Marginale, la commanderie de Valence possède un membre en Vivarais, à Grozon, mais il apparaît

<sup>46</sup> ) AD 07, 4H et 29J ; AD 43, 66H.

<sup>47</sup> ) AD 07, 4H 11. Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit.

<sup>48</sup> ) AD 07, 17H.

<sup>49</sup> ) AD 07, 17H 1.

<sup>50</sup> ) AD 07, 90H.

<sup>51</sup> ) AD 13, 56H 2174 à 56H 2360, 56H 4521 à 4563 et enfin 56H 5218 à 56H 5246, cf. Baratier (E.) et Villard (M.) : *Archives départementales des Bouches-du-Rhône, répertoire de la série H. 56H : Grand prieuré de Saint-Gilles des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem*.

<sup>52</sup> ) Une très faible partie de ce fonds a été analysée et publiée. Cf. Régné (J.) : « Petites annales de la commanderie de Jalès du XII<sup>e</sup> siècle à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité.

<sup>53</sup> ) AD 13, 56H 4564 à 56H 4609. Cf. aussi la sélection d'actes publiée dans Régné (J.) : « La commanderie de Trignan », art. cité.

<sup>54</sup> ) AD 69, 48H, cf. Guigue (G.), Faure (C.) : *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790. Rhône, archives ecclésiastiques, série H : ordre de Malte, langue d'Auvergne* ; AD 07, 105H.

peu dans les archives de cet établissement <sup>(55)</sup>. Une autre commanderie extérieure au Vivarais, celle de Palhers, située au sud de la Margeride, possède deux membres vivarois, à Laviatte et à Aubenas et apporte quelques renseignements ponctuels sur la haute vallée de l'Ardèche <sup>(56)</sup>.

Parmi les établissements canoniaux, les préceptories antonines d'Aubenas et Annonay ont conservé quelques fragments de chartriers <sup>(57)</sup> alors que deux prieurés ruffiens, Bonnevaux <sup>(58)</sup>, en Uzège, et Valence <sup>(59)</sup> ont aussi laissé des fonds significatifs. Ces ensembles sont toutefois sans commune mesure avec le chartrier de la collégiale Saint-Julien de Tournon, fondée en 1316 <sup>(60)</sup>, qui renferme plus de 500 pièces des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, constituant l'un des plus gros fonds documentaires vivarois de la fin du Moyen Age <sup>(61)</sup>. Par contre, le fonds de la collégiale Notre-Dame d'Annonay <sup>(62)</sup>, peu conséquent, ne nous a apporté que quelques pièces éparses, tout comme les archives de la collégiale Saint-Pierre du Bourg <sup>(63)</sup>, ces dernières remontant cependant à la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle.

Pour finir, les archives des hôpitaux sont très minces, et seul émerge l'Hôtel-Dieu du Puy dont la fondation est sans doute à placer au XII<sup>e</sup> siècle. Son chartrier, remarquablement bien conservé, renferme de nombreuses pièces à compter du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle <sup>(64)</sup>.

Le bilan des archives ecclésiastiques et hospitalières est très contrasté. Elles constituent une source presque unique pour la période précédant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, mais les chartriers intégralement conservés ou presque sont rares, les fonds diocésains étant particulièrement sinistrés.

<sup>55</sup> ) AD 13, 56H 5108 à 56H 5116 et 56H 5320 à 56H 5322.

<sup>56</sup> ) AD 13, 56H 2748 à 56H 2750.

<sup>57</sup> ) AD 13, 56H 3814 et 5327 (Annonay) ; 56H 3817 et 5328 (Aubenas) ; 56H 5329 (Tournon).

<sup>58</sup> ) AD 07, H 921 et H 922.

<sup>59</sup> ) AD 26, 2H. Cf. Chevalier (U.) : *Codex diplomaticus ordinis Sancti Rufi Valentiae*, op. cit.

<sup>60</sup> ) AD 07, G 74.

<sup>61</sup> ) AD 07, de G74 à G 437.

<sup>62</sup> ) AD 07, de G 26 à G 73.

<sup>63</sup> ) Le cartulaire de la collégiale a été publié, cf. Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre du Bourg-lès-Valence*, op. cit.

<sup>64</sup> ) AD 43, série H hôtel-Dieu. Cf. Jouanne (R.), Fournier (P.) et Delcambre (E.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, département de la Haute-Loire, série H supplément, archives hospitalières du Puy*, op. cit.

## B- La documentation seigneuriale laïque

La documentation du second quart du XIII<sup>e</sup> siècle est caractérisée par l'essor des chartriers seigneuriaux <sup>(65)</sup>. Néanmoins, ces derniers sont victimes d'un éparpillement extrême, né des évolutions lignagières, l'état de la sous-série 1E « titres de familles » des Archives départementales de l'Ardèche étant symptomatique de cette situation. Elle ne renferme en effet aucun chartrier digne de ce nom, mais seulement quelques épaves très limitées <sup>(66)</sup>. Ces fonds constituent toutefois une richesse essentielle des archives vivaraises.

Les principaux chartriers vivarois subsistants sont ceux de Chambonas, Crussol et Pierregourde. Le noyau central du fonds de Chambonas <sup>(67)</sup> est constitué des archives de la famille de La Garde de Chambonas, dont les possessions et seigneuries étaient centrées sur les confins du Vivarais et de l'Uzège, dans le sud des Cévennes vivaraises. Les pièces les plus anciennes remontent au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle et se comptent par centaines à partir des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Ce chartrier renferme aussi les archives de la famille de Chanailleilles, intégrées au XVII<sup>e</sup> siècle, dont les possessions s'étendent au nord des Cévennes vivaraises, principalement dans la région de Montpezat, du Roux et de Jaujac. C'est là que se trouvent les pièces les plus importantes sur le péage de Montpezat. Pour sa part, le lignage de Crussol nous a légué l'un des plus beaux chartriers d'origine vivaroise <sup>(68)</sup>. L'alliance entre les familles de Crussol et d'Uzès, conclue au XVI<sup>e</sup> siècle, a en effet permis sa préservation pratiquement intégrale. L'ensemble du fonds nous a apporté de multiples documents concernant le sillon rhodanien, de Saint-Péray à Charmes, et se signale principalement par plusieurs terriers des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Pour finir, le chartrier de Pierregourde <sup>(69)</sup>, intégré en 1637 à celui de la famille lyonnaise de Maugiron <sup>(70)</sup>, est un fonds majeur pour l'histoire du plateau de

<sup>65</sup> ) Pour une première tentative de synthèse sur l'apparition et l'essor de la documentation seigneuriale dans le nord du Languedoc, cf. Laffont (P.-Y.) : « Les chartriers seigneuriaux du XIII<sup>e</sup> siècle : quelques réflexions sur une source méconnue, au travers d'exemples du Haut-Languedoc », art. cité.

<sup>66</sup> ) Cavois (M.-F.) : *Répertoire dactylographié de la sous-série 1E familles, de 1E 1 à 1E 1953*, op. cit.

<sup>67</sup> ) AD 07, 39J. Cf. Chassin du Guerny (Y.) : *Répertoire numérique dactylographié du chartrier de Chambonas*, op. cit.

<sup>68</sup> ) Encore conservé par la famille d'Uzès, le chartrier a toutefois été classé et coté par les Archives Nationales où il constitue la série 265AP. Il a en outre été intégralement microfilmé (AN, 219Mi). Cf. d'Huart (S.) : *Le chartrier d'Uzès*, op. cit., p. 107-125.

<sup>69</sup> ) AD 69, EP 119 à EP 139 : fonds coté mais non inventorié. Il est toutefois possible, dans la mesure où les liasses anciennes n'ont pas été trop démembrées, d'utiliser l'inventaire du XVII<sup>e</sup> siècle [AD 07, 1E 1497] publié par Benoit-d'Entrevaux (F.) : *Pierregourde et ses seigneurs du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit.]. Cf. aussi AD 26, E 1897 à E 1900.

<sup>70</sup> ) Benoit-d'Entrevaux (F.) : *Pierregourde et ses seigneurs du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 5.

Vernoux, de la vallée de l'Eyrieux, des Boutières, et de la moyenne vallée du Rhône, renfermant des pièces à compter du début du XIII<sup>e</sup> siècle, mais surtout, de nombreuses transactions réglant de multiples différends survenus avec les seigneurs voisins.

Ces trois ensembles documentaires sont à compléter avec des fonds moins conséquents, épaves de chartriers de l'aristocratie châtelaine vivaroise ou de lignages de moindre niveau, comme le chartrier de Barjac<sup>(71)</sup>, ou ceux de Blou<sup>(72)</sup>, du Bourg de Bosas<sup>(73)</sup>, de Burzet<sup>(74)</sup>, de Lagorce<sup>(75)</sup>, de Latour<sup>(76)</sup>, de Ligonès<sup>(77)</sup>, de Malbosc<sup>(78)</sup>, de Mézilhac, Montagut et Don<sup>(79)</sup>, des Pagan<sup>(80)</sup>, des Peloux<sup>(81)</sup> ou de Vaussèche<sup>(82)</sup>.

Aux chartriers proprement vivarois, il faut ajouter ceux de lignages extérieurs à la région, mais qui y possèdent parfois de nombreux biens et droits. Le plus important d'entre eux est incontestablement celui des comtes de Valentinois. Il a été intégré aux archives de la Chambre des Comptes de Grenoble en 1419 lors de l'annexion du Valentinois par le Dauphiné. L'essentiel de ce chartrier est donc aujourd'hui conservé aux archives de l'Isère<sup>(83)</sup> mais le comté de Valentinois ayant été dévolu au duc de Savoie au début du XV<sup>e</sup> siècle, des archives valentinoises se trouvent encore dans les fonds

<sup>71</sup> ) Nous remercions M. Guy de Barjac, propriétaire actuel du chartrier, de nous en avoir permis et facilité l'accès.

<sup>72</sup> ) AD 07, 42J. Aucun répertoire moderne du fonds n'existe, mais il est accessible grâce à un inventaire du début du XVIII<sup>e</sup> siècle non coté.

<sup>73</sup> ) AD 58, 2F 41 à 2F 71 et 2F 806 à 2F 825. Cf. Destray (P.) et Biver (A.) : *Archives départementales de la Nièvre, inventaire sommaire de la série 2F, fonds Du Bourg de Bozas, op. cit.*, t. I, p. 16-40 et t. III, p. 79-86.

<sup>74</sup> ) AD 41, F 104 à F 144.

<sup>75</sup> ) AD 12, E 495-702.

<sup>76</sup> ) AD 07, 19J. Cf. Nathan-Tilloy (M.) et Tourvielle (B.) : *Répertoire numérique dactylographié de la sous-série 19J, Chartrier de Latour à Saint-Pierreville, op. cit.*

<sup>77</sup> ) Fonds privé, AD 07, 1Mi 30, r2.

<sup>78</sup> ) Fonds privé, AD 07, 1Mi 29, r1.

<sup>79</sup> ) AD 07, 3J 23.

<sup>80</sup> ) Il n'en subsiste que deux fragments. Le premier refferme 24 pièces du XIII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle [AD 07, 29J 3, « Epaves du chartrier des Pagan de Mahun »]. Le second était conservé dans les archives municipales de Tournon, mais il semble avoir été égaré lors de la conversion générale de la série 3E en E dépôt ! [AD 07, ancien 3E 204]. Cf. aussi AD 07, 1E1439 « Pagan » où quelques pièces complètent utilement ces deux ensembles.

<sup>81</sup> ) Fonds privé, AD 07, 1Mi 33 à 1Mi 55.

<sup>82</sup> ) Fonds privé, AD 07, 1Mi 603.



savoyards. Quelques pièces sont donc à Chambéry<sup>(84)</sup>, mais plus encore à l'Archivio dello stato à Turin<sup>(85)</sup>. Très largement possessionnés en Vivarais, les domaines de comtes de Valentinois s'étendent de la vallée du Rhône au Velay d'est en ouest, et du Doux à l'Ardèche du nord au sud, ce qui rend ce chartrier incontournable pour toute étude sur le Vivarais médiéval.

Il en est de même avec d'autres fonds extérieurs, comme le chartrier des ducs de Bourbons<sup>(86)</sup>, bien implantés en Vivarais, dans la région annonéenne ou sur le Plateau, ou celui du Champ, renfermant les archives de la famille cévenole d'Altier<sup>(87)</sup>. D'autres encore, bien que moins importants par le nombre de pièces concernant le Vivarais, nous ont aussi fourni plusieurs documents. Ce sont les chartriers des Adhémar, seigneurs de Montélimar et de Grignan<sup>(88)</sup>, de la famille gévaudanaise de Châteauneuf<sup>(89)</sup>, des comtes de Forez<sup>(90)</sup> ou des Dauphins de Viennois<sup>(91)</sup>.

<sup>83</sup> ) AD 38, série B. Cf. Pilot de Thorey (E.), Prudhomme (A.) : *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790, Isère, archives civiles, série B, op. cit.*

<sup>84</sup> ) AD 73, série SA.

<sup>85</sup> ) Sur les archives savoyardes et leur répartition entre les dépôts français et Turin, Cf. Massabo-Ricci (I.) : « Sources pour l'histoire de la Savoie aux archives d'état de Turin », art cité. Les fonds concernant le Valentinois conservés à Turin ne sont ni classés ni inventoriés, ce qui n'en facilite pas l'accès.

<sup>86</sup> ) AN, P 1355<sup>1</sup> à P 1402<sup>3</sup>. Huillard-Breholles (J.-L.-A.) et Lecoy de la Marche : *Titres de la maison ducale de Bourbon, op. cit.*

<sup>87</sup> ) AD 48, 3J.

<sup>88</sup> ) B.N.F., Ms. latins 9239-9241 ; B.M. de Lyon, fonds Morin-Pons.

<sup>89</sup> ) AD 48, E 197-E 314. Cf. Porée, Dreux, Fages, Brunel, Rohmer et Barroux : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Lozère, Archives civiles, série E, op. cit.*

<sup>90</sup> ) Rappelons que les chartes foréziennes antérieures à 1300 sont maintenant entièrement publiées ou presque [Guigue (G.), de Neufbourg et alii : *Chartes du Forez antérieures au XIV<sup>e</sup> siècle, op. cit.*]. Seules les pièces postérieures n'ont pas fait l'objet d'une publication, dont les terriers et les comptes de châtelainies exploités [AD 42, B 1057, B 1058 et B 2056-B 2058]. Cf. aussi AD 07, 1J 215 : terrier de la châtelainie comtale de Rochebloine et quelques pièces éparses dans AD 07, 1E 1589.

<sup>91</sup> ) AD 38, série B. Cf. Pilot de Thorey (E.), Prudhomme (A.) : *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790, Isère, archives civiles, série B, op. cit.* Ce chartrier a connu plusieurs destructions successives. La première date de 1219, lorsqu'une crue de l'Isère a emporté une large partie du fonds. Cette perte peut en partie être comblée par les nombreux hommages reçus dans les années qui suivirent pour tenter de suppléer aux titres disparus. Ils ont pour l'essentiel été inventoriés en 1277 puis en 1345, mais les analyses de ces deux inventaires posent de nombreux problèmes de datation [Chevalier (U.) : *Inventaire des archives des Dauphins de Viennois à Saint-André de Grenoble en 1277, op. cit.* et Chevalier (U.) : *Inventaire des archives des Dauphins de Viennois à Saint-André de Grenoble en 1346, op. cit.*]. Les destructions majeures sont toutefois imputables à la Révolution. Heureusement, l'*Inventaire des archives de la chambre de comptes*, dit « Inventaire Marcellier », dressé entre 1688 et 1706 permet de combler quelques lacunes. Un volume spécifique concerne le Vivarais, copié avec de nombreuses erreurs au XVIII<sup>e</sup> siècle [AD 07, C 196].

Les chartiers laïcs constituent une source globalement plus riche que les archives ecclésiastiques pour les deux derniers siècles du Moyen Age, mais ils ne renferment le plus souvent pas ou peu de pièces antérieures à la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, les chartiers de la petite aristocratie ne débutant même souvent qu'avec les années 1280-1290. Bien que d'un intérêt remarquable, leur dispersion, tout comme le manque de publication, voire même d'inventaire, ne facilitent pas un accès rapide et une consultation exhaustive. Pour l'essentiel, ils se composent d'hommages et de dénombremments de fiefs, qui nous intéressent directement par les droits pouvant être mentionnés (péages, droit de leyde par exemple), d'instruments de gestion de la seigneurie (terriers, lièves, censiers, pouvant mentionner des routes), de multiples actes de vente, de donation et d'échange de biens, nous apportant le même type de renseignements que les instruments de gestion, ou encore de testaments et de contrats de mariage, d'un intérêt moindre pour nous.

### C- Les fonds de l'administration royale et des Etats provinciaux

Les XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles sont marqués par de nouveaux types de documents issus de la chancellerie royale, ou produits par les Etats provinciaux naissants et par les Parlements.

Pour l'essentiel, les archives de la chancellerie royale forment le Trésor des Chartes<sup>(92)</sup>. A la fin du Moyen Age, la principale richesse des archives royales ne réside pas dans les Layettes<sup>(93)</sup> mais se trouve avant tout dans les registres d'enregistrement, classés par règnes successifs<sup>(94)</sup>. Les pièces les plus instructives pour nous sont les lettres patentes et les arrêts royaux portant sur des questions commerciales (créations de foires, etc.) et routières (litiges liés aux péages, etc.), ou encore les lettres de rémission délivrées pour des crimes commis par des voyageurs. En outre, nous avons aussi largement exploité les différents catalogues et recueils d'actes, mandements et ordonnances royales publiés aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles<sup>(95)</sup>.

Jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, la sénéchaussée de Beaucaire, ainsi que les cours bailliagère qui en dépendent, constitue le relais unique de l'administration royale dans la région<sup>(96)</sup>.

<sup>92</sup> ) Sur le Trésor des Chartes lui même, cf. Delaborde (H.-F.) : *Layettes du Trésor des Chartes*, op. cit., t. V, p. I-CCXXIV et sur la série K dite des « Monuments historiques », s'apparentant à un second Trésor des Chartes, cf. la très succincte présentation qui en est faite dans *Archives nationales, état général des fonds*, t. I, *L'Ancien Régime*, op. cit., p. 231-232.

<sup>93</sup> ) Delaborde (H.-F.) dir. : *Layettes du Trésor des Chartes*, op. cit.

<sup>94</sup> ) AN, JJ 35 à JJ 235. Cf. Glénisson (J.), Guérout (J.), Vallée (A.) et Viard (J.) : *Registres du Trésor des Chartes* op. cit. Pour le Languedoc, cf. Dossat (Y.), Lemasson (A.-M.), Wolff (Ph.) : *Le Languedoc et le Rouergue dans le Trésor des Chartes*, op. cit.

<sup>95</sup> ) Entre autres : Delisle (L.) : *Mandements et actes divers de Charles V (1364-1380)*, op. cit. ; *Ordonnances des Rois de France*, op. cit. ; etc.

Les actes des sénéchaux sont donc de nature à concerner de très nombreux domaines, mais ils ne sont pas de consultation aisée. En effet, le fonds documentaire de la sénéchaussée rassemblée aux archives de la Cour des Comptes de Montpellier en 1690<sup>(97)</sup> a disparu, sans doute au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(98)</sup>. Ne subsistent donc plus que des épaves de ce fonds, conservées dans plusieurs dépôts<sup>(99)</sup>. Le Présidial, conseil secondant le sénéchal en matière judiciaire dès le XIII<sup>e</sup> siècle, constitue une juridiction royale de premier appel<sup>(100)</sup>. Néanmoins, l'apport des archives de cette cour est assez maigre, dans la mesure où elles ne sont pas toutes classées et où il n'en existe pas inventaire précis<sup>(101)</sup>.

Comme la majorité des institutions de la fin du Moyen Age, le Parlement de Toulouse, dans le ressort duquel est intégré le Vivarais, cumule de nombreuses attributions et fonctions, administratives et judiciaires. Ses archives se composent donc de plusieurs fonds complémentaires<sup>(102)</sup>. L'activité administrative, caractérisée par l'enregistrement d'actes royaux, a laissé deux registres couvrant la période 1358-1500<sup>(103)</sup>, alors que les archives de l'activité judiciaire sont constituées de trois parties distinctes : une longue série de registres d'arrêts du Parlement<sup>(104)</sup>, la série des registres d'audience<sup>(105)</sup>, et un ensemble de 80000 sacs contenant les pièces des procès et des affaires ayant été examinées par le parlement, pas encore classés à ce

<sup>96</sup> ) Sablou (J.) : Introduction à Caramel (A.) : *Actes royaux des archives de l'Hérault...*, op. cit., p. 4.

<sup>97</sup> ) Martin-Chabot (E.) : *Les archives de la cour des comptes aides et finances de Montpellier*, op. cit., p. IV.

<sup>98</sup> ) Sablou (J.) : Introduction à l'ouvrage de Caramel (A.) : *Actes royaux des archives de l'Hérault...*, op. cit., p. 4.

<sup>99</sup> ) On retrouve des archives de la sénéchaussée aux : - AD 30, A 1 à A 12 : registres d'analyses d'hommages, aveux et dénombrements dressés au XVII<sup>e</sup> siècle ; - AD 34, A 1 à A 16 : registres de lettres patentes copiées au XVII<sup>e</sup> siècle ; - AD 34, A 17, A 18, A 19, A 46 et A 50 : registres des arrêts et ordonnances du sénéchal ; - AD 34, A 238 : registre de copies réalisées au XVII<sup>e</sup> siècle par Dom Pacotte ; - AD 34, anciennes côtes B 8, B 456 et B 457 : registres d'hommages au sénéchal ; - B.N.F., Mss latins 11016 et 11017 : registres d'enregistrement ; - BM de Nîmes, Ms 455 : recueil d'hommages au sénéchal. Un catalogue général de actes des sénéchaux ouvrirait l'accès à une documentation souvent insoupçonnée. Nous en avons déjà deux exemples significatifs pour le XIII<sup>e</sup> siècle : Michel (R.) : *L'administration royale ...*, op. cit., p. 347-370 et Martin-Chabot (E.) : *Les archives de la cour des comptes aides et finances de Montpellier*, op. cit., p. 1-60.

<sup>100</sup> ) Dognon (P.) : *Les institutions politiques et administratives du pays de Languedoc du XIII<sup>e</sup> siècle aux guerres de religions*, op. cit., p. 336-337.

<sup>101</sup> ) AD 30, 1B. Cf. Gouron (M.) : *Répertoire numérique dactylographié de la série B, généralités, registres du conseil, plumitifs et pièces antérieures à 1700, 1B 1 à 1B 2888*, op. cit. Plusieurs dizaines de mètres linéaires restent encore à classer.

<sup>102</sup> ) Cf. Aubry (M.-Th.) *et alii* : « Les archives des parlements », art. cité, p. 142-143.

<sup>103</sup> ) AD 31, B 1899 à B 1900 pour les registres médiévaux. Cf. Moudenc (J.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute-Garonne, archives civiles, série B, Parlement de Toulouse*, op. cit., t. IV, p. 1-23.

<sup>105</sup> ) AD 31, B 2297 à B 2330.

jour<sup>(106)</sup>. Bien que postérieure au Moyen Age, l'administration centrale des Eaux et Forêts, dite « Table de Marbre », a rassemblé des documents anciens lors de la réformation générale des Eaux et Forêts dite « Réformation de Froidour » dans les années 1660-1670. Cette institution relevant du Parlement, ses archives ont été intégrées à la série B des Archives départementales de la Haute-Garonne mais n'ont pas encore fait l'objet d'un classement moderne et sont donc encore accessibles grâce à une série d'inventaires anciens non cotés. De nombreuses affaires concernant le Languedoc ont aussi été traitées au Parlement de Paris, avant la création de celui de Toulouse, pendant les périodes où il n'a pas fonctionné mais aussi très souvent en parallèle avec ce dernier. La situation archivistique du Parlement de Paris est plus simple que pour celui de Toulouse. Les fonds sont entièrement classés et surtout, de nombreuses sections ont été publiées, ou au moins analysées en détail<sup>(107)</sup>.

L'Intendance de Montpellier, dont dépend la totalité du Vivarais, n'est pas une création médiévale, puisqu'elle n'apparaît qu'au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>(108)</sup>. Ses archives apportent cependant de nombreux documents au médiéviste. Tout d'abord, pour traiter un certain nombre d'affaires, les intendants ont dû recourir à des documents probants anciens, conservés sous forme de copies ou d'analyses. De plus, à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, l'Intendance a eu en charge les questions routières, produisant plusieurs enquêtes sur les tracés des chemins, accompagnées de plans remarquables<sup>(109)</sup>. Aux archives de

<sup>104</sup> ) AN, X<sup>1A</sup> 9808 ; AD 31, 51B 1 et 51B 2 ; AD 31, 2Mi 511 et 513 ; AD 31, B 1 à B 11. Cf. Roques (Ch.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute-Garonne, archives civiles, série B, n°1 à 92 N, op. cit.*, p. 1-92, complété par Moudenc (J.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute Garonne, archives civiles, série B .t. I : n°1 à 92 N, table des matières, op. cit.*

<sup>106</sup> ) Pour l'heure, seuls un peu plus de 7000 sacs sur les 80000 ont été partiellement répertoriés. Cf. Cau (Ch.) et alii : *Répertoire chronologique et index topographique manuscrit des sacs à procès*. Ils portent cependant pour l'essentiel sur les XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles.

<sup>107</sup> ) Principalement : - Boutaric (E.) : *Actes du parlement de Paris, première série : de l'an 1254 à l'an 1328, op. cit.* - Furgeot (H.) : *Inventaire des actes du Parlement de Paris. Deuxième série, jugés (1328-1350), op. cit.* - Labat-Poussin (B.), Langlois (M.) et Lanhers (Y.) : *Actes du parlement de Paris. Parlement criminel. Règne de Philippe VI de Valois, inventaire analytique des registres X<sup>2A</sup> 2 à 5, op. cit.* - Lanhers (Y.) et Langlois (M.) : *Confessions et jugements de criminels au Parlement de Paris (1319-1350), éditions de textes, op. cit.* - Stein (H.) : *Inventaire analytique des ordonnances enregistrées au Parlement de Paris jusqu'à la mort de Louis XII, op. cit.* - Clémencet (S.), François (M.) : *Lettres reçues ou envoyées par le Parlement de Paris, 1376-1596, op. cit.*

<sup>108</sup> ) Dognon (P.) : *Les institutions politiques et administratives du pays de Languedoc du XIII<sup>e</sup> siècle aux guerres de religions, op. cit.*, p. 426-428.

<sup>109</sup> ) Selon le principe archivistique du respect des fonds, les archives de l'Intendance de Montpellier n'auraient pas dû échoir ailleurs qu'aux Archives départementales de l'Hérault. Il a toutefois été procédé à une répartition partielle entre les départements lors de leur création. - AD 34, C 1 à C 5811. Cf. Thomas (E.), La Cour de La Pijardière (L.), Berthélé (J.) et Gouron (M.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Hérault, Archives civiles, série C Intendance de Languedoc, op. cit.*, ainsi que l'inventaire manuscrit des plans de la série C, l'introduction générale dactylographiée de la série et l'index sur fiches, qui tous trois complètent les 5 volumes imprimés. - AD 07, C 1 à C 184. Cf. Mamarot (M.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Ardèche, archives civiles, séries A, B, C, D, op. cit.*, p. 1-17.

l'Intendance, il faut associer celles de la Commission des péages du Conseil d'Etat, fournissant des documents souvent proches. Chargée d'examiner tous les droits de péages et de supprimer ceux qui ne s'appuient pas sur des titres anciens, un dossier a été constitué pour chaque péage levé au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, renfermant les titres présentés par les détenteurs de ces droits<sup>(110)</sup>. Ces dossiers contiennent ainsi nombre de copies de pièces datant parfois des XII<sup>e</sup> ou XIII<sup>e</sup> siècles. C'est dans cette série qu'ont été rassemblées de très nombreuses pancartes de péage inconnues par ailleurs<sup>(111)</sup>.

Parallèlement aux institutions administratives et judiciaires royales, les Etats de Languedoc commencent à se réunir au XIV<sup>e</sup> siècle, avant que leur existence ne soit confirmée en 1418<sup>(112)</sup>. Si leur principale prérogative est fiscale, à compter de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle ils commencent à développer une politique administrative, routière et commerciale<sup>(113)</sup>. Initialement itinérants, les Etats ne se préoccupent de leurs archives qu'à partir de 1486. Jusqu'à cette date, elles sont dispersées dans tous les dépôts d'archives de l'ancien Languedoc, ce qui ne permet pas d'appréhender aisément l'ensemble de ce fonds documentaire<sup>(114)</sup>.

En Vivarais, comme en Velay et en Gévaudan, les assemblées dites « d'assiettes », chargées de répartir les impositions au sein de chaque diocèse civil composant le gouvernement de Languedoc, se sont structurées en Etats particuliers. La première réunion des Etats du Vivarais connue est de 1381, mais par analogie avec les Etats voisins qui se structurent pour les mêmes raisons, il est permis de penser qu'ils voient le jour au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(115)</sup>. Les attributions fiscales des Etats sont à l'origine d'une source majeure de l'histoire régionale : les estimés générales réalisées en 1464. Soixante-treize registres d'estimés détaillés couvrant cent cinquante paroisses vivaraises ont été conservés. Paroisse par paroisse, les biens fonciers de chaque contribuable sont déclarés et leur valeur estimée, avant qu'il ne soit fait de même pour une partie des biens mobiliers, les redevances seigneuriales, les charges et les rentes étant scrupuleusement consignées. Les registres détaillés de deux cents paroisses ne nous sont pas parvenus, mais deux registres dits « d'abrégés » synthétisant les données pour l'ensemble du Vivarais comblent partiellement cette lacune<sup>(116)</sup>.

Les administrations royales et les Etats fournissent une documentation variée, qui

<sup>110</sup> ) Cf. *Les Archives Nationales, état général des fonds*. t. I : *L'ancien régime*, op. cit., p. 141-142.

<sup>111</sup> ) AN, H<sup>4</sup>. Cf. Petit (J.) : *Index manuscrit des noms géographiques de la série H<sup>4</sup>*, op. cit.

<sup>112</sup> ) Gilles (H.) : *Les états de Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 23-32.

<sup>113</sup> ) *Ibidem*, p. 217 et ss.

<sup>114</sup> ) Pour la localisation précise des fonds, cf. Gilles (H.) : *Les états de Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 11-12, 162-163 et 287-292.

<sup>115</sup> ) Le Sourd (A.) : *Essai sur les Etats du Vivarais depuis leurs origines*, op. cit., p. 40-41.

<sup>116</sup> ) AD 07 ; registre sommaire, C 557 ; registres d'abrégés : C 558 et 559 ; registres détaillés : C 560 à C 628.

sans être la plus abondante, n'en est pas moins incontournable pour l'étude des péages, des tracés routiers ou des foires et marchés.

## D- La documentation des communautés d'habitants

Les archives des communautés d'habitants ne sont que d'un secours limité. En effet, rares sont celles possédant des fonds antérieurs aux compoix du XVII<sup>e</sup> siècle, qui sont conservés pour une majorité de paroisses. Si ces derniers ne constituent pas une source essentielle pour nous, ils ont parfois pu être mis à profit pour préciser certains tracés routiers. Quelques fonds sont néanmoins à signaler.

Celui de Baix<sup>(117)</sup>, l'un des plus importants, est remarquable par ses comptabilités municipales débutant en 1392 et par ses compoix de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle. De même, la communauté de Tournon a conservé un véritable fonds municipal structuré<sup>(118)</sup>, renfermant des comptes consulaires accompagnés de leurs pièces justificatives depuis 1414. Les travaux sur les bâtiments communs, qu'il s'agisse du pont sur le Doux ou des fortifications, sont bien renseignés. Le compoix de 1448 donne en outre de précieuses indications sur la topographie de la ville. Pour leur part, les archives municipales de Viviers et de Bourg Saint-Andéol sont les plus anciennes et les plus complètes du Vivarais, les premières pièces remontant à la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(119)</sup>. A ces deux fonds de communautés situées au sud du Vivarais, il faut associer les archives de Saint-Marcel-d'Ardèche conservant quelques pièces médiévales<sup>(120)</sup>. La communauté de Largentière est la seule de l'intérieur du Vivarais à posséder un fonds d'archives significatif<sup>(121)</sup>. Toutefois, peu concernent le Moyen Age et aucune pièce n'est antérieure au début du XIV<sup>e</sup> siècle. Les actes fonciers et les titres de la communauté y dominent, alors qu'aucun instrument de gestion municipale, ni registre de délibérations, ni comptabilité, n'est conservé pour le Moyen Age.

D'autres communautés, comme celles de La Voulte<sup>(122)</sup>, de Privas<sup>(123)</sup>, de Joyeuse<sup>(124)</sup>, de Valvignères<sup>(125)</sup>, ont conservé quelques pièces, mais de nombreuses

<sup>117</sup> ) AD 07, E dépôt 17, Le Sourd (A.) : *Répertoire numérique détaillé dactylographié des archives communales anciennes de Baix*, op. cit.

<sup>118</sup> ) AD 07, E dépôt 83.

<sup>119</sup> ) Les archives de Viviers et de Bourg Saint-Andéol sont encore conservées dans leurs mairies respectives. Cf *Archives communales de Viviers antérieures à 1790*, op. cit. et *Archives communales de Bourg-Saint-Andéol, répertoire manuscrit*, op. cit.

<sup>120</sup> ) AD 07, E dépôt 45.

<sup>121</sup> ) AD 07, E dépôt 77. Cf. André (E.) : *Inventaire sommaire des archives communales antérieures à 1790, Ville de Largentière*, op. cit.

<sup>122</sup> ) AD 07, E dépôt 82.

autres ne se signalent que par un ou deux textes médiévaux <sup>( 126 )</sup>.

Globalement, les archives communales demeurent d'un intérêt très ponctuel pour le médiéviste, puisque rares sont les communautés à avoir conservé des fonds antérieurs au XVII<sup>e</sup> siècle, l'essor de la documentation municipale étant marqué par l'arrivée massive des compoix.

## E- Les archives notariales

Le notariat se développe en Vivarais, arrière-pays méditerranéen, à compter des dernières années du XII<sup>e</sup> siècle <sup>( 127 )</sup>. Pourtant, si nous disposons de nombreux actes dus à la plume de ces premiers notaires, aucun registre ne nous est parvenu avant la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 128 )</sup>. Le premier registre conservé émane de maître *Raynaudi*, notaire de Bourg-Saint-Andéol, et débute en 1275. Un second fragment, daté de 1278, provient lui aussi de Bourg-Saint-Andéol <sup>( 129 )</sup>. Le premier registre pratiquement complet qui suit ces deux fragments limités est celui de maître Barthélemy, notaire à Viviers, couvrant la période 1319-1325 <sup>( 130 )</sup>. Le premier registre concernant le cœur même du Vivarais est celui de maître *de Monasterio*, notaire à Aubenas dans les années 1320-1340 <sup>( 131 )</sup>. Si les registres se font plus nombreux à compter de la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, il faut attendre les années 1350-1360 pour qu'apparaissent des fonds

<sup>123</sup> ) AD 07, E dépôt 75.

<sup>124</sup> ) AD 07, 1J 152 : *Rubrica instrumentorum ac scripturarum ville et universitatis Gaudiose totiusque mandamenti eiusdem facta par me Antonium Suriam, tempore consulatus probi viri Laurentii Baladuni avunculi mei. Anno millesimo quingentesimo trigesimo. Christianissimo Francisco rege regnante Francorum.*

<sup>125</sup> ) AD 07, E dépôt, FF1 à FF8.

<sup>126</sup> ) C'est le cas par exemple de Montpezat (AD 07, 3E 174), d'Aubenas (AM Aubenas, CC 1), d'Annonay (AD 07, 3E 7), de Barnas (AD 07, 3E 152bis), de Boucieu-le-Roi (AD 07, 3E 153), de Saint-Jeure-d'Ay (AD 07, 3E 189), des Salelles (AD 07, 3E 201 quater) et de Sainte-Marguerite-Lafigère (AD 07, 3E 128).

<sup>127</sup> ) Brechon (F.) : « Autour du notariat et des nouvelles pratiques de l'écrit dans les régions méridionales aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité.

<sup>128</sup> ) Les archives notariales vivaroises sont recensées dans Béghin (C.) et Brechon (F.) : *Les archives notariales de la sénéschaussée de Beaucaire, répertoire numérique des registres antérieurs à 1500, op. cit.*

<sup>129</sup> ) AN, 3AP 260.

<sup>130</sup> ) AD 07, 2E 7627.

<sup>131</sup> ) AD 07, 2E 38.

ponctuellement conséquents, la véritable « explosion » numérique de la source notariale demeurant le fait du XV<sup>e</sup> siècle.

Si le nombre de registres est significatif, plus de 750 références, ceux du XIV<sup>e</sup> siècle ne sont bien souvent que des épaves, et même à compter du XV<sup>e</sup> siècle, seules les villes de Viviers et d'Aubenas ont conservé de véritables séries<sup>(132)</sup>. On constate en outre un très net déséquilibre dans la répartition géographique des registres, le sud du Vivarais étant très bien pourvu, alors que le nord est pratiquement une terre vierge. Les archives notariales, bien que nettement moins nombreuses en Vivarais qu'en Provence ou en Comtat, n'en sont pas moins l'une des sources principales de notre étude. Il faut néanmoins garder à l'esprit que ces dernières sont souvent fragmentaires et ne permettent pas une exploitation statistique.

A l'issue de ce tour d'horizon documentaire, il est difficile de soutenir que le Vivarais médiéval n'est pas documenté. Certes, la période X<sup>e</sup>-milieu XII<sup>e</sup> siècle n'est pas des mieux éclairée, comparativement à d'autres régions, mais certains secteurs sont quand même particulièrement bien documentés, essentiellement grâce aux cartulaires de Saint-Chaffre et de Bonnefoy. Le XIII<sup>e</sup> siècle, avec les chartiers seigneuriaux, connaît un essor documentaire considérable à l'issue duquel aucune région ne reste totalement dans l'ombre, le mouvement se poursuivant sans discontinuer sur les deux derniers siècles du Moyen Age. L'association de toutes les sources disponibles, sans nous limiter à une catégorie précise, permet donc d'envisager sereinement un travail sur le Moyen Age vivarois.

Des faiblesses sont toutefois à remarquer, avec lesquelles nous devons composer. Tout d'abord, la dispersion géographique des sources n'est pas un facteur facilitant une approche exhaustive. Ensuite, bien que relativement abondante, elle ne présente pas moins d'importantes lacunes d'un point de vue géographique. Ainsi, alors que le Piedmont annonéen, le Plateau ou le secteur d'Aubenas sont particulièrement bien documentés, le Rhône moyen, dans la région de Cruas, ou les Cévennes largentiéroises et les Boutières souffrent d'un manque de fonds d'archives certain.

---

<sup>132</sup> ) Cf pour Aubenas Béghin (C.) et Brechon (F.) : *Les archives notariales de la sénéchaussée de Beaucaire, répertoire numérique des registres antérieurs à 1500*, op. cit., p. 93-95 et pour Viviers p. 103-105.



## Partie 1 : Routes et itinéraires à la fin du moyen-âge

Le réseau routier vivarois médiéval n'avait, jusqu'à présent, jamais fait l'objet de travaux d'ensemble. L'histoire de la route vivaroise antérieurement au XVII<sup>e</sup> siècle restait presque totalement à écrire <sup>(133)</sup>. Si l'érudition s'est assez souvent penchée sur la question, le manque de rigueur caractérise, en ce domaine plus encore que dans bien d'autres, ces travaux. Le plus grand flou y règne et sous la plume des historiens régionaux, le moindre chemin local, pour peu qu'il soit pavé, devient très rapidement un axe majeur et forcément romain voire protohistorique <sup>(134)</sup>.

Ce vide historiographique n'est toutefois pas une caractéristique strictement vivaroise

<sup>133</sup> ) Le réseau routier vivarois mis en place par l'administration royale aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles a fait l'objet d'une première approche assez détaillée, portant plus sur les aspects politiques, administratifs et financiers de la construction routière que sur la route elle-même, son tracé ou ses techniques. Cf. Bardoux (L.) : *Les routes en Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle, étude l'oeuvre routière des Etats particuliers du pays de Vivarais (1700-1789), op. cit.*

<sup>134</sup> ) L'ensemble de ces travaux que nous ne mentionnerons pas ici en détail mais sur lesquels nous reviendrons dans la suite de notre propos au sujet de tel ou tel itinéraire se trouve référencé et synthétisé dans l'ouvrage largement fantaisiste de Pierre-Albert Clément : *Les chemins à travers les âges en Cévennes et Bas-Languedoc, op. cit.* . L'auteur, passant allègrement de la protohistoire ancienne au cadastre napoléonien, tente de démontrer dans une vaste confusion chronologique que le réseau routier médiéval et post médiéval est largement héritier des drayes protohistoriques ou de prétendus axes préhistoriques. Ceci donne la teneur de la majeure partie de la production érudite en la matière !

et se constate malheureusement assez généralement en de nombreuses régions. Certes, la situation s'est nettement améliorée depuis les années 1970 alors qu'Alain Derville déplorait le manque d'attention des historiens pour qui « les chemins médiévaux font piètre figure entre la voie romaine, parée des prestiges que l'on sait, et la route royale de Trudaine, parée d'inconscients prestiges... »<sup>(135)</sup>. Néanmoins, le tableau historiographique reste maigre, de nombreuses études s'attachant avant tout à un axe précis, particulièrement bien documenté, ou important<sup>(136)</sup>.

Dans les lignes qui suivent, notre premier souci sera de cerner les forces et les faiblesses de la documentation en matière d'histoire routière, pour établir une méthode permettant d'identifier assurément les itinéraires de la fin du Moyen Age.

Ce n'est que dans un second temps, que nous pourrons identifier et décrire les principaux axes routiers régionaux. Nous ne livrerons toutefois dans les pages qui suivent qu'une présentation synthétique du tracé des itinéraires, les descriptions détaillées de chacun d'entre eux faisant l'objet du second volume de notre thèse. Par-delà l'établissement de cette carte, puisqu'un réseau n'est pas la simple juxtaposition d'éléments isolés mais bien leur parfaite articulation, seule cette dernière parvenant à former un tout cohérent, il sera indispensable de hiérarchiser les axes mis en évidence et d'en établir la chronologie.

## Chapitre 1 : Sources et méthode de l'histoire routière

En matière d'hodographie, plus encore qu'en bien d'autres domaines, le manque de précision des textes et le silence quasi absolu de l'archéologie imposent de multiplier les sources apportant des renseignements complémentaires. En s'étayant mutuellement, elles permettent d'établir une carte routière assez complète et précise. Néanmoins, chacune d'elles demande à être exploitée avec précaution si l'on ne veut risquer de confondre les axes des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles avec les chemins médiévaux, et les modestes sentiers locaux avec les grands axes. La méthode la plus souvent employée est une méthode strictement régressive qui consiste à partir de la documentation contemporaine, généralement les cadastres, puis de la compléter successivement par l'étude des compoix d'Ancien Régime et enfin de la documentation médiévale elle-même. Elle débouche toutefois fréquemment sur des travaux imprécis d'un point de vue chronologique et sur de nombreuses fausses pistes. Pour notre part, nous sommes partis à l'inverse, commençant par la documentation médiévale, complétée ensuite par l'étude du cadastre napoléonien et, dans une moindre mesure, par l'examen de la documentation technique et cartographique du XVIII<sup>e</sup> siècle.

En outre, une mise au point sémantique préalable s'impose pour bien comprendre la démarche dans laquelle nous nous sommes engagés et la méthode que nous tentons

---

<sup>135</sup> ) Derville (A.) : « La première révolution des transports continentaux, (c.1000 - c. 1300.) », art. cité, p. 181.

<sup>136</sup> ) Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 71-72.

d'appliquer. Il est impératif de bien différencier l'itinéraire de la route elle-même. L'itinéraire correspond au flux de circulation, à la liaison qui unit deux régions, un point de départ et un point d'arrivée. Ainsi défini, l'itinéraire est avant tout le reflet des nécessités de circulation à une période donnée, et il peut emprunter des routes différentes, si elles desservent les mêmes points. Par contre, la route correspond à une réalité matérielle précise, inscrite dans le paysage, support d'un itinéraire donné. Ainsi, une route pourra connaître un essor particulier pendant quelques siècles, car elle correspond alors à un itinéraire précis, mais elle pourra aussi être ramenée au rang de simple chemin local si les itinéraires se déplacent. C'est par exemple le cas, dans la région, de la route de Régordane. Elle est empruntée par un itinéraire commercial majeur aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, alors que, sans changer de place, la route perdurant donc, elle est ensuite réduite au rôle d'axe de desserte du sud du Velay et des Cévennes : la route n'a pas changé, mais les itinéraires commerciaux se sont déplacés<sup>(137)</sup>. Il importe donc pour nous d'identifier distinctement les itinéraires, qu'ils soient commerciaux, pérégrinants ou autres, des routes par lesquels ils passent<sup>(138)</sup>.

## A- Les mentions textuelles directes

---

Dès le XI<sup>e</sup> siècle, les textes nous apportent des mentions précises de routes, l'apparition des terriers au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle et leur multiplication au XV<sup>e</sup> siècle, fournissant alors une documentation riche d'enseignements et globalement assez bien répartie sur le territoire étudié. Les routes mentionnées dans ces documents le sont le plus souvent comme confronts des parcelles, ou des biens et des droits, dont il est question dans l'acte. Ce sont ces mentions qui renseignent le plus exactement sur la topographie des itinéraires et leur chronologie. En effet, les routes y sont signalées à un moment donné, en des lieux qu'il est encore le plus souvent possible de localiser. Il faut toutefois prendre garde à quelques points précis avant de les exploiter.

Le principal problème posé par l'exploitation des mentions directes de chemins est celui de l'importance de l'itinéraire indiqué dans l'acte. En effet, nombreuses sont les parcelles confrontées par de modestes voies locales ne reliant que le village aux champs ou encore deux paroisses proches entre elles. Dans ces conditions, il faut bien veiller à ne considérer que les mentions portant explicitement sur les principaux itinéraires. Ils sont généralement désignés par une origine et une destination lointaines, par exemple « la route de Valence au Puy », laissant présager que nous avons bien affaire à un trafic dépassant le cadre des circulations locales, celles-ci n'entrant pas dans le cadre de notre travail. Nous n'avons donc pas retenu, sauf cas exceptionnels, les références à des chemins indiqués comme reliant deux localités proches ou voisines.

<sup>137</sup> ) Sur le chemin de Régordane, cf. t. II, p. 553-597.

<sup>138</sup> ) Pour une mise au point fondamentale en matière de méthode d'identification des itinéraires anciens et des tracés routiers, de laquelle nous nous sommes très largement inspirés, cf. Vion (E.) : « Itinéraires et lieux habités : les deux pôles de l'analyse archéologique des réseaux routiers », art. cité, p. 236-246. Bien que portant sur une autre période, de nombreux points de méthode sont très intelligemment développés tout au long de Denimal (P.) : *La voie aquitaine d'Agrippa de Lyon à Saintes*, thèse université de Paris, 1995, 3 vol.

Afin de sélectionner les seuls axes importants, une approche lexicologique peut paraître séduisante, considérant que les termes employés dans les terriers de la fin du Moyen Age sont le reflet plus ou moins direct de l'importance de l'axe <sup>(139)</sup>. Une *strata* serait ainsi plus importante qu'une *via* et *a fortiori*, encore plus qu'un modeste *caminus* ou qu'un simple *itinere*, pour ne s'en tenir qu'aux principaux termes utilisés. Nous verrons plus loin que si cette approche lexicologique est globalement valable pour la période XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècle, elle est au contraire sujette à caution voir largement inopérante aux trois derniers siècles du Moyen Age. Il faut donc se garder de tout jugement hâtif en la matière <sup>(140)</sup>.

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

Divers autres problèmes se posent évidemment, mais ils ne sont pas spécifiques à l'identification des itinéraires routiers et relèvent de l'exploitation des actes médiévaux en général <sup>(141)</sup>. De ce fait, nous ne les aborderons donc pas ici.

A ces très nombreuses mentions de chemins glanées au travers des actes de la pratique, ajoutons quelques indications tirées de récits hagiographiques, de guides, de comptes rendus ou de comptes de voyages. Citons rapidement ici les principaux textes exploités.

A tout seigneur tout honneur, mentionnons le plus ancien, César, qui lors de la guerre des Gaules traverse le Vivarais pour se rendre en pays Arverne et nous relate son passage des Cévennes dans la région d'Aubenas <sup>(142)</sup>. Chronologiquement intervient ensuite la *vita* de Saint-Agrève, évêque du Puy au VII<sup>e</sup> siècle qu'une tradition hagiographique tardive fait passer en Vivarais au retour d'un voyage à Rome <sup>(143)</sup>. *Le Charroi de Nîmes*, une chanson de geste du XII<sup>e</sup> siècle, fait pour sa part une courte allusion au chemin de Régordane traversant le Vivarais dans sa partie occidentale <sup>(144)</sup>.

---

<sup>139</sup> ) Sur la multitude des dénominations d'itinéraires et leurs aspects linguistiques, cf. Gilles-Guibert (M.) : « Noms des routes et des chemins dans le midi de la France au Moyen Age », *art. cité*.

<sup>140</sup> ) Cf. infra, p. 334-339.

<sup>141</sup> ) Problèmes de datation, actes faux ou interpolés...

<sup>142</sup> ) César : *De bello gallico*, *op. cit.*.

<sup>143</sup> ) Fayard (A.) : *Saint-Agrève, apôtre des Boutières*, *op. cit.*.

<sup>144</sup> ) Perrier (J.-L.) : *Le charroi de Nîmes; chanson de geste du XII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*.

Rappelons aussi les écrits de Jean Buridan, se rendant à Avignon par le même chemin de Régordane au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(145)</sup>. Après 1350, ces récits perdent de l'importance face aux actes de la pratique et ont alors été exploités, non plus pour établir le tracé d'un itinéraire, mais pour étudier la vie des voyageurs, thèmes que nous aborderons ultérieurement.

Toutes les autres sources utilisées, comme les cartes et les cadastres, sont postérieures au Moyen Age et ne constituent que des compléments à celles déjà présentées.

## B- Les cadastres « napoléoniens »

---

Les données fournies par la documentation médiévale s'apparentent le plus souvent à un nuage de points. On sait seulement que la route y passe, mais entre ces points, il est nécessaire de recourir à d'autres sources, principalement au cadastre napoléonien, qui constitue le plus ancien plan détaillé que l'on possède<sup>(146)</sup>. Néanmoins, ce cadastre nous semble généralement avoir été mal exploité en matière d'histoire routière, car trop souvent il n'a été lu que comme une simple carte. En fait, la place particulière de la route dans le paysage permet une exploitation plus approfondie du plan cadastral, à laquelle nous avons essayé de nous livrer.

La route ou le chemin, quelle que soit son importance, est un élément structurant, solide et durable du paysage. Tout comme l'habitat urbain s'organise autour de la rue et la fossilise le plus souvent, le parcellaire rural fait de même autour du chemin ou de la route qui devient une véritable « épine dorsale » de la mise en valeur des terroirs, scellant de fait son ancrage dans le paysage. Ainsi, même sur le très long terme, il est extrêmement difficile de faire disparaître la trace d'un chemin sans modifier tous les éléments du paysage gravitant autour. De tels changements parcellaires, même limités à un axe donné, impliquent une décision totalement collective de tous ses riverains, puisque toutes les parcelles sont touchées dans leurs accès et leurs orientations, ou encore une décision imposée par un pouvoir qui en a l'autorité. Cela pousse à une très grande stabilité des axes que l'on retrouve exprimée dans les conclusions de nombreux travaux portant sur le parcellaire<sup>(147)</sup>.

Néanmoins, cette approche n'est envisageable que dans la mesure où le parcellaire n'a pas été modifié radicalement entre la fin du Moyen Age et la rédaction du cadastre.

<sup>145</sup> ) Faral (E.) : *Jean Buridan...*, *op. cit.*.

<sup>146</sup> ) Les plans-terriers antérieurs au XVIII<sup>e</sup> siècle sont en effet rarissimes et ne nous ont été que d'un secours très ponctuel. Sauf cas exceptionnels, fragmentaires et imprécis, ils ne permettent pas d'identifier les chemins et encore moins de les replacer dans la topographie des lieux représentés sur le plan. Les plus anciens cadastres conservés sur la région étudiée sont ceux de Saint-Germain-Laprade, en Haute-Loire, et de Joyeuse, en Ardèche, terminés en 1809. La principale période de confection se situe toutefois dans les années 1825-1835, les derniers plans dressés l'ayant été sur la période 1840-45.

<sup>147</sup> ) Cf. par exemple Chouquer (G.) : « Aux origines antiques et médiévales des parcellaires », art. cité, p. 24-28 ou encore Pichot (D.) : « L'occupation du sol en pays bocager », art. cité, p. 26. Marchand (C.) : « Réseau viaire et dessin parcellaire : étude morphologique de la région du Gâtinais oriental », art. cité, (COMP).

Même si aucune étude de parcellaire n'a encore été conduite en Vivarais, il est possible d'esquisser des éléments de réponse. Stable dans la longue durée, le parcellaire est certainement encore plus solidement établi au travers des siècles en Vivarais qu'ailleurs, et ceci pour des raisons variables d'une région à une autre.

Dans les Cévennes, les Boutières, sur le talus rhodanien et sur les flancs des vallées du Haut-Vivarais, soit l'essentiel de la région, les très fortes pentes imposent avant toute mise en culture, la construction préalable de nombreuses terrasses. Retenues par des kilomètres de murs en pierre sèche, aménagées avec de nombreux escaliers, aux sources voûtées et canalisées afin d'éviter l'érosion, elles représentent un travail considérable de construction du paysage et du terroir. Il semble donc peu envisageable que, dans ces régions, l'ensemble du parcellaire ait été radicalement modifié postérieurement à son établissement. Il ne se serait alors pas uniquement agité de modifier des limites parcellaires, mais bien de transporter les terres elles-mêmes. Le caractère « bâti » des parcelles, et non pas seulement « borné » de limites type fossés ou haies, rend toute transformation particulièrement difficile. On peut donc envisager, sous réserve de vérifications précises, que les versants en terrasse sont à l'origine de parcellaires d'une extrême stabilité dans lesquels les chemins n'ont eu que peu de possibilité d'évolution. S'il n'est archéologiquement difficile de dater de telles constructions <sup>(148)</sup>, nous pouvons néanmoins penser que ces pratiques sont consubstantielles de la mise en valeur de la région : elles constituent le préalable impératif pour pouvoir implanter le moindre champ <sup>(149)</sup>.

En ce qui concerne le plateau vivaro-vellave, il apparaît que les limites de parcelles sont fixées par des murs de pierres sèches de large importance. Un travail récent affirme que ces murs sont essentiellement le fruit du XV<sup>e</sup> siècle et qu'ils viennent figer le parcellaire antérieur <sup>(150)</sup>. Leur déplacement impliquant là encore un travail considérable, il est permis de penser qu'ils ont contribué à fossiliser assez largement le parcellaire de la période à laquelle ils ont été établis. En outre, ces constructions se doublent souvent de petits ouvrages hydrauliques destinés principalement à assurer soit l'irrigation des prés, soit leur drainage. Il est donc difficile de modifier le parcellaire du tout au tout en s'affranchissant de contraintes de relief qui conditionnent l'écoulement des eaux.

Pour ce qui est de la vallée du Rhône, la situation est différente. Pays ouvert et aux contraintes de relief réduites, la topographie des lieux n'a pu, comme en d'autres secteurs vivarois, imposer une grande stabilité du parcellaire et sa fossilisation au travers de la

<sup>148</sup> ) Quelques tentatives ont été conduites avec succès dans les Pyrénées. Néanmoins, elle demandent un travail spécifique considérable qu'il n'y avait pas lieu d'entreprendre ici. Cf. Martzluff (M.) : « Le paysage bocager de Cerdagne : approche archéologique d'un impact de la société paysanne sur le substrat minéral », art. cité

<sup>149</sup> ) Au sujet des paysages en terrasses vivarois, cf. : Blanc (J.-F.) : *Paysages et paysans des terrasses de l'Ardèche*, op. cit., et principalement pour les questions de chronologie de ces paysages, les p. 141 et suivantes. Les chartiers seigneuriaux de la région mentionnent des parcelles en terrasse par dizaines dès la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle et le XIII<sup>e</sup> siècle au moins (par exemple AD 07 : 19J, 39J, 42J ; AD 48 : 3J, 6J...).

<sup>150</sup> ) Bourgeois-Cornu (L.) : *Les communautés rurales du Velay face aux crises de la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 107.

construction de terrasses de culture. Au contraire, les forts alluvionnements historiques du Rhône laissent même penser que le parcellaire aurait pu être remis en cause à plusieurs reprises. Pour autant, plusieurs indices permettent de penser qu'il n'a pas été radicalement modifié depuis la fin du Moyen Age. Ainsi, des vestiges de cadastration antique sont encore décelables dans la région de Cornas - Saint-Péray - Soyons où s'étend la centuriation républicaine de la cité de Valence <sup>(151)</sup> et au sud, du Teil à Saint-Montan où le cadastre d'Orange dit « B » daté de 77 traverse le Rhône <sup>(152)</sup>. Ces vestiges de cadastres antiques témoignent d'une évolution des paysages qui est restée partielle et en tous cas, respectueuse de formes pourtant très anciennes, principalement en ce qui concerne les voies de circulation <sup>(153)</sup>. Sans pouvoir apporter d'éléments probants sur l'évolution de ces cadastres antiques postérieurement à leur établissement <sup>(154)</sup>, retenons en ce qui nous concerne le simple fait que les formes antiques nous sont parvenues. Ceci implique qu'à aucun moment, le paysage n'a connu de changements radicaux ayant pu oblitérer le parcellaire médiéval au point de faire disparaître le réseau viaire ancien.

Pour le Piedmont annonéen, les contraintes de relief sont moindres et ne semblent pas pouvoir jouer un rôle prépondérant dans la fixation d'un parcellaire. Par ailleurs, aucun témoin de centuriation antique, comme dans la vallée du Rhône, ne vient nous indiquer que des structures de paysage très anciennes ont pu subsister jusqu'à nos jours. Néanmoins, les modifications parcellaires radicales induisant des changements notoires dans le paysage et pouvant de ce fait perturber l'exploitation du cadastre napoléonien sont avant tout le fait de bouleversements sociaux et économiques débouchant sur une autre forme de mise en valeur du sol et sur des choix culturels radicalement nouveaux. Le plateau d'Annonay n'a rien connu de tel, demeurant fidèle jusqu'à nos jours à une agriculture polyculturelle ignorant les grandes emblavures, ou les pâturages extensifs. Aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, c'est resté un pays de petite propriété paysanne sans établissement de grands domaines, dans le cadre d'un régime agraire stable <sup>(155)</sup>. Loin des grands changements dans les formes de terroir, un tel système s'appuie au contraire sur un paysage bocager que l'on a tout lieu de penser issu de la fin du Moyen Age au moins. Globalement, il semble bien que le plateau d'Annonay se rattache aux modèles

<sup>151</sup> ) Blanc (A.) : « Les traces de centuriation romaines et les origines de la cité de Valence », *art. cité*, p. 38 et Blanc (A.) : Valence, des origines aux Carolingiens, p. 42-43.

<sup>152</sup> ) Sur le cadastre « B » d'Orange qui s'étend jusqu'en Vivarais en bordure du Rhône, cf. Piganiol (A.) : *Les documents cadastraux de la colonie romaine d'Orange*, *op. cit.*, p. 414 mais surtout Lauxerois (R.) : *Le bas-Vivarais à l'époque romaine, recherches sur le cité d'Alba*, *op. cit.*, p. 52-55.

<sup>153</sup> ) Un exemple caractéristique est donné par le pont de Touchelaze, traversant le Rhône au sud de Viviers, qui se trouve parfaitement axé sur le cadastre d'Orange ainsi que la route qui y mène. Ceci peut permettre de suggérer l'existence d'un éventuel pont antique à cet emplacement. A son sujet, cf. Dilke (O.-A.-W.) : *The roman land surveyors. An introduction to the Agrimensores*, *op.-cit.*, p. 166 et 175.

<sup>154</sup> ) Pour une étude sur la question, concernant le Bas-Languedoc voisin et apportant de nombreux points de comparaison, on se reportera à Bourrin (M.) : « Délimitation des parcelles et perception de l'espace en bas-Languedoc aux X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles », *art. cité*.

globaux d'évolution constatés pour l'Ancien Régime dans une large bande centrale de la France qui reste respectueuse des formes de paysage issues des siècles précédents<sup>( 156 )</sup>).

A l'échelle de l'ensemble du territoire vivarois, sous réserve d'études spécifiques plus poussées, on peut raisonnablement avancer que le parcellaire a certes évolué de la fin du Moyen Age au XIX<sup>e</sup> siècle, mais que ses lignes directrices n'ont pas fondamentalement changé, constituant un cadre rigide dans lequel les chemins apparaissent comme les éléments les plus solides.

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

Un chemin peut néanmoins parfois se fermer et à ne plus être praticable, ce qui est rare, mais les grandes lignes du parcellaire en gardent encore longtemps le souvenir. Le cadastre présente alors une limite continue, parfois encore matérialisée sur le terrain par un talus, un fossé ou une haie. Cependant, lors de l'interprétation de toute limite parcellaire figurant sur les cadastres et pouvant correspondre de prime abord à un chemin disparu, il est nécessaire de garder à l'esprit que le Vivarais est une région à la géographie accidentée. Bien souvent, la prégnance du relief est telle que des éléments naturels, comme des falaises et des rancs rocheux, ou même des ruptures de pentes moins brutales, peuvent bloquer le parcellaire qui présente alors une ligne continue ne correspondant pas à un ancien chemin. Dans tous les cas, une vérification de terrain ou au moins un examen attentif des courbes de niveau de la carte I.G.N. au 1/25000<sup>e</sup> s'impose afin de ne pas confondre une ligne de relief marqué avec un ancien axe d'origine anthropique. La stabilité des chemins dans le paysage est le premier facteur rendant le cadastre si souvent précis et utilisable pour rechercher les axes de la fin du Moyen Age.

Le cadastre napoléonien constitue aussi une source susceptible d'apporter des éléments de chronologie sur une route. En effet, dans la région, l'essor du transport par roulage qui succède au transport par portage à dos de mulets à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, révèle l'inadéquation et les carences du réseau ancien, ne convenant plus du tout aux nouvelles exigences techniques imposées par le chariot. Les pentes sont le plus souvent trop fortes, les routes trop étroites pour permettre le croisement d'attelages, ou

---

<sup>155</sup> ) Sur les structures agraires du haut-Vivarais et plus spécifiquement du rebord oriental du Piedmont sous l'Ancien Régime nous renvoyons à Guichard (P.) : « D'une société repliée à une société ouverte : l'évolution socio-économique de la région d'Andance de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à la Révolution », art. cité, p. 147-148.

<sup>156</sup> ) D'un point de vue général sur l'évolution de cette « France centrale », nous renvoyons à Jaquart (J.) : « Immobilisme et catastrophes », contribution à Duby (G.) et Wallon (A.) dir. : *Histoire de la France rurale*, vol. 2 : de 1340 à 1789, op. cit., p. 226-232.



encore les ponts et les portes des villes pas assez larges pour le passage d'une simple charrette. Si le besoin de modifier le réseau routier s'est fait sentir dès la seconde moitié du XVII<sup>e</sup> siècle, les travaux n'ont pour l'essentiel débuté qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, pour ne devenir très importants et généralisés à tous les axes qu'après 1750<sup>(157)</sup>. Ainsi, il semble que des deux derniers siècles du Moyen Age jusqu'au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, le réseau routier soit pour l'essentiel resté topographiquement le même. Ce n'est qu'après que le tracé des routes a été modifié en raison de ces impératifs techniques nouveaux. Ce réseau routier issu des travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle est encore pour l'essentiel celui en usage dans nos campagnes. Chronologiquement, le cadastre napoléonien se place donc immédiatement à l'issue de cette période de grands changements.

Ainsi, sur le cadastre napoléonien, réalisé pour l'essentiel entre 1810 et 1835, figure encore généralement la situation antérieure aux travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, complétée par les nouveaux axes et les modifications apportées aux anciens chemins. En effet, cinquante ou soixante ans après les travaux, le nom donné aux routes garde la trace des changements d'itinéraire intervenus il y a quelques décennies seulement. Le plus souvent, le nouvel axe est appelé « route de tel endroit à tel endroit » ou encore « grande route » ou plus explicite encore « nouvelle route ». Le tracé précédent devient dans ce cas le « chemin de tel endroit à tel endroit » ou parfois « l'ancien chemin ». La chronologie des différents axes est ainsi facile à établir.

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

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

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

---

<sup>157</sup> ) Sur les travaux du XVII<sup>e</sup> et du XVIII<sup>e</sup> siècle en Vivarais, on consultera avec le plus grand profit Bardoux (L.) : *Les routes en Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle, étude l'oeuvre routière des Etats particuliers du pays de Vivarais (1700-1789)*, op. cit.

Dans le même ordre d'idée, la liaison des routes entre elles met en évidence une chronologie relative des différents axes. Tout comme l'archéologue observe la liaison entre différents murs pour déterminer quel est le plus ancien, chaque carrefour routier nous révèle le chemin antérieur sur lequel sont venus se greffer les autres axes. Une telle méthode a été appliquée en certains cas à partir de télédétection aérienne <sup>(158)</sup>. Néanmoins, en ce qui nous concerne, elle est beaucoup plus simple et économique à appliquer au cadastre. La chronologie absolue de ces carrefours et croisements reste toutefois presque impossible à établir, mais lorsque l'on suit un axe bien daté par ailleurs, ce type d'observation permet de ne pas « s'égarer » au carrefour et de poursuivre sur la bonne route, ce qui n'est pas négligeable.

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

### C- Les cartes routières anciennes

---

Qui parle de cartes anciennes évoque immédiatement la Table de Peutinger, du III<sup>e</sup> siècle, seul vestige de la cartographie antique à concerner nos régions <sup>(159)</sup>. Toutefois, bien que plusieurs axes assurément antiques, comme la voie d'Antonin le Pieux, traversent le Vivarais, aucun n'y figure malheureusement, absence significative.

Il en est de même pour l'une des plus anciennes cartes routière de France, la carte de Melchior Tavernier de 1632 sur laquelle ne figure aucune route vivaroise <sup>(160)</sup>. Seule la cité de Viviers y est représentée, à l'écart de tout axe routier, le plus proche étant celui de la rive gauche du Rhône. Il est vrai que cette carte représente les routes postales qui, pour l'essentiel, rayonnent autour de Paris ou de Lyon, mais ne traversent pas la France transversalement et donc ignorent les Cévennes et le Vivarais.

Il faut attendre les cartes dressées à la demande des Etats de Languedoc et des Etats particuliers de Vivarais, ou encore de l'Intendance de Languedoc au XVIII<sup>e</sup> siècle, pour voir les axes régionaux pris en compte. Souvent imprécises, elles ne nous ont été que d'un secours limité, à l'exception la carte routière de la sénéchaussée de Beaucaire de Ducros et Berthaut, gravée sur les ordres des Etats de Languedoc en 1790 qui nous paraît être la plus complète <sup>(161)</sup>.

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

---

<sup>158</sup> ) Guy (M.) : « Méthode de datation relative des voies de communication par télédétection », art. cité, p. 9-13.

<sup>159</sup> ) La table de Peutinger est publiée en annexe de Desjardin (E.) : *La géographie de la Gaule d'après la table de Peutinger*, op. cit.

<sup>160</sup> ) La carte de Tavernier est publiée en annexe de *La guide des chemins de France* de Charles Estienne, éditée par Jean Bonnerot, op. cit.

siècle et apporte nombre de toponymes liés à la route inconnus par ailleurs <sup>( 162 )</sup>. Bien que tardive, elle est un utile complément pour l'étude de certains tracés sur lesquels des travaux sont intervenus entre la cartographie de Cassini et la rédaction du cadastre, essentiellement sur le territoire des communes où cette dernière a été la plus tardive. Aux cartes de Cassini, il faut adjoindre les assemblages qui en ont été extraits pour l'ensemble du Languedoc, chaque diocèse ayant fait l'objet d'un tirage spécifique <sup>( 163 )</sup>. Souvent similaire en tous points à la carte de Cassini, il est néanmoins possible d'y découvrir quelques variantes routières intéressantes.

Pour finir, mentionnons la plus récente en date des cartes prérévolutionnaires, la plus méconnue aussi, dressée par les successeurs de Cassini à la tête de la carte de France après 1784. A une échelle plus large, puisqu'établie au 1/345600<sup>e</sup> environ alors que la première est au 1/86400<sup>e</sup>, elle est moins précise en matière de toponymie dans la mesure où elle livre moins de lieux-dits, mais les tracés routiers y sont plus nombreux que sur la carte de Cassini. Y figurent en effet de nombreux axes strictement régionaux qui ne semblaient pas présenter un intérêt assez grand aux yeux de Cassini mais qui pour un certain nombre sont les héritiers de chemins que nous avons identifiés comme médiévaux <sup>( 164 )</sup>.

Ces cartes présentent l'avantage de la relative précision topographique, surtout celles de Cassini et de Capitaine, et permettent donc de situer exactement certains tracés que l'on aurait aujourd'hui des difficultés à localiser. Toutefois, il faut prendre garde au fait qu'elles sont pour l'essentiel postérieures aux grands travaux de viabilité entrepris à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, ou plus souvent du début du XVIII<sup>e</sup> siècle, sur ordre des Intendants de Languedoc, à la requête des Etats de Languedoc ou des Etats particuliers de Vivarais.

## D- Les plans et les études techniques des travaux routiers du XVIII<sup>e</sup> siècle

Les routes issues de cette phase de travaux, généralement qualifiées de « routes des Intendants », ont fait l'objet de nombreuses tractations préalablement à leur construction ou à leur modification <sup>( 165 )</sup>.

<sup>161</sup> ) Sur les étapes de la cartographie languedocienne et les apports de chaque époque, on consultera avec profit : de Dainville (F.) : « Cartes anciennes du Languedoc (XVI<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle) », *op. cit.*, et plus particulièrement les p. 185-191 sur les cartes routières et les p. 189-190 sur la carte de Ducros.

<sup>162</sup> ) La région étudiée est partagée entre les cartes n°88, 89 et 90.

<sup>163</sup> ) Nous avons pour notre part utilisé celles gravées par le sieur Aldring, publiées à Montpellier peu avant la Révolution, et conservées en plusieurs exemplaires dans tous les dépôts d'archives languedociens.

<sup>164</sup> ) Le Vivarais est couvert par les cartes n°15 et 19, rééditées par l'I.G.N. en 1997.

<sup>165</sup> ) Cf. Bordes (M.) : « Les routes des intendants », art. cité. et plus particulièrement les p. 159-164 sur les travaux touchant la viabilité de l'arrière pays languedocien.

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

Ces visitations pouvaient intervenir à différentes échelles. Certaines portaient sur la totalité d'un axe routier, comme par exemple celle effectuée par Louis de Froidour, réformateur général des Eaux et Forêts en 1668 sur le chemin de Régordane entre Montpellier et Le Puy, mais aussi sur les chemins reliant le Bas-Vivarais au Velay<sup>(166)</sup>. D'autres se limitaient à l'examen d'un tracé routier sur quelques centaines de mètres, comme par exemple au XVIII<sup>e</sup> siècle au niveau du col de l'Arenier entre Privas et Mézilhac où il n'est question que de rallonger la route de 300 ou 400 mètres pour lui éviter une brusque pente<sup>(167)</sup>.

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

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

### E- La toponymie.

---

La toponymie a été utilisée, mais avec la plus grande prudence. En effet, si les hodonymes sont assez facilement identifiables, leur datation pose de graves problèmes. Il est souvent difficile de savoir si un toponyme routier est d'origine antique ou médiévale. Le toponyme « Lestrade », très fréquent, ou encore de ses variantes « Letrade »,

<sup>166</sup> ) Cf. à son sujet la thèse qu'en a tirée Marcel Girault : *Edition critique et commentée du Procès-Verbal de « La visitation du Chemin de Regordane », effectuée par Louis de Froidour en 1668, Ms 665 de la B.M. de Toulouse, op. cit.*

<sup>167</sup> ) AD 07, C 773 bis.

« Lestra », « Lextra » et « Estrade » qui ne sont pas rares, constituent de bons exemples. Ces termes occitans héritiers directs du latin *strata* sont souvent perçus comme un indice solide de la présence d'un itinéraire antique <sup>(168)</sup>. C'est toutefois faire fi bien rapidement du latin médiéval et des langues romanes qui lui ont succédé. Elles ont pu, sans aucun recours à une route antique, elles aussi forger un tel toponyme.

Malgré les limites de la méthode, la toponymie demeure un moyen irremplaçable pour localiser précisément le passage d'une route connue par ailleurs dans les textes. Mais le travail de l'historien n'est pas facilité par l'absence de synthèse hodonymique générale imposant de se reporter à de multiples études régionales abordant tel ou tel aspect de la question <sup>(169)</sup>. Nous avons localisé sur les cartes anciennes et les cadastres napoléoniens <sup>(170)</sup>, ainsi que dans toute la documentation médiévale consultée, quelques toponymes routiers et leurs variantes latines, occitanes ou françaises que nous tenons pour des indices directs ou indirects du passage d'une route.

Pour désigner la route ou un passage précis de cette dernière :

- les dérivés de *strata*, qu'il s'agisse de « Lestra », « Letrade », « Lextra », « L'Estrade » et « Estrade » ;
- les toponymes issus de *carrerìa* comme « Carrayre », « Charreyre », « Charreyrol » ou encore des composés comme « Malcharreyre » ;
- 

<sup>168</sup> ) Des exemples vivarois de l'utilisation récente des dérivés de *strata* pour identifier un axe antique peuvent se trouver dans les travaux de René Rébuffat, par ailleurs de grande valeur, sur la voie d'Antonin le Pieux dans sa traversée du Bas-Vivarais. Cf. Rébuffat (R.) *et alii* : *Visite à la voie romaine des Helviens*, *op. cit.*, p. 67.

<sup>169</sup> ) Quelques ouvrages récents de toponymie sont révélateurs de l'état d'abandon des thèmes hodonymiques. Par exemple, il est significatif que sur les vingt et un articles du numéro de la revue *Monde Alpin et Rhodanien* intitulé *Nommer l'espace* publié en 1997 et entièrement consacré à la toponymie, aucun chapitre aussi réduit soit-il ne traite des hodonymes alors que les contributions traitant des oronymes, des hydronymes et des désignations de l'habitat sont nombreuses, reflétant des préoccupations paysagères toutes actuelles. Toutefois, sur la toponymie routière en général, on se reportera avec intérêt, bien qu'il ne s'agisse pas spécifiquement d'études traitant d'une aire linguistique occitane à Arnaud (J.-P.) : « La toponymie des anciens chemins dans le Maine-et-Loire », *op. cit.* ; à Chevallier (R.) : *Les voies romaines*, *op. cit.*, p. 168 et ss.. De nombreux éléments sont aussi à glaner dans Nègre (E) : *Toponymie générale de la France*, 4 vol., *op. cit.* Plus proche linguistiquement, citons Bordes (J.-M.) et Villoutreix (M.) : « Toponymes routiers en Limousin : étymologie et répartition », *art. cité*, ou encore Baby (F.) : « Toponomastique du pèlerinage en Languedoc », *art. cité* ; Gilles-Guibert (M.) : « Noms des routes et des chemins dans le midi de la France au Moyen Age », *art. cité*. L'hodonymie vivaroise n'a pas non plus fait l'objet de travaux spécifiques. Cf. toutefois Massot (G.) : « En Ardèche, passer l'eau sans les ponts », *art. cité*.

<sup>170</sup> ) Les matrices cadastrales consultées sont sensiblement plus riches que les plans qui ont subi une sévère érosion toponymique, sans doute pour d'évidents impératifs de dessin. Toutefois, pour ce travail, l'absence de dictionnaire topographique de qualité pour le département de l'Ardèche se fait directement ressentir ici.

les dérivés de *passus* comme le « Malpas » et son contraire le « Bompas » ;

–

des dérivés de *pertus* comme « Malpertus », « Marperthuis », « Pethuis » ;

–

les dérivés de *scala* ou *schaleta*, l'échelle, généralement « L'Escalette » ou « L'Echelette » ;

–

les dérivés de *transcollum*, le col par lequel on passe, comme « Tracol » ou « Tracoulaud » ;

–

le terme de « Raviscole » et ses dérivés « Revicole », « Resviscole » ou « Rasvicole » qui marque le plus souvent le rebord d'un versant montagneux où la route descend brutalement ;

–

le terme *estrech* dont dérivent « Estret » ou « Estréchure » et qui désigne un rétrécissement de vallée formant une gorge. Il n'implique pas assurément la présence d'une route, mais il lui est toutefois très souvent associé au droit d'un passage étroit ;

–

le toponyme *Peyrade* qui se rattache à la présence d'un axe empierré ou au moins d'une section bien aménagée ;

–

le toponyme *Callada*, et ses dérivés comme « Causcade » ou « Callade » à rapprocher de *Peyrade* ;

–

le toponyme *Pouge* ou ses dérivés en « pouche », « poute » ou « poutet » qui désigne une route bâtie en hauteur ;

–

le toponyme de *Serrade* qui dérive de « serre » et désigne une route cheminant sur une telle crête ;

–

le toponyme « la route » ou « les routes » ou ses formes dégradées de « roue » ou de « rotte » et « rode » posent des problèmes d'interprétation et ne peuvent être systématiquement retenus pour marquer le passage d'une route, malgré les apparences. En effet, dans plusieurs cas, il apparaît qu'ils sont des dérivés de *ruptis*, se rattachant alors plus vraisemblablement à un défrichement qu'à un élément viaire<sup>(171)</sup>.

Pour désigner le passage de la route sur l'eau :

–

<sup>171</sup> ) Gilles Gaborit (op. cit.) note que les routes s'agées étaient dans le milieu de la France au Moyen Âge, art. cit.

dans certains noms de lieux comme « Brives, » « Brioude » et peut-être « Privas ».

–  
les dérivés de *gadu* comme « Le Gua », « Le Gap », « Le Gazo », « Le Gazel » ou « Le Gay » ou simplement « Le Gué » ;

–  
les dérivés de *pontem*, le plus souvent sous la forme pont + suffixe topographique, technique ou hydraulique ;

–  
les toponymes liés à la présence d'un pont ou d'une passerelle en bois, comme l'occitan « Post », mais aussi « La Plancha », « Le Plancheiron », « Le Plancheyrol », ou tout simplement « La Planche » ;

–  
les dérivés de *sauta* indiquant la présence d'un gué aménagé comme « Le Sault », « Le Saoutadou », ou « Le Sautadet » et « le Saut » ;

–  
les toponymes liés à la présence d'un bac ou d'une barque, généralement en Vivarais *navigium* dans les textes latins ou « Le Bateau », « La Barque » et « Le Bac » dans la toponymie moderne francisée ;

–  
les hydronymes devenus toponymes ponctuels bordant le cours d'eau en question qui signaleraient un point de franchissement à gué. Par exemple, le hameau de Dunière est situé à l'endroit où la route de Valence à Saint-Agrève par Vernoux traverse la rivière du même nom.

Se rapportant à l'environnement de la route :

–  
les dérivés de *beguda*, auberge, généralement « La Bégude » ;

–  
les dérivés de *pedatgium* qui donne le plus souvent le péage + nom du lieu ;

–  
les dérivés d'*hospicium*, comme « l'Hôpital » ou « l'Hospitalet » ;

–  
les toponymes désignant des bornages ou des jalons le long de la route comme *Petra ficta*, « Peyrefiche », « Pierre Plantée », « Pierre Levée » qui sont souvent attachés à la présence d'une borne voir d'un milliaire. La plus grande prudence s'impose toutefois en matière d'exploitation des toponymes indiquant la présence de pierres levées. En effet, il est évident que toutes ces pierres ne sont pas, loin s'en faut, liées à la présence d'une route mais qu'elles peuvent tout simplement correspondre à des pierres de bornage de paroisses, de seigneuries ou de toutes autres circonscriptions territoriales. De même,

les menhirs, cependant rares en Vivarais, ont eux aussi souvent fait naître de tels toponymes. A ce groupe, il faut aussi associer les toponymes de « Montjoie » et leurs dérivés.

—  
les toponymes liés à l'exercice de la justice seigneuriale et plus particulièrement à la présence de fourches patibulaires peuvent indiquer le point d'entrée de la route dans un mandement. L'érection des fourches apparaît alors comme un acte éminemment symbolique destiné à marquer le voyageur. Le plus souvent, le terme « Les Fourches » est associé à un élément géographique : « Plateau des Fourches », « Serre des Fourches »... Il se rencontre aussi parfois seul, ou encore c'est le terme de « Justice » qui le remplace : « Col de la Justice », « Ruisseau de la Justice »... Dans tous les cas, nous n'avons retenu ces toponymes que lorsqu'ils marquent les limites d'un mandement. Hors de ce cadre, ils peuvent se rattacher à toute forme d'exercice de la justice seigneuriale mais ne pas être nécessairement.

Pour désigner le trafic en général ou un élément de trafic particulier :

—  
le toponyme « Rome » et ses dérivés désignant le passage de pèlerin comme « Romeu », « Roume » ;

—  
les toponymes bâtis autour du moyen de transport dominant dans la région au Moyen Age : le mulet, comme la « Serre de Mulets », la « Côte des Mulets » ou le « Chemin des Mulets » par exemple. Un dérivé se rencontre souvent dans les secteurs où les routes sont les plus raides : « Gastefer », littéralement qui abîme les fers des chevaux et des mulets.

—  
les toponymes issus d'un trafic commercial particulier : le « Saunier » ou le « Mercadier » par exemple.

Pour désigner les axes de transhumance et les troupeaux transhumants :

—  
le nom de *draya* et ses dérivés « draille » ou « drayes » qui désignent le chemin lui-même. Attention, dans certaines régions proches du Vivarais, comme au pied du Vercors, le terme de draye s'applique à une coulée d'éboulis linéaire dévalant un versant montagneux. Nous sommes donc loin de la transhumance, même si une certaine analogie visuelle entre les troupeaux et les éboulis est vraisemblablement à l'origine de l'amphibologie du terme.

—  
les toponymes désignant les troupeaux transhumants eux-mêmes par analogie avec un essaim d'abeilles, comme « Abeillards », « l'Abeillé » ou « l'Aubeillaud » ;



—  
les toponymes tirés d'un aspect technique de la transhumance. Ainsi, c'est le cas des « Fumades » qui sont attachés à l'emplacement où les troupeaux sont parqués pour la nuit. Les toponymes « Triadou » ou « Triador » désignent les points où les troupeaux de différentes origines sont rassemblés sous les ordres du même berger. Pour finir, mentionnons encore les lieux où les troupeaux s'abreuvent le long de la draye qui fréquemment prennent le nom « d'Abeuradou » ou « d'Abeurador ».

L'exploitation de ces toponymes doit toutefois se faire en gardant constamment à l'esprit qu'ils ne sont pas obligatoirement liés à la transhumance mais qu'ils peuvent aussi être issus, essentiellement pour les deux derniers désignant l'abreuvoir, de l'élevage stationnaire. Plus encore que d'autres termes, ils n'offrent une possibilité de repérage précis que pour une draye assurément identifiée par ailleurs mais ne peuvent permettre à eux seuls d'en assurer l'existence.

Au total, sur l'ensemble de l'espace étudié, nous avons retrouvé les quelques toponymes retenus et leurs dérivés latins, occitans ou français, plusieurs centaines de fois.

## F- La géographie.

---

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

D'autre part, la présence d'un pont ne traduit pas un point de passage absolument impératif en toutes saisons. En effet, les rivières du Vivarais, torrentueuses, sont le plus souvent à sec ou presque et la présence du pont ne devient indispensable qu'en période

de hautes eaux. Ainsi, de nombreux gués existent, souvent plus pratiques que le pont qui impose un détour. Le cas de la traversée du Doux au niveau de Tournon est significatif : le pont qui y est établi à la fin du Moyen Age peut être contourné par au moins deux gués bien attestés qui fonctionnent la majeure partie de l'année.

Même le péage ne peut être considéré comme un point où la route serait obligée de passer invariablement. En témoigne la multitude des postes de perception pour le même péage, postes qui suivent les déplacements d'itinéraires que les seigneurs n'arrivent pas à fixer durablement<sup>(172)</sup>.

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

### G- La reconnaissance de terrain.

---

L'archéologie aérienne a souvent été employée avec succès pour la recherche de tracés routiers anciens, essentiellement antiques, presque totalement disparus du cadastre ou très largement occultés<sup>(173)</sup>. Néanmoins, le Vivarais ne se présente pas, de par ses caractères géographiques, comme un terrain potentiellement très favorable à un tel travail. En effet, le relief, globalement très accidenté et cloisonné, ne se laisse pas facilement appréhender par la voie aérienne. En outre, la terre d'élection de l'archéologie aérienne est sans conteste le terroir mis en culture : les labours sont aujourd'hui rares en Vivarais où dominant des forêts souvent denses qui masquent le sol ou encore les vignes. Toutes deux ne constituent pas un terrain propice au repérage aérien<sup>(174)</sup>. Seuls le plateau vivaro-vellave, le Piedmont annonéen et dans une certaine mesure le rivage rhodanien pouvaient donc se prêter à de telles recherches. Néanmoins, pour de multiples raisons, même sur ces régions plus favorables, nous n'y avons pas recouru. Tout d'abord, il s'agit d'une discipline bien spécifique qui aurait imposé un long apprentissage dépassant le cadre de notre travail. Ensuite, nous intéressant à la fin du Moyen Age, période pour laquelle les autres sources sont nombreuses, nous avons jugé que des travaux de télédétection ne seraient pas susceptibles d'apporter des éléments de connaissance décisifs justifiant la dépense financière considérable qu'ils représentent.

La recherche de la route « au sol » est donc plus sûre en nos régions bien que

<sup>172</sup> ) L'exemple le plus significatif est certainement celui du péage de Bapeaume où les postes de perception se multiplient le long de la route de Paris aux Flandres au gré des modifications de tracé de celle-ci. Cf. Auduc (J.-L.) : « Bapeaume : un carrefour routier aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 249 et suivantes. De nombreux exemples locaux peuvent être présentés. Cf. infra, annexe n°13.

<sup>173</sup> ) Plusieurs exemples de tracés routiers ayant disparu du parcellaire mais encore visibles par photographies aériennes sont présentés, illustration parlantes à l'appui dans Chevallier (R.) : *Les voies romaines*, op. cit., p. 27 et p. 159-167 ou dans Monguilan (L.) : « Contribution des recherches aériennes à la connaissance des voies antiques dans le sud-est », art. cité, p. 34-45.

<sup>174</sup> ) Agache (R.) : « L'archéologie aérienne : des techniques et des méthodes simples à adapter aux régions et aux types de vestiges étudiés. Quelques conseils pratiques », art. cité, p. 62.

l'archéologue reste le plus souvent démuni. En effet, quoi de plus ténu qu'un modeste sentier, même fréquenté par de nombreuses caravanes muletiers ? Les vestiges construits de routes médiévales sont des plus rares et presque impossibles à isoler des aménagements postérieurs. Les murs de soutènement ou les pavages sont des constructions de type vernaculaire absolument indatables. Les voies dites « à ornières », dont quelques-unes ont pu être localisées en Vivarais et sur ses marges <sup>(175)</sup>, constituent les vestiges les plus évidents ayant longtemps arrêté l'érudition. Rappelons qu'il s'agit de chemins de roulage dont le substrat rocheux a été entaillé par le passage répété de véhicule et présente deux ornières parallèles de profondeur variable, allant du simple creux peu marqué à de véritable saignée d'une quarantaine de centimètres ! La présence de ces voies dont on ne peut nier qu'elles correspondent à un trafic sans doute important ne sont toutefois pas pour nous un indice d'itinéraire commercial médiéval comme cela a parfois été trop rapidement avancé, et ceci pour deux raisons <sup>(176)</sup>. Rien ne permet en effet de les dater. Tout au plus sait-on que certaines étaient déjà creusées en 1668 lorsque Louis de Froidour inspecte le chemin de Régordane et les remarque <sup>(177)</sup>. C'est un fait, mais nous en connaissons par ailleurs d'autres qui ne sont nullement antérieures au XIX<sup>e</sup> siècle, ou même au XX<sup>e</sup> siècle <sup>(178)</sup>. Il est plus prudent donc de considérer qu'une ornière peut se creuser dès qu'un chariot passe sur un substrat friable et de fait, il paraît vain de vouloir proposer une quelconque datation de tels chemins.

Par-delà ces problèmes de datation qui semblent insolubles, sauf si un texte vient par exemple fixer un *ante quem* bien flou (tel celui indiqué par Louis de Froidour en 1668 mais c'est le seul que nous connaissons), se pose la question de la destination de ces voies. Sont-elles le fait de trafics commerciaux, ou simplement de circulations locales ? Tout d'abord, il est à remarquer qu'aucune des voies à ornières localisées en Vivarais ne correspond à un quelconque axe reconnu comme important grâce aux mentions textuelles ou aux plans et cartes, à l'exception notable de celles se trouvant sur le chemin de Régordane et dans une bien moindre mesure sur l'axe Silon - Satillieu. De plus, jamais

<sup>175</sup> ) De telles « ornières » ont été localisées sur la commune de Montpezat dans la vallée de la Pourseilles, en direction du village du Roux, sur la commune de Sarras à proximité du château de Revirand, sur la commune de Gilhac-et-Bruzac au château de Pierregourde, sur la commune de Guilhaud au lieu-dit du Val d'Enfer et pour finir, tout au long du tracé de la route de Régordane, à la limite de la Lozère et de l'Ardèche.

<sup>176</sup> ) Marcel Girault est l'un des tenants de l'ancienneté « des voies à ornières » dans sa thèse sur le chemin de Régordane, il développe toutefois une argumentation peu convaincante avant tout fondée sur l'étude des largeurs de voies qu'il répartit en deux groupes. Celui des voies de 1,20 m et celui des voies de 1,40 m. Le premier serait selon lui médiéval et le second postérieur au XVIII<sup>e</sup> siècle, sans que l'on comprenne clairement pourquoi. Cf. Girault (M.) : *Le chemin de Régordane*, op. cit., p. 59 à 62.

<sup>177</sup> ) Guirault (M.) : *Edition critique et commentée du Procès-Verbal de « La visitation du Chemin de Regordane »*, op. cit., vol. I, p.116.

<sup>178</sup> ) Ainsi, exemple extrême, des ornières très nettes sont visibles sur un pont enjambant la voie de chemin de fer Rodez - Sévérac-le-Château non loin de la gare de Recoules. C'est dire si elles se sont creusées rapidement, entre la construction du pont à la fin XIX<sup>e</sup> siècle et l'apparition du pneumatique il y a une cinquantaine d'années et qu'elles ne doivent rien à des charrois médiévaux ou antiques.

le roulage n'apparaît comme un moyen de transport utilisé à une échelle supérieure au simple transport paysan local <sup>(179)</sup>.

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

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

Afin d'identifier les différents axes importants du Vivarais, nous avons donc procédé en plusieurs temps successifs correspondant à l'exploitation des diverses sources.

Au départ, nous avons identifié les chemins médiévaux au travers des mentions textuelles directes, cartographiant les points où les sources les indiquent.

Ensuite, dans un deuxième temps, le cadastre a permis de proposer une restitution des tronçons, souvent d'ailleurs assez courts, qui ne sont pas renseignés par les sources médiévales. A ce niveau, le principal problème est posé par les travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais une lecture attentive de la relation entre le chemin et le parcellaire permet de mettre en évidence les secteurs les plus touchés par les modifications.

Dans un troisième temps, pour les quelques sections où le cadastre révèle d'évidents changements, l'abondante documentation moderne, cartographique ou technique, permet de proposer le tracé de l'itinéraire précédent la route du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Telle est la démarche que nous avons développée et appliquée tout au long de notre recherche permettant de restituer, souvent avec une assez grande précision, le tracé des chemins de la fin du Moyen Age, tout en assurant l'ancrage chronologique des connaissances acquises. La grande précision que nous avons voulu donner aux différents tracés, pourra de prime abord paraître superflue. Néanmoins, elle s'est très vite révélée indispensable à la bonne compréhension des axes routiers et à leur analyse.

## **Chapitre 2 : Le réseau routier vivarois à la fin du Moyen Age : description et analyse**

La méthode précédemment présentée nous a permis d'identifier et de décrire près de 2000 kilomètres de routes majeures ou importantes en Vivarais et sur ses marges à la fin du Moyen Age, qui fait spécifiquement l'objet du second tome de notre travail. Nous ne présenterons pas ici le tracé détaillé de ces routes, mais nous en brosserons un tableau d'ensemble. En effet, l'étude d'un réseau ne peut se contenter d'une simple description de tous les éléments constituants considérés séparément, mais doit impérativement aboutir à une mise en perspective globale. Certes, pour le Moyen Age, l'absence de données statistiques précises concernant le trafic empruntant chaque itinéraire interdit une

---

<sup>179</sup> ) Cf. infra p. 137-142.

classification fine de ces derniers, contrairement à ce qui a pu être proposé pour les périodes suivantes<sup>(180)</sup>. Malgré tout, bien que sans éléments chiffrés, il est possible d'esquisser une géographie des transports à la fin du Moyen Age, en isolant quatre catégories de routes.

La première catégorie regroupe les axes majeurs, empruntés par un trafic dépassant de loin le Vivarais et les régions voisines. S'insérant dans un ensemble plus vaste, ce sont des axes majeurs du royaume de France, voir de l'Europe, qui traversent ou longent le Vivarais.

A un moindre niveau, il faut placer dans une seconde catégorie les axes importants à l'échelle des circulations interrégionales. Jouant un rôle dans les échanges entre les régions voisines du Vivarais, ils ne sont pas orientés de façon à s'insérer dans un contexte routier plus large, à la différence des axes majeurs, et n'ont donc déjà plus de fonction à grande échelle.

Dans une troisième catégorie, il faut placer les axes servant, comme les routes de la seconde catégorie, aux liaisons interrégionale, mais qui n'atteignent pas un degré de développement comparable à ces dernières. Elles apparaissent alors le plus souvent comme des routes pouvant être empruntées en alternance avec les routes de la seconde catégorie.

Enfin à un niveau moindre, immédiatement au-dessus des circulations locales ne nous intéressant pas ici, nous avons regroupé dans une quatrième catégorie les routes secondaires, qui généralement ont pour fonction de relier les différentes régions vivaraises entre elles. En outre, le plus souvent, elles constituent des possibilités de détournement pour le trafic empruntant les routes des trois premières catégories<sup>(181)</sup>.

### A- Les axes majeurs

---

Nous définissons comme axes majeurs les routes dont le trafic n'intéresse pas exclusivement le Vivarais et les régions voisines, mais qui s'insèrent dans le cadre de circulations lointaines, à l'échelle du sud du royaume, voire plus. Peu nombreuses, on peut en retenir principalement cinq : le sillon rhodanien, le chemin de Régordane, la route du rebord sud du mont Pilat, celle de la haute vallée de l'Ardèche, celle de Pont-Saint-Esprit au Gévaudan et au Velay par Joyeuse ou Les Vans.

<sup>180</sup> ) Au niveau national, mentionnons ici Lepetit (B.) : *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840, op. cit.*, qui s'attache à une étude statistique globale et complexe de l'équipement routier français ; ou à l'échelle du Vivarais, Molinier (A.) : « Voies de communication et moyens de locomotion en Vivarais à l'époque moderne et jusqu'en 1750 », art. cité, qui présente des éléments chiffrés permettant de classer les itinéraires routiers régionaux.

<sup>181</sup> ) Nous ne détaillerons pas dans les pages qui suivent les arguments d'érudition permettant de restituer les tracés des routes décrites, mais nous renvoyons le lecteur à la présentation qui en est faite dans le second tome du présent travail. De même, les indices recueillis permettant de juger de l'importance de chaque route sont présentés dans le second tome, à la fin de chaque chapitre descriptif et nous n'en reprendrons ici que les éléments principaux. Cf. annexe 1, tableau récapitulatif des itinéraires décrits.

### a- Le sillon rhodanien

Le sillon rhodanien est incontestablement l'axe de circulation majeur du Vivarais <sup>( 182 )</sup>. Longeant l'est du Vivarais sur plus de 130 kilomètres, le sillon rhodanien constitue véritablement l'épine dorsale du réseau routier régional, point de départ de presque tous les axes que nous décrivons par la suite. L'axe rhodanien est en fait triple, composé de deux routes terrestres et de la voie navigable. Néanmoins, nous attachant spécifiquement au Vivarais, nous ne prenons ici en considération que la route terrestre de rive droite, et les ports situés du même côté.

La route terrestre est des plus aisée à identifier dans ses grandes lignes. Elle est appelée à de très nombreuses reprises *itinere regio*, comme à Andance en 1400 <sup>( 183 )</sup>, *iter regio*, à Tournon en 1395 <sup>( 184 )</sup>, *strata publica* à Vion au X<sup>e</sup> siècle <sup>( 185 )</sup>, *itinere regio publico* à Vion en 1395 <sup>( 186 )</sup>, ou encore *magnum iter*, à Mauves en 1444 <sup>( 187 )</sup>. Nous pouvons la suivre parallèlement au fleuve, depuis Saint-Pierre-de-Boeuf au nord, jusqu'à Pont-Saint-Esprit au sud, passant par l'essentiel des bourgs et des villes du rivage rhodanien. Ainsi, elle traverse successivement Serrières, Andance, Tournon, Saint-Péray, La Voulte, Le Pouzin, Baix, Cruas, Rochemaure, Viviers, Bourg-Saint-Andéol, avant de franchir l'Ardèche au niveau de Saint-Just. Son tracé global s'apparente donc encore largement à celui de l'actuelle route nationale 86, seules quelques variantes ponctuelles ayant pu être localisées sur quelques kilomètres. Dans la plupart des cas, il s'agit de modifications de ces cent dernières années destinées à éviter la traversée du centre des villages. Il est vrai que la topographie des lieux ne permet nullement d'établir plusieurs itinéraires aux tracés différents, la route actuelle étant le plus souvent cantonnée dans les mêmes espaces réduits que les chemins anciens, confinés entre un coteau souvent abrupt et le fleuve dont les caprices redoutés imposent de s'éloigner le plus possible.

La voie fluviale, malgré les difficultés de navigation sur un cours d'eau impétueux, concerne directement le Vivarais. Sur les 130 kilomètres de rivage, on peut identifier une vingtaine de ports de toutes importances. Il est assez difficile de les classer faute de posséder des données chiffrées pour la plupart d'entre eux et, lorsque nous en possédons, tout au plus nous permettent-elles de les comparer deux à deux, mais jamais d'en établir un classement d'ensemble rigoureux. Aussi, comme pour les routes terrestres, devons-nous nous limiter à établir quatre catégories dans lesquelles nous répartissons les ports en fonction de critères relatifs, faute de pouvoir être plus précis. Il est évident ici que

<sup>182</sup> ) Cf. t. II, p 616-668.

<sup>183</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoires historiques sur le Vivarais*, op. cit., t. I, p. 127.

<sup>184</sup> ) AD 07, G 252.

<sup>185</sup> ) Bernard (A.) et Bruel (A.) : *Recueil des chartes de l'abbaye de Cluny*, op. cit., t. I, n°415.

<sup>186</sup> ) AD 07, G 254.

<sup>187</sup> ) AD 07, G 350.

des séries cohérentes d'affermage des droits de port, à défaut de comptabilités de passage, nous auraient été d'un grand secours, elles n'existent néanmoins pas, ce qui se comprend lorsque l'on constate la dispersion des droits de port et pontonnage entre de très nombreux seigneurs de tous niveaux.

La première catégorie définie correspond aux ports ayant un rayonnement dépassant de loin le niveau strictement régional. Y convergent des routes majeures du sud de la France, alors que des éléments tangibles, textes ou vestiges, attestent d'aménagements portuaires fixes et de qualité. Il convient de placer là les ports de Vienne / Sainte-Colombe au nord, <sup>(188)</sup> que nous mentionnons pour mémoire puisque échappant à notre domaine d'étude, ceux de Tournon, de Viviers et de Pont-Saint-Esprit. Nous devons aussi ajouter à cette liste le port de Valence, le plus important du Rhône entre Lyon et Avignon. Bien qu'il ne soit pas spécifiquement en rive vivaroise, son influence s'étend loin de part et d'autre du fleuve.

La seconde catégorie regroupe les ports qui jouent un rôle important à l'échelle de la région, sans pour autant atteindre le développement de ceux de la première catégorie, car souvent moins bien placés par rapport aux axes routiers majeurs. Ce sont les ports de Serrières, Andance, Le Pouzin et Le Teil. Tout en étant de moindre importance que les ports de la première catégorie, ils peuvent à tout moment leur servir de port de dégagement, si pour diverses raisons, techniques le plus souvent, ces derniers ne sont pas en mesure de fonctionner.

La troisième catégorie que nous pouvons définir correspond aux ports jouant avant tout un rôle local, où la fonction de traversée et d'escale l'emporte manifestement le plus souvent sur le transbordement de marchandises et sur l'accostage commercial de navires <sup>(189)</sup>. Il faut mentionner ici les ports de Boeuf, Champagne, Silon, Guilhaud, Soyons, Charmes, Baix et Rochemaure ou Bourg-Saint-Andéol.

A un niveau encore inférieur nous en arrivons aux ports strictement locaux, avant tout dédiés à la traversée du fleuve par un bac volant, ou à la rigueur pour certains, par une traîlle légère. Dans la plupart des cas, ce sont des ports satellites de ceux de la rive gauche qui ne servent que très ponctuellement à débarquer des marchandises. Nombre d'entre eux ne sont d'ailleurs connus qu'au travers de contrats commerciaux stipulant des livraisons à y faire, portant souvent sur des marchandises n'étant pas destinées au grand commerce : pierre, bois, charbon de bois, chaux... Sur la section vivaroise du fleuve, on peut retenir dans cette catégorie les ports de Peyraud, Sarras, Arras, Vion, si tant est qu'il existe encore à la fin du Moyen Age, Glun, Châteaubourg, Cruas, Saint-Montan et Saint-Marcel. Certains d'entre eux, comme Saint-Montan ou Saint-Marcel, ne nous sont

---

<sup>188</sup> ) A leur sujet, nous renvoyons à Rossiard (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 309-348, et principalement p. 309-312.

<sup>189</sup> ) Dans le cadre d'une navigation par halage, il est impératif de distinguer les ports « d'escale commerciale » des ports « d'escales techniques ». Les premiers constituent les termes du voyage où les produits transportés sont embarqués et débarqués : ce sont les seuls vrais ports au plein sens du terme. Les seconds ne sont le plus souvent que des points où les convois doivent s'arrêter afin de changer de rive, le halage imposant d'incessantes traversées, la traction se faisant alternativement en rive droite et gauche selon les conditions naturelles des rives du fleuve.

connus qu'au travers d'un unique contrat de livraison, ce qui nous rappelle à la plus grande prudence<sup>(190)</sup>. Nombre d'autres ports modestes, installations provisoires limitées à quelques transbordements ou accostages, ont pu exister sans que nous en ayons connaissance.

La densité des ports, tout niveau d'importance confondue, témoigne du rôle prépondérant que le fleuve joue dans les transports nord-sud, mais aussi du fait qu'il ne constitue nullement un obstacle aux liaisons entre les deux rives : aucun point du rivage rhodanien vivarois n'est éloigné de plus de 3 à 4 kilomètres d'un bac permettant de franchir le fleuve.

### b- Le chemin de Régordane

Tout comme la route rhodanienne, il s'agit d'un axe orienté nord-sud. Prolongeant l'*Iter Forezii* traversant le Forez<sup>(191)</sup>, où encore la route de Paris à Clermont par Nevers<sup>(192)</sup>, il passe au Puy avant de se diriger vers Pradelles, aux confins du Vivarais, du Gévaudan et du Velay. De là, il se poursuit par Luc, Villefort, Génolhac et Portes jusqu'à Alès. Ensuite, se séparant en deux branches, il permet de rejoindre soit Montpellier, soit Nîmes et Saint-Gilles ou Aigues-Mortes<sup>(193)</sup>.

Deux trafics assurément importants se cumulent sur le chemin de Régordane. C'est d'abord, dès les X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles, un axe de pèlerinage à destination de Saint-Gilles. Le chemin de Régordane est d'ailleurs souvent désigné comme le chemin de Saint-Gilles. Ainsi, en 1108 l'évêque de Barcelone arrive au niveau de Clermont par la *publica via qua ad Sanctum Egidium itur*<sup>(194)</sup>. De même, la Régordane quitte la ville du Puy par la Porte de Saint-Gilles, prolongée par le Faubourg de Saint-Gilles, le chroniqueur ponot du XVI<sup>e</sup> siècle, Etienne de Médicis, précisant même qu'il s'agit là de la route allant en Languedoc<sup>(195)</sup>. Une configuration similaire se rencontre aussi à Alès en 1393, la route sortant de la ville en direction du sud par la porte de Saint-Gilles<sup>(196)</sup>. Le premier voyageur célèbre que l'on connaisse à faire le trajet est un pèlerin, Robert le Pieux, qui se rend du Puy à

---

<sup>190</sup> ) Cf. t. II, p. 660 et 665.

<sup>191</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 137 et ss.

<sup>192</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, I : de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 132 et ss.

<sup>193</sup> ) Cf. t. II, p. 555-599.

<sup>194</sup> ) Chronique de Saint-Pierre-le-Vif, *Recueil des historiens de la France*, t. XII, p. 281-282. En 1108, le chroniqueur de Saint-Pierre rencontre à sept milles au sud de Clermont, sur le bord de la route susdite, l'évêque de Barcelone venu demander du secours au roi Louis VI devant la poussée des Almoravides vers sa cité.

<sup>195</sup> ) Chassaing (A.) : *Le Liber de Podio, ou la chronique d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, op. cit., vol. 2, p. 273.

<sup>196</sup> ) AM Alès : 1G 0.



Saint-Gilles en 1031<sup>(197)</sup>. Reliant deux centres de pèlerinage majeurs, il est indéniable que la route jouit là d'une véritable rente de situation. En effet, pour se rendre du nord du royaume ou même de l'Europe à Saint-Gilles, comme le demandent souvent les condamnations à un pèlerinage pénitentiel rendues en Flandres, Picardie ou aux Pays-Bas<sup>(198)</sup>, la vallée du Rhône pourrait apparaître comme préférable. Néanmoins, ce serait ignorer la Vierge du Puy, alors que le chemin de Régordane permet de l'honorer, de même qu'il offre un passage par Brioude où le culte de saint Julien attire encore quelques pèlerins. Robert le Pieux ne manque ainsi pas de s'y arrêter en 1031. Le chemin de Régordane est d'ailleurs désigné dans sa traversée du Vivarais en 1030-1040 comme la *strata per quo itur ad Montem Genitricis Dei Marie* (Le Puy)<sup>(199)</sup>.

Outre la circulation des pèlerins, le chemin de Régordane apparaît, jusqu'au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle au moins, comme la route normale pour rejoindre la Méditerranée depuis le nord du Royaume, quel que soit le but du voyage. Ainsi, rappelons que l'évêque de Barcelone l'emprunte pour se rendre de sa cité auprès du roi de France en 1108<sup>(200)</sup>. Ensuite, la documentation nous livre plusieurs passages de convois commerciaux tout au long de la fin du Moyen Age. En 1295, ce sont des marins génois débarqués à Aigues-Mortes qui remontent vers Rouen par Alès, Le Puy et Clermont<sup>(201)</sup>. En 1368 c'est un marchand Catalan transportant du safran qui est détroussé à Brioude<sup>(202)</sup>, ou en 1442, un marchand Nivernais à qui les consuls d'Alès remettent les sommes dues à la chancellerie royale pour l'expédition de lettres patentes<sup>(203)</sup>.

Le caractère majeur de cette route apparaît aussi nettement à l'examen des voyages royaux. Outre Robert le Pieux en 1031, dont le pèlerinage l'amène naturellement du Puy à Saint-Gilles par la Régordane, mentionnons saint Louis qui emprunte la Régordane en 1254, au retour de la septième croisade<sup>(204)</sup>. Certes, on peut penser que le caractère particulièrement pieux de Louis IX a pu le pousser à prendre le chemin de Régordane dans le but de passer tout à la fois à Saint-Gilles et au Puy<sup>(205)</sup>, mais ce n'est pas le cas de Philippe III qui emprunte encore ce chemin en 1283 alors qu'il termine un voyage en

<sup>197</sup> ) Helgandi : *Vita Roberti regis*, op. cit., p. 114.

<sup>198</sup> ) Sigal (P.-A.) : *Les marcheurs de Dieu. Pèlerinage et pèlerins au Moyen Age*, op. cit., p. 23-24.

<sup>199</sup> 2) AD 34, 5H 8, n°CVII.

<sup>200</sup> ) Chronique de Saint-Pierre-le-Vif, *Recueil des historiens de la France*, t. XII, p. 281-282.

<sup>201</sup> ) Fawtier (R.) : *Comptes royaux (1285-1314)*, op. cit., t. 2, : *Comptes particuliers et comptes spéciaux ou extraordinaires*, p. 626-630.

<sup>202</sup> ) Archives de la couronne d'Aragon, *Marcarum*, Pierre III, n°1485, f°20. Cité dans Combes (J.) : « Transports terrestres à travers la France centrale à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et au commencement du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 45.

<sup>203</sup> ) Bardon (A.) : *Histoire de la ville d'Alès*, op. cit., t. 2, p. 225.

<sup>204</sup> ) Vernière (A.) : *Itinéraires des rois de France et des Papes dans l'Auvergne et le Velay*, op. cit., p 18.

Languedoc par Beaucaire et Aigues-Mortes <sup>( 206 )</sup>. Ne passant pas à Saint-Gilles et ne séjournant qu'une nuit au Puy, il est interdit de voir dans ce choix d'itinéraire une quelconque marque de piété, le roi empruntant alors simplement ce qui est le chemin courant.

Le chemin de Régordane constitue même au XIII<sup>e</sup> siècle l'axe principal pour relier les ports et les villes commerçantes du Languedoc, Saint-Gilles, Nîmes et Montpellier aux foires de Champagne <sup>( 207 )</sup>, ce qui se traduit par l'origine des muletiers chargés de transporter les marchandises qui y sont vendues <sup>( 208 )</sup>. Rappelons que Montpellier joue alors le rôle d'intermédiaire entre les foires et les villes Italiennes, ceci au plus grand profit de la Régordane <sup>( 209 )</sup>. C'est à ce titre qu'au nord de Montpellier, il est dit *caminus publicus quo itur de Arsacio* <sup>( 210 )</sup> *versus Franciam* en 1318 <sup>( 211 )</sup>, *iter gallicanum* en 1418 <sup>( 212 )</sup>, et *caminus franciscum* en 1475 <sup>( 213 )</sup>. Les Alésiens ne s'y trompent d'ailleurs pas. Demandant en 1436 l'autorisation au sénéchal de lever un subside spécial destiné à la reconstruction du Pont Neuf traversant le Gardon aux portes de la ville, ils insistent sur son utilité, précisant « icelle ville est située et assise pres et a l'entrée de pays de montagnes sur grand chemin et passages pour aller des marchez de Languedoc es pays d'Auvergne, de Berry et de France », s'agissant bien évidemment ici du chemin de Régordane <sup>( 214 )</sup>. Pour finir, rappelons que le chemin de Régordane figure en bonne place dans l'*Itinerarium de Brugis* <sup>( 215 )</sup>. Quelques décennies avant, en 1370, ce sont les habitants de Quissac, bourg situé sur la route entre Alès et Montpellier qui reçoivent alors

<sup>205</sup> ) Sur les voyages de saint Louis et sa volonté de parcourir le royaume à des fins politiques tout autant que pieuses, cf. : Le Goff (J.) : *Saint Louis, op. cit.*, p. 536-539.

<sup>206</sup> ) Guigniaut et de Wailly : *Regnum mansione et itinera, op. cit.*, p. 430-468.

<sup>207</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 139-143.

<sup>208</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Les registres des foires de Champagne », art. cité, p. 176-185.

<sup>209</sup> ) Combes (J.) : « Montpellier et les foires de Champagne », art. cité, p. 394.

<sup>210</sup> ) Assas, modeste village à une dizaine de kilomètres au nord de Montpellier où la route confronte alors une terre.

<sup>211</sup> ) *Cartulaire de Maguelone, op. cit.*, t. IV, p. 348.

<sup>212</sup> ) Berthélé (J.) : *Les archives historiques de la ville de Montpellier, inventaire et documents, op. cit.*, t. 5, p. 233.

<sup>213</sup> ) *Ibidem*, p. 275.

<sup>214</sup> ) AD 34, A 11, f°72.

<sup>215</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, p. 182-183.

du roi l'autorisation de réparer les « maupas » de la route de Montpellier à Paris, qui n'est autre que la continuation du chemin de Régordane <sup>(216)</sup>.

Néanmoins, le chemin de Régordane marque le pas à compter du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Il est certain que, peu à peu, les routes du sillon rhodanien gagnent du terrain alors que dans le même temps, en l'espace de deux siècles, le chemin de Régordane décline pour se trouver à partir du XVI<sup>e</sup> siècle cantonné à un trafic strictement régional. Il a été proposé de lier ce déplacement des circulations à des causes géopolitiques <sup>(217)</sup>. L'annexion du Vivarais à la couronne de France au début du XIV<sup>e</sup> siècle aurait alors, pour la première fois, permis de gagner le midi méditerranéen depuis le nord du royaume de France sans entrer en terre d'Empire. Nous avons expliqué que, pour séduisante qu'elle soit, cette hypothèse ne nous semble pas être en mesure d'expliquer les causes profondes du déclin de la Régordane. En effet, remarquons que le chemin de Régordane passe lui aussi en terre d'Empire avant le paréage annexant le Vivarais au Royaume, puisqu'il traverse la région de Pradelles, mais que cela ne semble jamais avoir posé de problème. Il est vrai que l'appartenance du Vivarais à l'Empire est strictement nominale et qu'elle n'entraîne aucune conséquence tangible dans la région. En outre, on peut penser que si l'ouverture « politique » de la vallée du Rhône avait été la cause du déclin de la Régordane, ce dernier aurait été plus rapide. Il est pourtant net que le chemin de Régordane vit une lente et longue agonie s'étendant sur un siècle et demi à deux siècles, de 1350 à 1500 environ. Sans doute faut-il donc proposer d'autres explications. L'essor du transport fluvial sur le Rhône en est une, avec une augmentation des tonnages embarqués liée à la mise en place du halage équin remplaçant la traction humaine <sup>(218)</sup>. Il faut aussi considérer l'essor d'Avignon et, parallèlement, de la route de la haute vallée de l'Ardèche par Montpezat et Aubenas. En effet, la cour pontificale s'installant à Avignon, cette cité devient un centre d'attraction majeur qui détourne les circulations à destination du midi soit au profit du sillon sequano-rhodanien dans sa totalité, soit d'autres routes vivaroises. De plus, on peut penser que le rattachement de la Provence à la France à la fin du XV<sup>e</sup> siècle scelle la fin de la Régordane comme axe de grand commerce. En effet, celle-ci n'a comme débouché portuaire qu'Aigues-Mortes, port en eau peu profonde connaissant des problèmes d'ensablement qui ne pourront jamais être résolus. Par contre, à partir de 1481, Marseille offre un débouché maritime de qualité, ce dont profite indéniablement le sillon rhodanien, d'autant que les foires de Lyon et Genève connaissent alors leur plein essor <sup>(219)</sup>.

<sup>216</sup> ) B.N.F., Nouv. Acqu. Lat., Ms. 4641, f°36v°.

<sup>217</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 121-122.

<sup>218</sup> ) Sur les améliorations des voies navigables d'un point de vue global, cf. Bautier (R.-H.) : « La circulation fluviale dans la France médiévale », art. cité, p. 23-27 et sur cet aspect de la batellerie rhodanienne en particulier, cf. Rossiaud (J.) : « Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 296-300.

<sup>219</sup> ) Sur les liens unissant foires de Lyon et port de Marseille au plus grand profit de la vallée du Rhône, cf. Baratier (E.), Rambert (F.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 579-586.

Le chemin de Régordane, traversant l'extrême ouest du Vivarais, compte indéniablement au nombre des routes majeures de France, au moins aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, le trafic l'animant dépassant alors de loin la seule région. Néanmoins, aux deux derniers siècles du Moyen Age, il connaît un déclin certain à l'issue duquel il demeure un axe important, mais ne jouant alors plus qu'un rôle régional.

### c- La route du rebord sud du mont Pilat, de Vienne au Puy

C'est la route la plus septentrionale que nous ayons étudiée, longeant la limite du Vivarais, du Viennois et du Forez<sup>(220)</sup>. Elle quitte le sillon rhodanien soit au niveau de Chavanay, soit à Saint-Pierre-de-Boeuf, puis chemine à mi-pente sur le versant sud du mont Pilat, par Malleval. Elle rejoint ensuite la vallée de la Deûme au niveau de Bourg-Argental qui conduit le voyageur jusqu'au plateau vellave sur lequel il débouche à Dunières. De là, gagnant Yssingaux, il se dirige ensuite vers Le Puy.

Il faut aussi adjoindre à cette route deux axes se séparant de la vallée du Rhône plus au sud, à Serrières et Andance, et la rejoignant à Bourg-Argental après être passés à Annonay ou avoir évité la ville en la contournant immédiatement au nord, par Boulieu<sup>(221)</sup>).

Cet axe, l'un des plus importants de la région est fréquemment désigné comme la route du Rhône au Puy. Ainsi, en 1362, une terre reconnue au comte de Forez est confrontée par la route de *Buecz versus Anicium sive Podium*<sup>(222)</sup> et une autre, en 1375, par l'*iter quo itur de Buet [Boeuf] versus Anicium*<sup>(223)</sup>. En 1374, l'*iter Anicii*<sup>(224)</sup> est aussi qualifié d'*iter quo itur de Vienna apud Anicium*<sup>(225)</sup>. En effet, la route doit bien être comprise comme reliant Vienne au Puy, et non pas simplement Saint-Pierre-de-Boeuf, Serrières ou Andance au Puy. Le détour par le sud est de nature purement technique, imposé par la masse du mont Pilat qu'il est nécessaire de contourner. La porte par laquelle la route entre dans les fortifications du Puy s'appelle d'ailleurs très justement à la fin du Moyen Age « Porte de Vienne », ne laissant subsister aucun doute sur l'origine de la route<sup>(226)</sup>.

L'attention dont la route est l'objet de la part de l'administration royale à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle est aussi une marque de son importance. Par une lettre patente en date du 9

<sup>220</sup> ) Cf. t. II, p. 2-16.

<sup>221</sup> ) Cf. t. II, p. 29-31 et 36-39.

<sup>222</sup> ) AD 42, B 2036.

<sup>223</sup> ) AD 42, Collection Chaleyey, Ms 611, f°81.

<sup>224</sup> ) AD 69, 48H 1702, f°30.

<sup>225</sup> ) AD 69, 48H 1702, f°17v°.

<sup>226</sup> ) Rivet (A.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy-en-Velay, op. cit., p. 42.*

janvier 1371, le roi accorde l'autorisation de lever un barrage pour une durée de deux ans à compter de mars afin de restaurer le pont de la Sainte, voisin d'Yssingeaux, soulignant l'importance de l'*itinere publico eundo de villa Anicii ad riperiam Rodani*<sup>(227)</sup>. Il est vrai que nous sommes là sur une route qualifiée d'*iter regium* au XV<sup>e</sup> siècle<sup>(228)</sup>.

Plusieurs indices permettent de penser que la route de Vienne au Puy est un axe commercial majeur dont l'utilité dépasse de loin la région.

Tout d'abord, plusieurs péages la jalonnent, quelles que soient les branches suivies au départ de la vallée du Rhône. Le premier se perçoit dès le départ de la vallée du Rhône, à Boeuf, où sont levés les droits du château de Malleval<sup>(229)</sup>, puis la route traverse le mandement d'Argental<sup>(230)</sup>, sujet lui aussi à péage. Au niveau du Piémont annonéen, la route traverse les mandements d'Annonay<sup>(231)</sup> et de Serrières<sup>(232)</sup> dans l'étendue desquels un péage est levé. Sur le plateau vivaro-vellave, il faut encore signaler les péages de La Sainte, dépendant du château de Laptès<sup>(233)</sup>, et celui du Pertuis, dépendant de Lardeyrol<sup>(234)</sup>, avant d'arriver à Brives<sup>(235)</sup>, aux portes du Puy, où se prélève un dernier droit.

Ensuite, remarquons qu'au XIII<sup>e</sup> siècle, Vienne est une place commerciale importante par laquelle transitent les produits d'importation comme les épices, le sel ou divers draps, remontés par le Rhône jusqu'à cette cité. A partir de là, ils sont repris à dos de mulet pour poursuivre la route en direction du coeur du Massif Central. Certes, tous ces produits n'empruntent pas la route du mont Pilat, beaucoup passant par la dépression du Gier, mais c'est le trajet courant de ceux à destination du nord du Velay et au-delà, du Brivadois<sup>(236)</sup>. L'importance des relations commerciales entre Vienne et le Velay par le sud du Pilat est tangible lorsque l'on sait qu'en 1408 les quêteurs envoyés par les consuls viennois pour chercher de l'argent destiné à construire un pont sur le Rhône partent prioritairement en direction d'Annonay et de Bourg-Argental<sup>(237)</sup>.

<sup>227</sup> ) AD 34, A6, f°95v°.

<sup>228</sup> ) AD 07, J 223, f°28v°.

<sup>229</sup> ) AN, P 1397/1, cote 469.

<sup>230</sup> ) 1296 : *Chartes du Forez*, n°886 ; 1339 : AN, P 1396/1, cote 443 ; 1473 : AD 42, collection Chaley, Ms 80, p. 82.

<sup>231</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. II, n°10577.

<sup>232</sup> ) AD 38, B 4176.

<sup>233</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 241.

<sup>234</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 120.

<sup>235</sup> ) AD 43, 1J 523.

<sup>236</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 184.

Plus tardivement, le développement des foires de Lyon, puis de Genève, favorise aussi l'essor de la route qui constitue alors une transversale très prisée pour accéder à ces deux villes en venant du sud-ouest, et de Toulouse en particulier<sup>(238)</sup>.

De plus, l'embranchement de la route se dirigeant vers Serrières ou Andance par Annonay est l'axe privilégié par lequel les marchands dauphinois interrogés en 1514 déclarent gagner le Velay pour s'y approvisionner en peaux et en bovins. Ils traversent alors le fleuve à Serrières, mais surtout à Andance<sup>(239)</sup>.

Outre le trafic commercial, la route de Vienne au Puy est un axe de pèlerinage majeur. Quelques toponymes la jalonnant en témoignent, comme le *Pontem Romeu* de Malleval mentionné en 1363<sup>(240)</sup>, ou encore le lieu-dit de *Massa pelerino* attesté à Véranne en 1375<sup>(241)</sup> et celui de Montjoie que l'on rencontre encore non loin d'Yssingaux. Par-delà le culte marial ponot, c'est le pèlerinage de Saint-Jacques qui doit drainer le plus de monde sur la route du Pilat. En effet, le *Guide du pèlerin de Saint-Jacques* nous apprend que les « Burgondes » et les « Teutons » se rendent à Saint-Jacques en passant par Le Puy<sup>(242)</sup>. La configuration du réseau routier en rive gauche du Rhône fait ainsi converger les Bourguignons vers Lyon et les voyageurs originaires de l'est européen vers Vienne où ils arrivent par Chambéry, Aoste et Bourgoin<sup>(243)</sup>. A partir de là, une route s'ouvre à eux pour gagner Le Puy : celle du Pilat. Outre, Le Puy et Saint-Jacques, Vienne est un important carrefour sur la route de Saint-Gilles, transparaissant dans le *Liber miraculorum Sancti Egidii*. En effet, Gilles sauve des pèlerins passant le Rhône à Vienne et dont la barque vient de faire naufrage<sup>(244)</sup>. Certes, rien ne nous permet de garantir que pour se rendre vers Saint-Gilles, ils soient passés par le Puy, mais l'importance de ce sanctuaire et le rôle pérégrinant assuré de la route de Régordane permet de très fortement le supposer. Vienne est alors le point où, comme pour aller à Saint-Jacques, les pèlerins venant de l'est traversent le fleuve.

### d- La route de la haute vallée de l'Ardèche, de Viviers au Puy

<sup>237</sup> ) AM Vienne, DD 10.

<sup>238</sup> ) Wolff (Ph.) : *Commerce et marchands de Toulouse, vers 1350-vers 1450, op. cit.*, p. 133-135.

<sup>239</sup> ) AM Romans, CC 472, f°345.

<sup>240</sup> ) AD 42, B 1057, f°189v°.

<sup>241</sup> ) AD 42, B 2037, f°9.

<sup>242</sup> ) Vieillard (J.) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle, op. cit.*, p. 48. *Item a Burgunionibus et Theutonicis per viam Podiensem ad Sanctum Jacobum pergentibus.*

<sup>243</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I : *Reconstitution d'objet*, vol. 2, p. p. 310.

<sup>244</sup> ) *Analecta Bollandiana*, t. IX, pp. 393-422.

Le second itinéraire transversal majeur, après la route longeant le pied du mont Pilat et reliant le nord du sillon rhodanien au Puy, est une route joignant Viviers au Puy<sup>(245)</sup>. Elle quitte la vallée du Rhône au niveau de Viviers, puis se dirige vers l'ouest en suivant la vallée de l'Escoutay, passant par Alba et Saint-Jean-le-Centenier. Ensuite, jusqu'à Aubenas, elle se divise en deux branches, l'une passant par la bastide royale de Villeneuve-de-Berg, l'autre cheminant par Mirabel, au nord. A Aubenas, la route rejoint la vallée de l'Ardèche qu'elle suit jusqu'à son confluent avec celle de la Fonteauière. De là, elle gagne Montpezat puis Usclades, au débouché sur le plateau vivarois. Ensuite, par Le Béage et Le Monastier, elle arrive au Puy.

Cette route est incontestablement le plus important des axes transversaux vivarois. La multiplication des péages témoigne directement de son développement commercial, puisqu'il en est perçu pour la traversée de presque tous les mandements. Ainsi, il s'en lève à Viviers même, puis à Alba<sup>(246)</sup>, Villeneuve-de-Berg<sup>(247)</sup>, Aubenas<sup>(248)</sup>, Jaujac<sup>(249)</sup>, Meyras<sup>(250)</sup>, Montpezat<sup>(251)</sup>, Usclades<sup>(252)</sup> (péage de Géorand), l'Argentière, où se perçoivent les droits comtaux détenus par l'évêque du Puy<sup>(253)</sup>, Le Monastier<sup>(254)</sup> (péage de Châteauneuf) et pour finir, à Brives<sup>(255)</sup>, immédiatement aux abords du Puy.

Comme la route du Puy à Vienne est l'axe de circulation majeur entre le Massif Central et les régions situées au nord-est de Lyon, la route d'Aubenas est la principale ouvrant en direction des régions du Bas-Rhône et de la Provence. C'est ainsi que lorsque le comte d'Auvergne gagne en 1249 le sillon Rhodanien depuis ses domaines, il passe au Puy, avant de loger le 9 octobre à Montpezat et de continuer par Aubenas où il se trouve

<sup>245</sup> ) Cf. t. II, p 292-317.

<sup>246</sup> ) Acte notarié extrait des registres de Maître Chabrier, notaire à Grignan, instrumentant pour la famille Adhémar de Grignan, seigneurs d'Aps. Registre coté « *Semper* » aujourd'hui perdu, mais publié partiellement par Filhet : « Aps féodal et ses dépendances », art. cité. p. 354.

<sup>247</sup> ) Régny (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. 2 : *le développement politique et administratif du pays de 1039 à 1500*, p. 110.

<sup>248</sup> ) BNF, Nouvelles Acquisitions Latines, Ms 3381.

<sup>249</sup> ) AD 30, A 3, p. 2513.

<sup>250</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>251</sup> ) AD 07, 19J 91, pièce 5.

<sup>252</sup> ) AD 07, 3H 1, f°95.

<sup>253</sup> ) AN, J 332. Au sujet de ces droits, cf. infra, p. 395-397.

<sup>254</sup> ) AD 07, 13H 2, f°39r°.

<sup>255</sup> ) AD 43, 1J 523.

le lendemain <sup>( 256 )</sup>. C'est d'ailleurs par cette route que les muletiers de l'Hôtel-Dieu du Puy rejoignent la Provence à la fin du Moyen Age et au XVI<sup>e</sup> siècle, ainsi qu'en témoignent les comptabilités de cet établissement. Il leur faut huit jours pour aller du Puy au Rhône, généralement à Pont-Saint-Esprit, en faisant étape, entre autres lieux, au Monastier, au Béage, à Montpezat, Aubenas et Viviers <sup>( 257 )</sup>.

Importante dès le XIII<sup>e</sup> siècle, et sans doute même avant bien que l'absence de document ne permette pas d'en juger clairement, il faut nettement différencier la période qui précède l'installation des papes à Avignon de celle qui suit. En effet, les quelques exemples de trafic connus nous montrent qu'avant 1320-1330, ce chemin joue avant tout un rôle régional, unissant Velay et sillon rhodanien, comme tant d'autres axes vivarois. Il ne peut néanmoins pas être alors considéré comme un axe majeur du sud du royaume. Par la suite, après l'installation des papes à Avignon, son statut change. Il apparaît alors comme un axe reliant Paris à la cour pontificale par le Massif Central. C'est d'ailleurs à ce titre qu'il est mentionné dans l'*Itinerarium de Brugis* <sup>( 258 )</sup>. Dans ce célèbre routier, la route de la haute vallée de l'Ardèche est, en effet, la continuation vers Avignon du « Grand chemin de France », qui arrive d'Île-de-France et du nord, ce qui est clairement exprimé en 1372. Charles V ordonne alors à Imbert de Burzet de faire des travaux sur l'*itinere publico* [qui va] *a loco Albenacii et per locum ecclesia de Mayrassio versus Montpezatum, Beorzeti, Anicium et Parisensis* <sup>( 259 )</sup>. Ce statut privilégié se traduit d'ailleurs aussi par le qualificatif de royal qui est associé à la route en 1449 <sup>( 260 )</sup> et en 1475 <sup>( 261 )</sup>.

Outre la vallée du Rhône, l'une des routes principales pour rejoindre les ports de la Méditerranée depuis Paris est, comme nous venons de l'expliquer, le chemin de Régordane. Néanmoins, le développement considérable d'Avignon étend l'attraction de cette cité au point d'attirer des circulations qui jusqu'alors l'ignoraient, aboutissant au développement de la route de la vallée de l'Ardèche et à un relatif déclin de la Régordane.

<sup>256</sup> ) AN, KK 503, f° 50-51. Cf. aussi : Bautier (R.-H.), « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. 1 - De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 123.

<sup>257</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle : Le Puy en Velay*, op. cit., p. 302.

<sup>258</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 183. Le célèbre routier, compilation de plusieurs itinéraires du XIV<sup>e</sup> siècle, mentionne : *De Podio usque Avenionem. Oxitana : Moustier III, Loubeage III, Monpesat IIII, Aubenas IIII, Proventia, Villenoue III, Sermonta II, Boint Saint Audooly II, Bayeus IIII, Avignon V. Somma XXIX, De Brugis CCII* (Du Puy à Avignon ; Languedoc : Le Monastier, 3 ; Le béage, 3 ; Montpezat, 4 ; .Aubenas, 4 ; Provence : Villeneuve-de-Berg ; Saint-Montan, 2 ; Bourg-Saint-Andéol, 2 ; Bagnols-sur-Cèze, 4 ; Avignon, 5 ; total XXIX ; de Bruges, 202).

<sup>259</sup> ) AD 34, A 6, f°101.

<sup>260</sup> ) AD 07, 2E 1566, f°72v°.

<sup>261</sup> ) AD 07, 42J 359, f°54.



L'exemple du trajet suivi par les foréziens se rendant à Montpellier ou en tout autre point du littoral est révélateur. Avant le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, leur itinéraire privilégié est le chemin de Régordane<sup>(262)</sup>, alors qu'ensuite, ils le quittent au Puy pour passer par Aubenas et Viviers<sup>(263)</sup>. La porte de la ville du Puy par laquelle sort la route de Viviers est dite, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, « Porte d'Avignon »<sup>(264)</sup>. Il est aussi symptomatique que des muletiers reliant fréquemment le sud-ouest aquitain, le Toulousain et le Rouergue à la région Lyonnaise, au Dauphiné ou à Genève passent au XV<sup>e</sup> siècle par cette route, qu'ils suivent au moins jusqu'à Aubenas, ainsi que l'explique une bande de contrebandiers transportant du billon en fraude à destination de Genève en 1424<sup>(265)</sup>.

### e- La route des Cévennes, de Pont-Saint-Esprit à Luc ou Pradelles

Cet axe, que nous avons sectionné en deux tronçons différents dans le volume de monographies d'itinéraires, ne constitue en fait qu'une seule et même route<sup>(266)</sup>. Elle quitte le sillon rhodanien au sud du Vivarais, à Pont-Saint-Esprit, et longe les confins de l'Uzège et du Vivarais. On peut la suivre jusqu'à Barjac, puis elle se divise en deux branches parallèles, l'une passant par Les Vans au sud, l'autre rejoignant Joyeuse au nord. Ensuite, quittant le Bas-Vivarais calcaire, ces deux branches entrent en Cévennes, pour se rejoindre au col de Peyre, non loin du *castrum* de Paris. De là, la route continue puis se divise à nouveau en deux branches, l'une rejoignant le chemin de Régordane précédemment décrit au niveau de Luc, l'autre cheminant en direction de Pradelles, où elle se greffe aussi sur le chemin de Régordane.

Reliant aussi Le Puy et le Velay au Bas-Rhône et à Avignon comme la route de la vallée de l'Ardèche, celle des Cévennes compte aussi au nombre des routes majeures du Vivarais. Divers éléments nous renseignent indirectement sur son développement.

Ainsi, en 1434, la population de Saint-Laurent-les-Bains, qui demande l'autorisation de lever un subside spécial pour financer des travaux de fortifications, indique que leur village est pourvu « de bonnes hostelleries et biens fournies en laquelle afflue grand peuple tant a l'occasion des bains chauds qu'on dit estre des vertues qui sont au dit lieu comme pour la situation de la ville et dit lieu qui sont assise sur le grand chemin qui vient

<sup>262</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez...*, op. cit., p. 137-140. et p. 183-184.

<sup>263</sup> ) *Ibidem*, p. 357.

<sup>264</sup> ) Rivet (A.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy-en-Velay*, op. cit., p. 42.

<sup>265</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 667.

<sup>266</sup> ) Cf. t. II, p 427-441 pour la section de la route parcourant le Bas-Vivarais calcaire, et p. 509-517 pour la section cévenole. Nous avons pris le parti de présenter cette route en deux tronçons différents dans le volume consacré aux monographies d'itinéraires pour des raisons techniques. En effet, cet axe, particulièrement long, aurait été difficile à décrire de bout en bout. En outre, il parcourt deux régions bien distinctes et s'insère dans deux ensembles viaries locaux ayant chacun leur cohérence. Il eu donc de ce point de vue été aussi artificiel de le décrire d'un seul tenant que de le fractionner.

des marchez de France, Montpellier et ailleurs »<sup>( 267 )</sup>. Un texte ne peut être plus clair sur l'origine et la destination des voyageurs empruntant la route : en aucun cas il ne s'agit d'un trafic local ni même régional, mais bien de relations lointaines liés au grand commerce. Outre cette remarque des habitants de Saint-Laurent, pouvant être suspectés de quelques prétentions surfaites, plusieurs éléments permettent de mieux cerner le trafic de la route des Cévennes, à commencer par plusieurs portraits de voyageurs.

*Matteo Villani*, célèbre facteur des *Buonaccorsi*, nous présente dans son *Istorie*, les mésaventures d'une grande compagnie se rendant de Lyon à Pont-Saint-Esprit en 1360<sup>( 268 )</sup>. Ne pouvant suivre la vallée du Rhône dans laquelle elle est bloquée au niveau de Vienne, *Villani* nous dit que cette bande emprunte alors la « *Ricodane* », comprendre le chemin de Régordane. Notons que pour le rejoindre au niveau du Puy, elle a dû auparavant emprunter l'une des routes reliant le Viennois au Velay, sans doute l'une de celles traversant le nord du Vivarais, mais nous ne pouvons préciser laquelle. Ayant rejoint le chemin de Régordane au Puy, elle le suit jusqu'à Pradelles ou Luc, avant d'obliquer sur le Bas-Vivarais et Pont-Saint-Esprit par la route des Cévennes, en passant à Joyeuse ou aux Vans, nous ne savons pas. Certes, le passage d'une bande armée n'implique pas expressément que la route soit importante. Imaginerait-on, une telle compagnie sur des chemins de traverse, cherchant à rester à l'écart des villes et du trafic commercial, constituant autant de cibles intéressantes pour rapines et pillages ? En outre, s'il s'était agit pour ces hommes de simplement trouver des chemins de traverse leur permettant de contourner les forces censées les arrêter, il y a tout lieu de croire qu'ils n'auraient pas effectué un si long détour. On peut penser que leurs pas ont été guidés par le haut niveau de développement de la route.

L'importance de cette route est directement liée à l'essor remarquable de Pont-Saint-Esprit. Nous ne reprendrons pas ici les éléments déjà présentés sur la croissance spiripontaine<sup>( 269 )</sup>. Retenons cependant comme preuve de l'importance de la ville, du pont et de la route y conduisant pour l'ensemble de l'est du Massif Central, les nombreux legs affluant à l'oeuvre du pont depuis ces régions. Plus spécifiquement, Velay, Gévaudan et Vivarais sont des contributeurs importants à l'oeuvre du pont<sup>( 270 )</sup>. Quelques personnalités émergent tout particulièrement de la documentation. C'est par exemple, Guillaume de Beaudiner qui institue un legs à l'oeuvre en 1281<sup>( 271 )</sup>, suivi d'Aymar Pagan en 1283<sup>( 272 )</sup>, tous deux puissants seigneurs hauts-vivarois, ou plus

<sup>267</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>268</sup> ) Villani (M.) : *Istorie*, ch. XXIII, col. 642 ; cité par Imberdis (F.) : *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, p. 67.

<sup>269</sup> ) Cf. à ce sujet t. II, p. 435-437.

<sup>270</sup> ) Le Blévec (D.) : « L'assistance à Pont St Esprit (XIII<sup>e</sup> -XV<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 413.

<sup>271</sup> ) Bruguier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire de l'OEuvre des églises, maisons, ponts et hôpitaux du Saint-Esprit (1265-1791)*, op. cit., n°CXIX.

<sup>272</sup> ) AN, 513AP 13, p. 29.

tardivement de Jean de Clermont, dauphin d'Auvergne, qui teste en 1340<sup>(273)</sup>.

La route du Puy à Pont-Saint-Esprit est un vecteur privilégié pour le commerce de plusieurs produits transitant par le Vivarais.

Signalons d'abord le sel, véritable moteur du développement de Pont-Saint-Esprit. En effet, à la fin du Moyen Age, par obligation légale, les trois diocèses du nord du Languedoc, Velay, Gévaudan et Vivarais, doivent uniquement s'approvisionner en sel aux salines des Peccais et d'Aigues-Mortes, obligation qui est étendue au XV<sup>e</sup> siècle à toute la partie sud-est de l'Auvergne<sup>(274)</sup>. Plus précisément encore, exceptés les greniers littoraux, tout le sel à destination de l'intérieur des terres doit transiter par Beaucaire ou Pont-Saint-Esprit. Cette dernière localité devient ainsi le principal centre de commerce du sel en Languedoc<sup>(275)</sup>, ce que traduisent les revenus du grenier de Pont-Saint-Esprit, en moyenne vingt fois supérieurs à ceux des autres greniers dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(276)</sup>. Il est donc indéniable que la route des Cévennes, quittant le Rhône à Pont-Saint-Esprit, est un axe saunier majeur, par lequel transite une très large partie du sel à destination du Massif Central.

Tout comme le sel, le cheptel ne fait, le plus souvent, que transiter par le Vivarais. Partant du coeur du Massif Central, d'Auvergne, du Velay et du Gévaudan, il se dirige, pour ce qui nous concerne, vers la Provence. L'étude de l'approvisionnement des marchés urbains provençaux et contadins est à ce titre révélatrice. Les bouchers marseillais et arlatans achètent régulièrement de la viande en Velay, se tournant vers des localités comme Les Estables, Saint-Front, ou plus loin encore, en Brivadois, Arlanc ou Langeac<sup>(277)</sup>. Dans ce cas, la traversée du Rhône se fait prioritairement à Pont-Saint-Esprit, ce qui est logique du fait de l'existence du pont, plus commode qu'un bac pour faire traverser un troupeau. Pour leur part, les macelliers carpentrassiens achètent directement leurs bêtes à Pont-Saint-Esprit où les éleveurs auvergnats les amènent<sup>(278)</sup>. Les archives de justice ont d'ailleurs conservé le souvenir de Jean de Ferrière, maquignon de Luc, qui est descendu en 1395 en Provence en passant par les Cévennes, Barjac et Pont-Saint-Esprit. A son retour, dans une auberge de Barjac, après s'être fait détrousser du produit de sa vente, il tente de se faire justice et fini, devant les méfaits commis, par s'engager dans une bande armée, ce pourquoi il obtient rémission

<sup>273</sup> ) Baluze : *Histoire généalogique de la maison d'Auvergne*, op. cit., t. II, p. 316.

<sup>274</sup> ) Sur l'obligation d'approvisionnement en sel aux salines de Peccais qui est faite à une large partie du sud-est de la France, cf. Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de *Francesco Datini*, 1368-1379 », art. cité ou encore Spont (A.) : « La gabelle du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 431-433.

<sup>275</sup> ) Dupont (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », art. cité, p. 105 ; Gouron (M.) : *Histoire de la ville du Pont-Saint-Esprit*, op. cit., p. 27-29.

<sup>276</sup> ) Spont (A.) : « La gabelles du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 468-469.

<sup>277</sup> ) Cf. Stouff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p 151.

<sup>278</sup> ) Dubled (H.) : « L'organisation de la boucherie et la consommation de viande à Carpentras au XV<sup>e</sup> siècle » art. cité, p. 160.

quelque temps après <sup>( 279 )</sup>.

Par-delà les relations commerciales autour du sel et de la viande, nous avons signalé que l'implantation de la curie pontificale à Avignon avait constitué les bases d'un essor profond de la route du Puy à Viviers. Sans que nous puissions en apporter la preuve formelle pour la route des Cévennes, il est permis de se demander si nous ne sommes pas dans la même situation. En effet, partant elle aussi du Velay et de la route de Régordane, elle permet d'arriver par un tracé relativement plus court au seul point de traversée du Rhône qui soit sûr en toutes saisons : Pont-Saint-Esprit. On est donc tenté de penser que la route cévenole connaît la même évolution que la route de Viviers et d'Aubenas, d'autant qu'à partir de Luc et de Pradelles, plusieurs routes partent en direction du Gévaudan et au-delà, du Rouergue et du sud de l'Auvergne.

## B- Les axes importants

---

Outre les cinq axes majeurs, qui ont en commun de traverser la région tout en ouvrant sur des destinations lointaines, le Vivarais est traversé par six axes importants, mais de développement moindre que les précédents. Ne participant pas à des circulations à grande distance, ils n'en ont pas moins pour fonction de relier les régions voisines du Vivarais entre elles.

### a- La route de la vallée du Doux, de Tournon au Puy

Quittant le sillon rhodanien au niveau de Tournon, cette route gagne Le Puy en longeant la vallée du Doux. Passant par Boucieu puis Lamastre, elle gagne ensuite Désaignes et Saint-Agrève, avant d'entrer en Velay au niveau de Mars. De là, elle continue par Saint-Julien-Chapteuil et Brives jusqu'au Puy <sup>( 280 )</sup>.

La route est incontestablement importante, ce dont témoigne le nombre de péages qui portent sur le trafic l'empruntant. Ainsi, sur la seule section vivaroise du tracé, le premier péage est localisé à Tournon <sup>( 281 )</sup>, puis il s'en prélève un dans le mandement de Saint-Romain <sup>( 282 )</sup>, probablement perçu à Boucieu. Ensuite la route est taxée à Lamastre <sup>( 283 )</sup> et à Retourtour <sup>( 284 )</sup>, puis Saint-Agrève <sup>( 285 )</sup>. En Velay, le château de

<sup>279</sup> ) AN, JJ 147, n°300, f°136.

<sup>280</sup> ) Cf. t. II, p 92-111.

<sup>281</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye Notre-Dame de Léoncel au diocèse de Die, ordre de Cîteaux, op. cit.*, n°LIX.

<sup>282</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoires historiques sur le Vivarais, op. cit.*, vol. 1, p. 58.

<sup>283</sup> ) AN, 513AP 14.

<sup>284</sup> ) AD 07, C 196.

<sup>285</sup> ) AD 38, B 3894.

Montusclat <sup>(286)</sup> prélève aussi un péage, puis la route arrive à proximité du Puy où se lève le péage de Brives <sup>(287)</sup>. Seuls les châteaux de Désaignes, Montréal et Fay ne semblent pas prélever de péage, mais les connaissances sur ces derniers sont lacunaires du fait d'une documentation assez réduite. Notons cependant que Désaignes appartient au même lignage que Retourtour, de même pour Montréal et Saint-Agrève. Il se pourrait donc que nous soyons dans la configuration observée en d'autres lieux où seul un château par famille et par itinéraire est péager, les droits attachés aux autres sites y étant transférés pour des raisons pratiques.

Notons aussi qu'aux cours des deux derniers siècles du Moyen Age, cette route est très souvent qualifiée d'*iter regium* ou d'*itinere publico regio* ou encore de « route de Tournon au Puy » <sup>(288)</sup>.

Bien qu'étant l'une des plus importantes du Vivarais, cette route n'atteint manifestement pas le degré de développement de celles que nous venons de décrire et ne peut compter au nombre des axes majeurs. En effet, si elle joue un rôle primordial dans les relations entre Velay et sillon rhodanien, il est difficile de savoir si les circulations l'empruntant dépassent ce cadre interrégional. Quelques indices le laisseraient penser sans pouvoir cependant l'assurer, mais la prudence nous conseille de ne pas en surestimer le développement. Tout d'abord, remarquons que le port de Tournon est, aux yeux des marchands dauphinois interrogés sur leurs activités en 1514, le meilleur du Rhône moyen, où ils traversent de préférence lorsqu'ils se rendent en Velay et en Auvergne <sup>(289)</sup>. En outre, non loin de Tain-Tournon, plusieurs routes alpines débouchent dans le sillon rhodanien, axes qui peuvent drainer des circulations en direction de l'Italie via Grenoble <sup>(290)</sup>. Au XV<sup>e</sup> siècle, la vallée du Doux pourrait d'ailleurs être le chemin normal pour se rendre du Puy en Italie. C'est en effet ce qui ressort de l'étude de la *Vita Agripiani*. Cette dernière nous apprend que le saint évêque du Puy du VII<sup>e</sup> siècle aurait été martyrisé à Saint-Agrève, alors *Chiniacum*, au retour d'un voyage à Rome. Néanmoins, si son martyr ne semble pas devoir être remis en cause, il faut reconsidérer la question du voyage à Rome. Il apparaît en effet que ce dernier est le fruit d'une interpolation du XV<sup>e</sup> siècle, l'église cathédrale du Puy cherchant alors à justifier la présence de leur illustre évêque hors de son diocèse. Il est révélateur que cette explication ait été trouvée, montrant par là même que la route de la vallée du Doux est l'axe normal pour se rendre du Velay en Italie <sup>(291)</sup>. Néanmoins, cet indice est faible, ne

<sup>286</sup> ) AD 07, 29J 4, n°5.

<sup>287</sup> AD 43, 1J 523.

<sup>288</sup> ) AD 43, 17H 24, n°8.

<sup>289</sup> ) AM Romans, CC 472, f°280.

<sup>290</sup> ) Sclafert (M.-Th.) : *Le Haut-Dauphiné au Moyen Age, op. cit.*, p. 729-730.

<sup>291</sup> ) Sur le texte de la *Vita Agripiani* et les problèmes qu'il pose, de même que sur saint Agrève lui-même, nous renvoyons à l'étude la plus aboutie qui en ait été faite. Cf. Fayard (A.) : *Saint Agrève évêque du Puy et apôtre des Boutières, op. cit.*

permettant pas à lui seul d'affirmer que la route de Tournon au Puy est un axe majeur.

### **b- La route de Valence au Puy par le plateau de Vernoux**

Le plateau de Vernoux est traversé par une route importante reliant Valence au Puy et jouant un rôle interrégional dépassant sensiblement les limites du Vivarais. Traversant le Rhône au niveau de Valence soit sur un pont, soit sur un bac, selon les périodes <sup>(292)</sup>, cette dernière se dirige ensuite vers Saint-Péray, puis Vernoux et Chalencon, avant de rejoindre la route de la vallée du Doux à Saint-Agrève, axe par lequel le voyageur continue jusqu'au Puy <sup>(293)</sup>.

La multiplication des péages portant sur cette route témoigne de son importance. Ainsi, le premier, lié au mandement de Crussol <sup>(294)</sup>, se lève dès Saint-Péray, dans la vallée du Rhône. Ensuite, un autre se prélève à Châteauneuf-de-Vernoux <sup>(295)</sup> puis un à Chalencon <sup>(296)</sup>, et enfin Saint-Agrève <sup>(297)</sup>, dernier péage avant le Velay. Les châteaux chefs-lieux de tous les mandements traversés par la route imposent leur péage, ce qui en représente un pour huit à dix kilomètres. L'importance de la route est encore plus nette lorsqu'elle est dite « route de Valence au Puy », comme à Boffres en 1336 <sup>(298)</sup>. Reliant très directement, et de manière aisée, Le Puy à Valence, principale ville du Rhône moyen, il est indéniable que la route de Chalencon draine un trafic significatif, mais rien n'indique qu'elle joue un rôle dépassant le cadre du Vivarais et du Velay.

### **c- La route de la crête des Boutières, du Pouzin au Puy**

Cet axe, quitte le sillon rhodanien au Pouzin, ou quelques kilomètres plus au sud à Baix, pour se diriger vers Le Puy en passant par Privas, où les branches venant du Pouzin et de Baix s'unissent, avant de continuer vers le col de l'Escrinet. De là, suivant la ligne de crêtes séparant Haut et Bas-Vivarais géographiques, la route gagne Mézilhac, porte du plateau vivarois, puis passant au pied du mont Gerbier de Jonc, rejoint Les Estables, en Velay, Laussonne, et pour finir, Brives et Le Puy.

Dite à plusieurs reprises « route du Puy » dès les abords du sillon rhodanien, comme en 1300 <sup>(299)</sup>, 1326 <sup>(300)</sup> ou en 1370 <sup>(301)</sup>, ou encore *itinere regio* en 1429 <sup>(302)</sup> et en 1483 <sup>(303)</sup>, elle est un des axes principaux du Vivarais. Remarquons, en outre, qu'elle

<sup>292</sup> ) Cf. t. II, p. 635-638.

<sup>293</sup> ) Cf. t. II, p. 145-156.

<sup>294</sup> ) AD 34, A 7, f°385.

<sup>295</sup> ) AD 07, 2E 2014, f°21v°.

<sup>296</sup> ) AD 38, B 2700.

<sup>297</sup> ) AD 07, C 196, f°33.

<sup>298</sup> ) AD 26, 40H 368, f°133.

dessert deux ports rhodaniens, dont un comptant au nombre des ports principaux, Le Pouzin<sup>(304)</sup>, celui de Baix étant plus secondaire<sup>(305)</sup>. Ces deux ports se situent face au débouché de la vallée de la Drôme qui conduit le voyageur par le col de Cabre, Gap et Briançon jusqu'aux portes de l'Italie<sup>(306)</sup>. Là encore, la géographie des péages laisse penser que la route est animée d'un trafic important. Seuls deux châteaux ne semblent pas en prélever : Saint-Alban et Chomérac, non loin du débouché de la route. Ceux de Privas, de Raphaël<sup>(307)</sup>, de Mézilhac<sup>(308)</sup>, de Fourchades et du Mézenc<sup>(309)</sup> en prélèvent. Le cas de Privas étant particulièrement révélateur, puisqu'un poste de perception spécifique pour la route du Puy est implanté au lieu-dit du Malpas, à une dizaine de kilomètres à l'est de la ville<sup>(310)</sup>. Il en est de même avec celui de Fourchades, lui aussi perçu à un poste spécifique implanté non loin du mont Gerbier de Joncs, au lieu-dit du Clapas<sup>(311)</sup>. Concernant la route du Pouzin au Puy, nous manquons néanmoins de portraits de voyageurs et rien ne nous renseigne sur un éventuel trafic intéressant des régions lointaines qui aurait emprunté une route dont l'utilité apparaît avant tout vivaro-vellave.

#### d- La route de Privas à Alès

On peut suivre cette route, se dirigeant vers Aubenas par le col de l'Escrinet depuis Privas. Passé Aubenas, elle gagne Joyeuse en passant par Lachapelle-sous-Aubenas, Uzer et Rosières. De là, une première branche rejoint directement Saint-Ambroix par

<sup>299</sup> ) Analyse de 1603 d'un acte de 1300, AD 07, 3J 23, pièce n° 3, f°12.

<sup>300</sup> ) AD 69, EP 129.

<sup>301</sup> ) AD 69, EP 129.

<sup>302</sup> ) AD 07, 52J 111, f°21.

<sup>303</sup> ) AD43, G 683, n°2.

<sup>304</sup> ) Cf. t. II, p. 648 et t. II, p. 648-649.

<sup>305</sup> ) Cf. supra, p. 650-651 et t. II, p. 650-651.

<sup>306</sup> ) Sclafert (Th.) : *Le haut Dauphiné au Moyen Age, op. cit.*, p. 729.

<sup>307</sup> ) AD 07, C 196, f°86.

<sup>308</sup> ) AD 07, 59J 54, p. 13.

<sup>309</sup> ) AD 07, 3H 10.

<sup>310</sup> ) Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 536.

<sup>311</sup> ) Fonds privé, photocopie du document communiquée par M. Laurent Haond, de Montpezat.

Beaulieu, alors qu'une seconde va aussi à Saint-Ambroix mais par Les Vans. A partir de Saint-Ambroix, elle gagne directement Alès par Rousson <sup>(312)</sup>.

Cet axe n'est pas clairement identifié de bout en bout dans la documentation médiévale mais il y apparaît par tronçons, jalonné par les localités importantes du Bas-Vivarais. Ainsi, on le trouve qualifié en 1414 de route d'Aubenas à Joyeuse <sup>(313)</sup>, en 1394, de route des Vans à Saint-Ambroix <sup>(314)</sup>, en 1406 de route d'Alès <sup>(315)</sup>, ou encore en 1270 de route d'Alès à Joyeuse <sup>(316)</sup>. Néanmoins, plusieurs facteurs nous poussent à le retenir parmi les axes importants, au moins sur la section Aubenas-Alès. Tout d'abord, sa situation géographique en fait un axe privilégié pour relier le nord de la vallée du Rhône au Bas-Languedoc. En effet, elle représente un trajet sensiblement plus court, épargnant de l'ordre de 50 à 60 kilomètres au voyageur se rendant de Valence à Montpellier. Cette solution a cependant contre elle le fait de ne pas passer à Avignon, mais si la cour pontificale attire effectivement beaucoup de monde, il ne faut pas pour autant étendre son influence sur toutes les catégories de voyageurs. De plus, la route de Privas à Alès s'apparente à une rocade sur laquelle se greffent de nombreux axes traversant les Cévennes, ce qui lui amène un trafic certain. Ainsi, lorsque la population de Saint-Laurent-les-Bains remarque en 1434 que leur village est sur la grande route « de Montpellier au marchez de France » <sup>(317)</sup>, il faut comprendre que les marchands se rendant vers le sud empruntent la route des Cévennes par Saint-Laurent, Peyre et Les Vans ou Joyeuse et qu'ensuite, ils cheminent par la route de Privas à Alès qui se poursuit jusqu'à Montpellier <sup>(318)</sup>. De même, la route de la haute vallée de l'Ardèche par Montpezat et Aubenas qui arrive du Puy conduit, comme nous l'avons expliqué, jusqu'à Viviers, mais il est plus simple pour se rendre à Nîmes, Montpellier ou en un quelconque port languedocien, de longer le pied des Cévennes par Joyeuse et Alès. On peut donc avancer que la route de Privas à Alès, et au-delà à Montpellier, connaît probablement un essor à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, contrecoup de celui de la route de la haute vallée de l'Ardèche. Le rôle de « rocade » collectant le trafic issu des vallées cévenoles est d'ailleurs confirmé en 1424 lorsqu'un convoi de contrebandiers rouerguats descend la vallée de l'Ardèche jusqu'à Aubenas, avant d'emprunter la route du pied des Cévennes jusqu'à Privas et au Pouzin afin de rejoindre le sillon rhodanien <sup>(319)</sup>. Par certains aspects du trafic qui l'emprunte, cet axe pourrait donc s'apparenter à un axe majeur tel

<sup>312</sup> ) Cf. t. II, p. 388-413.

<sup>313</sup> ) AD 07, 2E 32, f°37r°.

<sup>314</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 7, f°32.

<sup>315</sup> ) AD 34, 2E 96/1, f°41.

<sup>316</sup> ) AD 13, 56H 5231 (*vidimus* de 1445), AD 13, 56H 5219 (original).

<sup>317</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>318</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.



que nous les avons définis. Néanmoins, il ne peut nullement prétendre rivaliser avec le sillon rhodanien ou le chemin de Régordane qui lui sont parallèles et, sans doute, sert-il avant tout au trafic entre Uzège, Bas-Vivarais et Velay.

### e- La route de Largentière à Luc par Valgorge

Alors que les Cévennes vivaroises sont traversées par un axe majeur, reliant Luc et Pradelles à Pont-Saint-Esprit, il faut aussi signaler une route importante quittant le Bas-Vivarais au niveau de Largentière, pour se diriger vers Valgorge Loubaresse ? De Largentière à Loubaresse, la route se sépare en deux branches parallèles, l'une cheminant au fond de la vallée de la Baume, l'autre demeurant en hauteur, sur la crête dominant la vallée au sud. A partir de Loubaresse, la route entre sur le Plateau vivarois puis se dirige vers Saint-Etienne-de-Lugdarès et Luc à l'ouest ou vers Pradelles au nord-ouest<sup>( 320 )</sup>.

Il ne fait aucun doute que la route de Largentière à Luc soit un axe interrégional important. En témoigne le terme de *strata* qui est employé en 1397 pour la désigner à Loubaresse<sup>( 321 )</sup>, alors qu'en 1313 elle est dite allant de « Luc à Largentière », ce qui exclut que ce soit un axe secondaire<sup>( 322 )</sup>. Nous ne possédons néanmoins aucune mention directe de trafic empruntant cet axe, mais la documentation notariale plus que limitée dans la région de Largentière doit être largement mise en cause dans ce manque de données. Mentionnons toutefois les nombreuses ventes de vin conclues dans la région de Largentière entre des producteurs locaux et des acquéreurs venus du Plateau vivarois ou plus largement du Velay, qui laissent penser que le trafic vinicole est important sur cette route<sup>( 323 )</sup>.

### f- La route de Saint-Ambroix à Villefort et celle des Vans à Villefort

Clairement identifiée en 1270 comme l'*itinere Cizarencha*<sup>( 324 )</sup>, ou en 1363 comme l'*itinere Sezarenche*<sup>( 325 )</sup>, la route suit la vallée de la Cèze. Quittant Saint-Ambroix, elle se dirige d'abord vers Montalet, puis vers Bessèges, qui n'est alors qu'un simple manse, avant de traverser la rivière pour continuer en rive gauche par Bordezac et Malbosc, où

<sup>319</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne. Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 677.

<sup>320</sup> ) Cf. t. II, p. 496-503.

<sup>321</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°7.

<sup>322</sup> ) AD 48, E 77.

<sup>323</sup> ) Cf. infra, p. 204-210.

<sup>324</sup> ) Pellet (J.) : « De la *Cizarencha* à la *Cézarenque* », *Lien des chercheurs cévenols*, 1991.

<sup>325</sup> ) AD 07, 2E 96/43, acte 60.

elle quitte l'Uzège pour le Vivarais pendant quelques kilomètres. Après Malbosc, elle passe à Aujac puis à Brésis, avant de rejoindre le chemin de Régordane non loin de Saint-André-de-Capcèze <sup>(326)</sup>.

Mal renseigné au Moyen Age, il est difficile de percevoir l'importance de cet axe. Néanmoins, remarquons que c'est l'un des rares à posséder un nom propre, la route de la Cézarenche. C'est la preuve qu'il constitue bien une entité viaire spécifique et qu'il n'est alors nullement perçu comme une succession de chemins locaux. Les péages témoignent même de l'importance commerciale des circulations empruntant cet axe. Ainsi, il s'en lève un à Saint-Ambroix <sup>(327)</sup>, puis à Malbosc <sup>(328)</sup>, à Brésis <sup>(329)</sup> et enfin à Villefort <sup>(330)</sup>. Seuls les châteaux de Montalet et d'Aujac ne semblent pas en percevoir, mais remarquons que ce dernier est entre les mêmes mains que celui de Brésis, ce qui explique peut-être cette situation. Retenons en outre qu'en 1668, la population de la région conserve le souvenir d'une route importante ne demandant que quelques travaux et aménagements pour pouvoir à nouveau servir d'axe de communication principal entre Auvergne et Languedoc. Ainsi, elle est donc proposée à Louis de Froidour, réformateur général de la Table de Marbre des Eaux et Forêts, comme une alternative au chemin de Régordane <sup>(331)</sup>.

A cette route de Saint-Ambroix à Villefort, il faut adjoindre celle des Vans à Villefort, attestée à de nombreuses reprises à compter de 1288 <sup>(332)</sup>. Le qualificatif de *strata publica* qui lui est alors donné et le fait qu'elle soit systématiquement dite « route de Villefort aux Vans », ignorant les quelques localités intermédiaires, signe son importance. Ce n'est pas un chemin local, mais bien l'un des principaux débouchés du Gévaudan en direction de la vallée du Rhône. En effet, par-delà Villefort, la route se poursuit jusqu'à Mende en suivant la vallée de l'Altier puis celle du Lot <sup>(333)</sup>.

En l'état de la documentation, il est impossible de savoir laquelle des deux routes, celle de Saint-Ambroix à Villefort, ou celle des Vans à Villefort, est la plus importante, si tant est que l'une surclasse l'autre. Aussi, avons-nous pris le parti de les présenter conjointement, et de les considérer toutes deux comme des axes importants à l'échelle

<sup>326</sup> ) Cf. t. II, p. 520-525.

<sup>327</sup> ) AD 30, A 1, f°266.

<sup>328</sup> ) AD 48, E 248.

<sup>329</sup> ) Rouanet (J.) : « Un exemple de forteresse rurale en Cévennes : le château de Brésis », *Les cahiers du Cheylard*, 1998, p. 5.

<sup>330</sup> ) AD 48, G 120. Analyse publiée dans Régny (J.) : *Histoire du Vivarais*, *op. cit.*, t. 3, p. 112-113.

<sup>331</sup> ) Cf. Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668*, *op. cit.*, vol. 1, p. 199 et ss.

<sup>332</sup> ) AD 30, 1J 591.

<sup>333</sup> ) Costecalde (L.) : « Etudes sur la baronnie du Tournel », art. cité.

interrégionale.

Le Vivarais est donc traversé par six ou sept routes de première importance, sans pour autant qu'elles constituent des axes dits majeurs. Jouant un rôle certain dans les relations entre Velay, Gévaudan et région rhodanienne, leur caractère interrégional est affirmé, mais elles n'occupent toutefois pas une place significative à l'échelle du sud du royaume, à la différence des routes majeures. C'est sur ce plan-là que l'on distingue les routes de première catégorie des routes de seconde.

## C- Des axes de dédoublement importants

---

Parallèlement aux axes de seconde catégorie que nous venons de décrire, nous retenons six ou sept routes de troisième catégorie. Leur fonction est souvent proche de celle des axes de seconde catégorie, néanmoins, elles apparaissent subordonnées à ces derniers dont, le plus souvent, elles constituent des axes de dédoublement, permettant de rejoindre les mêmes régions, mais par des tracés quelque peu différents.

### a- Les routes convergeant vers Annonay et continuant vers le Velay par la vallée de la Cance

Nous avons déjà expliqué que le plateau d'Annonay était traversé par une route majeure se ramifiant à l'approche du Rhône, la route de Vienne au Puy, section d'une grande transversale unissant le Sud-Ouest à l'Est de la France. Ce n'est toutefois pas le seul axe passant par le plateau d'Annonay.

On peut en identifier plusieurs convergeant vers cette ville en plus des routes d'Andance et de Serrières déjà présentées. Depuis l'est, une route quitte la vallée du Rhône à Champagne, puis gagne directement Annonay par un tracé très rectiligne au travers du Piémont<sup>(334)</sup>. Le second axe important se sépare de la route du sillon rhodanien à Tournon, puis, par Etables, Saint-Romain-d'Ay et Quintenas, arrive à Annonay<sup>(335)</sup>.

La route de Champagne à Annonay, si elle n'a pas l'importance de celles de Serrières et d'Andance, n'en est pas moins utilisée occasionnellement, selon l'enquête delphinale de 1514, par les marchands dauphinois se rendant en Velay pour y commercer les peaux et les bovins<sup>(336)</sup>. Il est vrai que la vallée de la Valloire ouvre en rive gauche du Rhône, face à Andance et Champagne, un débouché profond permettant de gagner le Bas-Grésivaudan, puis Grenoble<sup>(337)</sup> qui est au Moyen Age le carrefour routier majeur des Alpes du nord<sup>(338)</sup>.

<sup>334</sup> ) Cf. t. II, p. 34-36.

<sup>335</sup> ) Cf. t. II, p. 40-45.

<sup>336</sup> ) AM Romans, CC 472, f°345.

<sup>337</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve...*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 358.

La route venant de Tournon est sans doute encore plus importante que celle de Champagne et nombreux sont les foréziens à l'emprunter au XIV<sup>e</sup> siècle pour gagner la vallée du Rhône et le Valentinois<sup>(339)</sup>. Le qualificatif de *publicum et regale* qui est associé à la route en 1446 témoigne d'ailleurs directement de son importance<sup>(340)</sup>.

A partir d'Annonay, le voyageur peut rejoindre la route de première catégorie déjà présentée le conduisant en direction du Puy par Bourg-Argental et la vallée de la Deûme. Il peut également emprunter la vallée de la Cance, passant par Vocance et Villevocance, avant de déboucher sur le plateau vellave à Saint-Bonnet-le-Froid. La route de la vallée de la Cance rejoint alors celle venue de Tournon par Saint-Félicien et Lalouvesc, se dirigeant vers Le Puy par Saint-Hostien<sup>(341)</sup>. Cette route est aussi qualifiée d'*iter regium* dès le XV<sup>e</sup> siècle<sup>(342)</sup>. Ceci interdit donc d'en faire un axe d'importance relative. En outre, la donation du péage de Saint-Bonnet-le-Froid, dépendant du château de Beaudiner, à l'OEuvre du Saint-Esprit en 1281 suggère des relations suivies entre les confins vivaro-vellaves et le sillon rhodanien<sup>(343)</sup>.

A partir d'Annonay, une dernière possibilité s'offre au voyageur pour gagner le Velay. Il peut continuer par Saint-Agrève en passant par Satillieu, puis Pailharès<sup>(344)</sup>. Dans cette direction, la documentation manque pour permettre de cerner l'importance de la route. On peut cependant noter qu'elle entre dans le *castrum* de Saint-Agrève par la Porte de Vienne, ce qui situe l'horizon sur lequel elle ouvre : la vallée du Rhône, et non simplement quelques villages voisins<sup>(345)</sup>. Il est donc permis de penser qu'elle a une importance relative, sans prétendre en préciser le niveau exact.

### b- La route de Tournon au Puy par Saint-Félicien

Nous avons expliqué que la route la plus importante de la vallée du Doux et de ses abords est incontestablement celle reliant Tournon au Puy par Lamastre et Saint-Agrève. On peut même, par certains aspects, la considérer comme un axe majeur, étant peut-être utilisé par un trafic à longue distance dépassant le cadre du Vivarais et des régions voisines. Outre cette route, on peut identifier un autre axe, de moindre importance, mais

---

<sup>338</sup> ) Sclafert (M.-Th.) : *Le Haut-Dauphiné au Moyen Age*, op. cit., p. 729.

<sup>339</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange et Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 356-357.

<sup>340</sup> ) AD 07, 90H 98.

<sup>341</sup> ) Cf. t. II, p. 46-49.

<sup>342</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. I, p. 159.

<sup>343</sup> ) Brugier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire...*, op. cit., n°CXIX.

<sup>344</sup> ) Cf. t. II, p. 24-27 et 112-116.

<sup>345</sup> ) Sur la topographie urbaine de Saint-Agrève, cf. infra, p. 504.

jouant néanmoins un rôle dans les relations entre le Velay et le sillon rhodanien. Il s'agit d'une route passant au nord de la vallée du Doux, par Saint-Victor, Saint-Félicien, Lalouvesc puis Saint-Bonnet-le-Froid. A ce niveau, elle entre en Velay et se poursuit par Tence et Saint-Hostien où elle rejoint la route d'Yssingeaux au Puy<sup>(346)</sup>. Notons qu'il est aussi possible de rejoindre cette route depuis Tournon en empruntant un itinéraire passant par Boucieu et Bosas<sup>(347)</sup>.

Qualifié à de nombreuses reprises au XV<sup>e</sup> siècle d'*itinere regio*<sup>(348)</sup>, il a pour fonction de relier le Velay au sillon rhodanien, ainsi que le rappellent les nombreuses mentions de *l'itinere publico tendente de Tornone versus Anicium*<sup>(349)</sup>. Cette route par Saint-Félicien semble constituer une alternative à celle de la rive droite du Doux passant par Lamastre. Plus longue et plus accidentée, cheminant plus longtemps à une altitude élevée, elle offre néanmoins un tracé plus difficile qui ne peut probablement pas lui permettre de rivaliser pleinement avec celle de rive droite.

### c- La route de Valence à Lamastre par Grozon

Nous avons déjà évoqué la route de seconde catégorie de Valence au Puy par Chalencon et Saint-Agrève traversant le plateau de Vernoux. Il faut lui adjoindre un autre axe d'importance moindre reliant lui aussi Valence à Saint-Agrève, mais cheminant plus au nord<sup>(350)</sup>. Se séparant du chemin de Chalencon peu après Saint-Péray, il s'élève en direction de Saint-Didier-de-Crussol, puis, passant par Grozon, où il est qualifié de *strata publica* en 1372<sup>(351)</sup> et d'*itinere regio* en 1432<sup>(352)</sup>, il rejoint Lamastre. De là, le voyageur gagne Le Puy en suivant la route de la vallée du Doux déjà évoquée.

Le terme de *strata* employé pour désigner la route, de même que le qualificatif de royal, renvoient assurément à un axe important, sur lequel pèse un péage spécifique, celui de Grozon<sup>(353)</sup>. Néanmoins, le chemin n'est jamais désigné comme la route de Valence au Puy, à la différence de celui passant par Chalencon, ce qui nous incite à considérer qu'il ne s'agit là que d'un itinéraire doublant ce dernier.

<sup>346</sup> ) Cf. t. II, p. 82-92.

<sup>347</sup> ) Cf. t. II, p. 116-118.

<sup>348</sup> ) AD 58, 2F 822, pièce 2.

<sup>349</sup> ) AD 07, G 355, f°4v° et 49v°.

<sup>350</sup> ) Cf. t. II, p. 161-165.

<sup>351</sup> ) Fonds privé, chartrier de Barjac, non coté.

<sup>352</sup> ) AD 26, E 2665, f°60r°.

<sup>353</sup> ) Cf infra, annexe n°13.

#### **d- La route de la vallée de l'Eyrieux, de Beauchastel à Saint-Agrève ou à Fay**

La vallée de l'Eyrieux et ses abords sont empruntés par une route conduisant vers le Velay. Quittant le sillon rhodanien au niveau de Beauchastel, elle se dirige vers Saint-Laurent-du-Pape en cheminant en rive gauche de l'Eyrieux, puis elle gagne Saint-Fortunat et enfin Les Ollières. A ce niveau, elle se partage en plusieurs chemins formant un éventail en direction du Plateau vivaro-vellave.

La première branche de cet éventail quitte la vallée de l'Eyrieux, cette dernière devenant alors trop étroite et encaissée pour livrer passage à une route. Elle s'élève donc vers Chalencon, avant de descendre à nouveau dans la vallée pour passer au Cheylard. De là, elle reste en rive droite de l'Eyrieux jusqu'à Saint-Agrève, où elle rejoint la grande route de Tournon au Puy par la vallée du Doux<sup>(354)</sup>.

Une seconde branche se sépare de la route de la vallée de l'Eyrieux au niveau de Saint-Julien-Boutières pour s'élever en direction de Fay et Saint-Front, avant de descendre sur le Puy par la vallée de la Gagne<sup>(355)</sup>.

Pour finir, un troisième groupe d'itinéraires quitte la vallée de l'Eyrieux au niveau de Saint-Sauveur-de-Montagut, pour s'élever par trois tracés parallèles serpentant autour de la vallée de la Glueyre, passant dans la région de Saint-Pierreville, puis débouchant sur le Plateau à Mézilhac. A ce niveau, la route rejoint celle venue du Pouzin et de Privas qui, par les Estables, conduit le voyageur au Puy<sup>(356)</sup>.

Sans pour autant apparaître comme des axes de seconde catégorie, les routes gravitant autour de la vallée de l'Eyrieux n'en ont pas moins une importance significative dans les relations entre Velay et sillon rhodanien, ainsi qu'en témoigne un conflit survenu en 1293 entre le comte de Valentinois, entre autres seigneurs de Chalencon, et Guigue de Roche, seigneur de Mézilhac et de Montagut, au sujet de la route que doivent suivre les marchands allant du Rhône au Puy passant par l'Eyrieux<sup>(357)</sup>. De même, l'évolution du peuplement castral sur le versant nord du mont Mézenc témoigne de l'essor de la route passant par Fay et Saint-Front. Néanmoins, seuls quelques rares péages sont associés aux châteaux dont la route traverse les mandements, ce qui laisse penser que nous ne sommes pas en présence d'un axe de première importance, mais bien d'une route doublant soit celle de la crête des Boutières au sud, par Privas et Mézilhac, soit celle du plateau de Vernoux au nord, par Vernoux et Chalencon.

#### **e- Les routes d'Aubenas à Pradelles par Thueyts, Mayres ou Jaujac**

Nous avons déjà présenté l'une des principales routes du Vivarais passant par Aubenas

<sup>354</sup> ) Cf. t. II, p. 189-206.

<sup>355</sup> ) Cf. t. II, p. 216-221.

<sup>356</sup> ) Cf. t. II, p. 206-216.

<sup>357</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce n°3, folio 5v°. Sur ce conflit et ses implications en matière routière, cf. t. II, p. 214.

puis Montpezat pour gagner Le Puy. Ce n'est pas le seul axe à partir de la ville dans cette direction. Un autre ensemble de routes est important, même si aucun de ces axes n'atteint le niveau de la route de Viviers au Puy par Aubenas et Montpezat. N'apparaissant pas de bout en bout dans la documentation, mais étant toujours dit chemin d'Aubenas à Thueyts ou Mayres<sup>(358)</sup>, ou encore à Jaujac<sup>(359)</sup>, puis de Mayres à Pradelles<sup>(360)</sup> ou de Jaujac à Pradelles, cette route n'en constitue pas moins un axe direct reliant Aubenas et Pradelles.

Au départ d'Aubenas, la route demeure en rive droite de l'Ardèche, passant par Labégude et Lalevade, puis elle arrive au pont de la Tailhade. Là se séparent les branches gagnant Pradelles soit par la vallée de l'Ardèche, soit par celle du Lignon.

Par la vallée du Lignon, la route arrive à Jaujac, puis continue par la Souche et gagne le col de la Croix de Bauzon. Ce dernier marque son entrée sur le Plateau et, de là, elle rejoint directement Pradelles au nord-ouest ou Luc à l'ouest<sup>(361)</sup>.

Au pont de la Tailhade, la seconde branche de la route continue dans la vallée de l'Ardèche jusqu'à Thueyts, où elle se sépare à son tour en deux. Un tracé suit alors les crêtes dominant la vallée de l'Ardèche au nord, alors qu'un second reste en fond de vallée passant par Mayres et le col de la Chavade. Tous deux se rejoignent finalement à Pradelles<sup>(362)</sup>.

Les routes d'Aubenas à Pradelles apparaissent comme des solutions alternatives au chemin passant par Montpezat et se dirigeant vers Le Puy. Elles permettent de rejoindre la cité vellave en empruntant le chemin de Régordane à partir de Pradelles mais plus encore, elles constituent un accès direct au Gévaudan depuis le Bas-Vivarais. C'est sans doute à ce titre qu'elles sont très fréquentées. La multiplication des péages laisse penser qu'elles sont empruntées par un trafic important. Absolument tous les châteaux dont les mandements sont traversés par l'une ou l'autre des branches de la route prélèvent un péage. Ainsi, après Aubenas, il en est levé à Jaujac<sup>(363)</sup>, Meyras<sup>(364)</sup>, Chadenac<sup>(365)</sup>, Mayres<sup>(366)</sup>, Borne<sup>(367)</sup> puis pour finir, Pradelles. Plus encore, les châteaux situés loin

<sup>358</sup> ) AD 48, E 792, f° 1v°.

<sup>359</sup> ) AD 07, 3H 3, f° 111.

<sup>360</sup> ) AD 07, 3H 1, f° 63v° et ss ; Régné (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. II, p. 481.

<sup>361</sup> ) Cf. t. II, p. 342-351.

<sup>362</sup> ) Cf. t. II, p. 324-336

<sup>363</sup> ) AD 30, A 3, p. 2513.

<sup>364</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>365</sup> ) André (F.) : « Une charte relative à l'abbaye de Saint-Chaffre (1278) », art. cité, p. 40.

<sup>366</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101.

de la route ont le plus souvent délégué un poste de perception à proximité de cette dernière, ainsi celui de Meyras est probablement perçu à Labeaume<sup>(368)</sup>, aujourd'hui Pont-de-Labeaume, celui de Chadenac à Thueyts et Bruc<sup>(369)</sup>, celui de Mayres à Chaumiène<sup>(370)</sup> et Cham Longe<sup>(371)</sup> alors que celui de Borne se paye au Bez<sup>(372)</sup>.

Néanmoins, même si les routes d'Aubenas à Pradelles sont de réels axes interrégionaux, la route la plus importante de l'arrière-pays albenassien reste incontestablement celle d'Aubenas au Puy par Montpezat et le Monastier.

Il faut donc associer aux cinq itinéraires majeurs et aux six ou sept routes interrégionales principales, cinq autres axes, servant eux aussi aux relations interrégionales, unissant Velay et sillon rhodanien par le Vivarais, mais n'accédant pas au statut de route principale. Ce sont des itinéraires qui le plus souvent doublent l'une des routes précédemment décrites, par des tracés proches.

### D- Un faisceau d'axes parallèles de moindre importance

---

Pour finir, il faut aussi adjoindre aux principales routes que nous avons présentées, de nombreux autres chemins dont l'importance ne dépasse que rarement les limites du Vivarais, sans qu'il faille pour autant les considérer comme des axes strictement locaux. Dans ces pages, il est difficile de les présenter tous successivement comme nous venons de le faire pour les routes d'un niveau supérieur. En effet, ils constituent une puissante armature routière et leur nombre, rapporté à leur fonction limitée, nous pousse à renvoyer le lecteur aux descriptions détaillées que nous en avons déjà donné. On peut toutefois signaler les principaux.

#### a- Du port de Silon à Satillieu

Figurant comme confront d'une parcelle située dans le mandement d'Oriol en 1487<sup>(373)</sup>, cet axe quitte le sillon rhodanien au niveau du port de Silon pour s'élever sur les contreforts nord de la vallée de l'Ay par Revirand et Oriol en direction de Saint-Romain-d'Ay, puis de Satillieu. A Satillieu, il rejoint la route de Saint-Agrève à Annonay par Pailharès, par laquelle le voyageur peut éventuellement continuer vers le

<sup>367</sup> ) AD 48, 3J 6.

<sup>368</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>369</sup> ) André (F.) : « Une charte relative à l'abbaye de Saint-Chaffre (1278) », art. cité, p. 40.

<sup>370</sup> ) AD 07, 19J 91.

<sup>371</sup> ) AD 07, 2E 1537, f°357v°.

<sup>372</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

<sup>373</sup> ) AD 07, 23J 11.



Plateau. Il ne faut toutefois pas pour autant faire de cette route un axe interrégional qui semble avant tout voué aux circulations à l'échelle du sud du Piedmont annonéen<sup>(374)</sup>.

### **b- D'Annonay à Sarras**

Un dernier axe existe entre Annonay et le sillon rhodanien. Il relie cette ville à Sarras et Saint-Vallier. C'est sans conteste la moins importante des routes du Piedmont annonéen. Attestée à quelques rares reprises comme en 1353<sup>(375)</sup>, elle reste à l'écart des villages du sud-est du plateau annonéen pour gagner Sarras, en passant non loin de Thorrenc et de Talencieux<sup>(376)</sup>.

### **c- D'Annonay à Dunières par Vanosc**

Outre la route de la vallée de la Cance et celle de la vallée de la Deûme, il faut encore signaler un dernier axe reliant Annonay au Velay. Celui-ci quitte la vallée de la Deûme soit au niveau de Vanosc, soit à Villevocance, puis s'élève sur les crêtes séparant les vallées de la Deûme et de la Cance pour rejoindre la route de la vallée de la Deûme non loin de l'abbaye de Clavas, à proximité de Dunières.

### **d- De Boucieu à Chalencon par Vernoux**

Au départ de Boucieu, un axe se dirige au sud en direction de Plats, pour rejoindre Saint-Didier-de-Crussol, puis de là, il gagne Vernoux par le col du Tracol. A Vernoux, il se greffe sur la route venue de Valence que nous avons déjà présentée pour continuer jusqu'à Chalencon. L'*itinere publico* de Boucieu à Chalencon, mentionné en 1336<sup>(377)</sup>, n'a qu'une importance médiocre et ne joue pour l'essentiel manifestement qu'un rôle régional limité, reliant le sud du plateau de Vernoux à la région tournonaise.

### **e- De Chalencon à Privas et Saint-Alban**

Ces chemins, mentionnés à quelques reprises à la fin du Moyen Age, traversent dans le sens nord-sud les Basses-Boutières<sup>(378)</sup>. Le premier quitte Chalencon et se dirige vers Saint-Sauveur-de-Montagut où il traverse l'Eyrieux, avant de monter en direction de Pranles, et atteindre Privas en traversant le Charalon et le Mézayon. Le second quitte Chalencon par le même axe que la route de Beauchastel, et ce n'est qu'à partir des Ollières qu'il s'individualise en s'orientant vers le Pont de Boyon. Ensuite, il atteint

<sup>374</sup> ) Cf. t. II, p. 56-58.

<sup>375</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°13v°.

<sup>376</sup> ) Cf. t. II, p. 38-40.

<sup>377</sup> ) AD 26, 40H 368, f°5.

<sup>378</sup> ) 1487 : AD 07, 2E 10913, f°20 : *itinere per quod itur de Pousino apud Las Oleyras et a parte pedis cum itinere per quod itur de Sancto Albano apud Las Oleyras* ; 1328 : AD 07, C 196, f° 146 : chemin de Chalencon à Tournon (Petit-Tournon).

Saint-Cierge-la-Serre avant de descendre dans la vallée de l'Ouvèze à Saint-Alban. Dans les deux cas, nous sommes en présence, à la fin du Moyen Age, d'axes mettant en relation des régions vivaroises voisines, ouvrant les Boutières et le plateau de Vernoux sur le Bas-Vivarais calcaire. C'est à ce titre qu'ils ne sont pas considérés comme de simples chemins locaux. Héritiers du réseau viarie du haut Moyen Age, tout pousse cependant à ne pas en surestimer l'importance aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles <sup>(379)</sup>.

### f- De Privas à Villeneuve-de-Berg

Traversant le plateau du Coiron dans le sens nord-sud, cette route relie Privas à Villeneuve en passant par Freyssenet et Mirabel. Attestée en 1429 <sup>(380)</sup>, elle prend en 1459 le nom d'*itinere regis* <sup>(381)</sup>. Ceci pourrait laisser croire qu'elle est de première importance, mais il semble qu'il n'en soit rien et ce qualificatif renvoie plus vraisemblablement au statut de Villeneuve, origine de la route, bourg de fondation royale où siège le bailli de Vivarais. Tout au plus peut-on la considérer comme la continuation de la route de Chalencon à Privas.

### g- D'Aubenas au Cheylard

Cette route orientée nord-sud relie Aubenas au Cheylard en remontant la vallée de la Volane jusqu'à Mézilhac, passant par Vals, Antraigues et Laviolle <sup>(382)</sup>. Après Mézilhac, elle descend sur le Cheylard en suivant la Dorne, par Dornas et Arcens <sup>(383)</sup>. Très mal documentée, elle n'apparaît pas explicitement de bout en bout dans la documentation consultée, mais elle est souvent dite route de Mézilhac, soit depuis le Cheylard, soit depuis Aubenas comme en 1373 et en 1415 <sup>(384)</sup>. Tout comme avec la route de Chalencon à Privas, nous sommes en présence d'une route reliant les Boutières au Bas-Vivarais. C'est en ce sens que la route d'Aubenas au Cheylard n'est pas un axe local, mais elle ne joue néanmoins aucun rôle interrégional.

### h- De Montpezat à Pradelles par Saint-Cirgues

Ce chemin, attesté en 1403 <sup>(385)</sup>, quitte Montpezat soit au niveau du col du Pal, soit par la vallée de la Fonteaulière. Ces deux branches se rejoignent quelques kilomètres après

<sup>379</sup> ) Sur cet axe au haut Moyen Age, cf. infra, p. 386-387.

<sup>380</sup> ) AD 07, J 359, f°2.

<sup>381</sup> ) AD 07, 52J 111, f°82.

<sup>382</sup> ) Cf. t. II, p. 320-324.

<sup>383</sup> 2) Cf. t. II, p. 245-246.

<sup>384</sup> ) AD 07, non coté, plan parcellaire d'Antraigues de 1761 portant des reconnaissances depuis 1302.

<sup>385</sup> ) AD 07, 39J 400.

Montpezat à Saint-Cirgues, puis la route continue vers Pradelles en passant par Issanlas et Belvezet<sup>(386)</sup>. Héritier d'un axe antique, ce chemin double à la fin du Moyen Age la route principale d'Aubenas à Pradelles passant par Mayres ou Chaumiène, mais en aucun cas il ne semble jouer un rôle prépondérant dans les relations entre Vivarais et Velay.

### **i- D'Usclades à Saint-Agrève**

Quittant la route de Viviers au Puy au niveau d'Usclades, cette route, attestée à plusieurs reprises comme en 1380<sup>(387)</sup>, se dirige vers le suc de Sépou, ce qui lui vaut son nom de *strata de Sepou* qui lui est donné en 1279<sup>(388)</sup>. De là, croisant la route du Pouzin au Puy, elle gagne la Croix de Peccata en longeant le flanc sud du mont Mézenc, puis elle se dirige soit vers Saint-Front, soit vers Saint-Agrève. Pour rejoindre ce bourg, elle passe par Fay et Les Vastres, puis rejoint la route de Saint-Agrève au Puy non loin de Mars<sup>(389)</sup>. Avec cet axe traversant le plateau du Mézenc dans le sens nord-sud, nous sommes, pour l'essentiel, en présence d'un axe de transhumance<sup>(390)</sup>. De ce point de vue, c'est un axe majeur, reliant pâturages d'estive vellaves et zones d'hivernage rhodaniennes, mais il ne joue qu'un rôle limité en matière de relations commerciales ce qui nous interdit d'en faire une route de première, seconde ou troisième catégorie.

### **j- D'Aubenas et de Villeneuve-de-Berg à Barjac**

Si nous n'avons identifié aucun axe majeur ou important traversant le coeur du Bas-Vivarais calcaire, ce dernier n'est pas pour autant dépourvu d'axes régionaux. Le principal d'entre eux est la route d'Aubenas et de Villeneuve à Barjac et au-delà, Uzès et Nîmes, attestée à plusieurs reprises dans les premières années du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(391)</sup>. A partir d'Aubenas, la route se sépare de celle conduisant à Alès au niveau de Saint-Etienne-de-Fontbellon. Elle se dirige ensuite vers Saint-Sernin puis Vogüé, où elle traverse l'Ardèche. Continuant au sud, elle passe à Lagorce où la branche venue de Villeneuve-de-Berg la rejoint. Ensuite, traversant à nouveau l'Ardèche au niveau de Vallon, elle passe à Salavas et Vagnas, avant d'arriver à Barjac, aux portes de l'Uzège<sup>(392)</sup>. Traversant le Bas-Vivarais calcaire du nord au sud, elle chemine pour l'essentiel dans des régions peu peuplées, ignorant les principaux centres urbains. En outre, elle est

<sup>386</sup> ) Cf. t. II, p. 336-342.

<sup>387</sup> ) Poncer (J.- A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. III, p. 116.

<sup>388</sup> ) *Ibidem*, t. III, p. 71.

<sup>389</sup> ) Cf. t. II, p. 247-249.

<sup>390</sup> ) Cf. infra, p. 268-270.

<sup>391</sup> ) AD 07, 1J 310, f°7.

<sup>392</sup> ) Cf. t. II, p. 413-419.

directement concurrencée par la route du sillon rhodanien qui lui est parallèle à l'est et celle du pied des Cévennes qui lui est parallèle à l'ouest. Elle constitue donc éventuellement un itinéraire de dédoublement pour ces deux routes, mais elle n'arrive néanmoins jamais à jouer un rôle important. Tout au plus ouvre-t-elle le cœur du Bas-Vivarais sur l'Uzège et constitue-t-elle une relation directe et rapide pour Villeneuve-de-Berg en direction du sud.

### **k- De Bourg-Saint-Andéol à Joyeuse par Saint-Remèze**

Outre la route d'Aubenas et de Villeneuve-de-Berg qui traverse le Bas-Vivarais calcaire du nord au sud, il faut aussi mentionner celle allant de Bourg-Saint-Andéol à Joyeuse. Quittant Bourg par le plateau des Gras, la route se dirige vers Saint-Remèze où elle se sépare en deux branches parallèles, l'une passant au nord, par Lagorce, alors que l'autre chemine plus près de l'Ardèche, par Vallon. Ensuite, ces deux branches se rejoignent à Ruoms, où la route traverse l'Ardèche, pour continuer jusqu'à Joyeuse par Labeaume<sup>( 393 )</sup>. Bien que reliant le sillon rhodanien aux Cévennes, cette route n'est nullement importante et ne semble être empruntée par aucun grand trafic, les immensités désertes du plateau des Gras constituant un barrage fort<sup>( 394 )</sup>. Néanmoins, ce n'est pas qu'un simple chemin local et, à la différence de nombreuses autres routes du Bas-Vivarais calcaire, elle a parfois pu jouer un rôle dans les relations entre les régions traversées et le sillon rhodanien.

### **l- De Largentière à la vallée du Lignon**

Deux axes se dirigent depuis Largentière vers la vallée du Lignon au nord, permettant également de rejoindre Luc par le col de la Croix de Bauzon. Dès Largentière, la première de ces routes, attestée en 1501<sup>( 395 )</sup>, s'oriente au nord. Elle rejoint la vallée du Lignon en passant par Chassiers, Prunet et le col de la Croix de Millet, arrivant soit à La Souche, soit à Jaujac. De là, le voyageur remonte la vallée du Lignon par la route d'Aubenas à Luc, qui le conduit jusqu'aux confins du Gévaudan, du Vivarais et du Velay. A la sortie de Largentière, il peut aussi obliquer vers Joannas, suivant alors une route cheminant sur la crête de la Cham du Cros, par laquelle il rejoint directement le col de la Croix de Bauzon<sup>( 396 )</sup>.

Les deux axes rejoignant la vallée du Lignon constituent des routes secondaires doublant par le nord la route de seconde catégorie reliant Largentière à Luc par Loubaresse précédemment décrite. Cependant, en aucun cas ils ne constituent des itinéraires importants, même s'ils peuvent parfois, de part leur orientation, jouer un rôle interrégional.

<sup>393</sup> ) Cf. t. II, p. 421-428.

<sup>394</sup> ) Cf. t. II, p. 428.

<sup>395</sup> ) AD 07, 3H 3, f°137 et 143v°.

<sup>396</sup> ) Cf. t. II, p. 492-496.

### **m- La route de Joyeuse à Loubaresse par Sablières**

Cet axe est la dernière route de troisième catégorie que nous avons identifiée. Elle quitte le Bas-Vivarais au niveau de Joyeuse pour se diriger vers Luc. Assez courte, on peut la suivre par Ribes, Saint-André-Lachamp, Sablières puis Loubaresse, où elle rejoint la route venue de Largentière permettant au voyageur de gagner Luc. D'importance moyenne, elle n'apparaît jamais de bout en bout dans la documentation, mais elle est toujours dite route de Joyeuse à Sablières<sup>(397)</sup>, et ensuite, de Sablières à Loubaresse<sup>(398)</sup>. Nous ne pouvons donc pas en faire un axe de seconde catégorie, mais uniquement une route de dédoublement évitant quelques kilomètres de trajet par rapport à l'axe principal passant plus au sud, par le col de la Croix de Fer, Peyre puis Paris<sup>(399)</sup>.

Comme nous l'avons déjà remarqué, les routes de quatrième catégorie, n'atteignant qu'un niveau de développement médiocre et ayant avant tout pour fonction de relier les différentes régions vivaroises entre elles, sont les plus nombreuses. N'ignorant aucun secteur, elles sont fondamentales en terme de desserte. En outre, lorsque leur orientation le permet, elles peuvent suppléer aux axes majeurs ou importants sur quelques kilomètres. Constituant ainsi des tracés de détournement, elles doivent impérativement être prises en compte pour déboucher sur une compréhension globale du réseau routier vivarois.

## **E- Structure et caractère d'ensemble du réseau routier**

---

Après avoir identifié les différents axes vivarois et les avoir répartis selon la typologie quadripartite précédemment établie, il est possible de déboucher sur une analyse globale du réseau routier vivarois.

### **a- Un réseau dense**

#### **Densité du réseau routier vivarois région par région**

<sup>397</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°46.

<sup>398</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°32.

<sup>399</sup> ) Cf. t. II, p. 503-509.

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

	A	B	C	D	E	F
Boutières/Eyrieux	562	64	145	0,11	0,25	0,37
Cévennes	1376	253	178	0,18	0,12	0,31
Piedmont annonéen	871	110	143	0,13	0,17	0,29
Plateau de Vernoux et vallée du Doux	846	119	100	0,14	0,11	0,25
Montagne	1884	247	161	0,13	0,08	0,21
Bas-Vivarais calcaire → axe rhodanien inclus → axe rhodanien exclu	1353	149 105	115 115	0,11 0,07	0,08 0,08	0,19 0,16
Vivarais en général	6892	1087	842	0,15	0,12	0,27

Légende du tableau

1. Surface retenue (km<sup>2</sup>)
2. Longueur de routes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie (km)
3. Longueur de routes de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> catégorie (km)
4. Densité de routes de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> catégorie (km/km<sup>2</sup>)
5. Densité de routes de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> catégorie (km/km<sup>2</sup>)
6. Densité globale de routes toutes catégories confondues (km/km<sup>2</sup>)

Le réseau routier Vivarois, même en ignorant les axes secondaires à usage local, est très dense. Calculer sa densité en kilomètre linéaire de route par kilomètre carré comme cela a pu être effectué pour d'autres périodes est intéressant<sup>(400)</sup>. Néanmoins, pour prendre toute leur signification et permettre de juger objectivement de la densité réelle du réseau routier, les chiffres vivarois devraient être comparés à des données similaires issues d'autres régions. Elles manquent cependant totalement pour le Moyen Age<sup>(401)</sup>.

On peut toutefois esquisser des comparaisons entre les secteurs du Vivarais

eux-mêmes. Aucune région vivaroise n'est à l'écart des principaux axes routiers, exception faite du Bas-Vivarais calcaire. En effet, tout type d'axes confondus, la densité routière du Bas-Vivarais en général n'excède pas 0,19 km de route par km<sup>2</sup>, et ne dépasse pas 0,11 en ne considérant que les axes importants. Pour être plus précis, il faut exclure du Bas-Vivarais calcaire à proprement parler la route rhodanienne qui le borde sans vraiment en faire partie. La densité réelle du plateau des Gras ne dépasse alors pas 0,07 km de route par km<sup>2</sup> pour les routes de première et deuxième catégories. Le Bas-Vivarais calcaire apparaît donc nettement comme un angle mort que les circulations ignorent pour l'essentiel, seules quelques routes de quatrième catégorie y pénétrant vraiment.

La Montagne vivaro-vellave se signale aussi par une densité routière assez basse, mais l'explication est toute autre que pour le Bas-Vivarais. Remarquons déjà qu'à la différence de ce dernier, la densité de routes majeures ou importantes est très forte, alors que les routes de troisième et quatrième catégories sont rares : le réseau routier du Plateau est en effet structuré par quelques axes principaux, sans que l'on constate la même dispersion des circulations que dans les autres secteurs du Vivarais. Les conditions climatiques hivernales tout à fait extrêmes que connaît la région expliquent peut-être cette propension à se regrouper et à éviter d'emprunter des chemins de traverse.

A l'inverse, notons que les deux régions les plus densément pourvues en axes routiers, les Cévennes et les Boutières, sont aussi les plus accidentées. Il est tentant de penser ici que les obstacles opposés par un relief des plus difficiles pousse le voyageur à multiplier les chemins, cherchant perpétuellement le meilleur axe.

### **b- Un réseau structuré, anastomosé et polarisé**

La première caractéristique de l'organisation du réseau routier vivarois est de ne posséder aucun centre, aucun point de convergence principal, contrairement à d'autres, comme par exemple le réseau routier périgourdin dont les principaux axes rayonnent tous depuis Périgueux <sup>(402)</sup>, ou le réseau picard, centré sur les cités épiscopales régionales ou les principaux centres secondaires issus du peuplement antique <sup>(403)</sup>, ou encore le réseau gascon centré sur les cités et les villes d'origine médiévale <sup>(404)</sup>. De ce point de

---

<sup>400</sup> ) Lepetit (B.) : *Chemins de terre et voies d'eau, réseau de transport, organisation de l'espace, op. cit.*, p. 50-51. L'auteur calcule que le département de l'Ardèche compte au tournant des XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles entre 0,61 et 0,90 km de route importante par km<sup>2</sup>. Néanmoins, il faut nous garder de comparer ces chiffres avec ceux obtenus pour la fin du Moyen Age dans la mesure où les critères de sélection des axes retenus ne sont pas les mêmes. Rigoureux et mathématiques pour la période post-révolutionnaire, nous avons expliqué que pour notre part, nous devons nous contenter d'une approche plus subjective.

<sup>401</sup> ) En effet, les quelques recherches s'étant attachées à l'étude globale de l'équipement routier d'une région ne débouchent jamais sur un tel calcul. On citera par exemple Lartigaut (J.) : « Les chemins de Cahors vers le sud ouest au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, s'attachant à l'étude d'un ensemble routier complet et non de quelques axes particuliers, et qui de ce point de vue se rapproche de notre travail, sans pour autant déboucher sur une mise en perspective chiffrée des résultats obtenus.

<sup>402</sup> ) Fournioux (B.) : « Contribution à la connaissance des grands itinéraires médiévaux périgourdins », art. cité, p. 127.

vue, le réseau routier vivarois s'apparente beaucoup à ce que l'on peut connaître des exemples vosgiens<sup>(405)</sup>, provençaux<sup>(406)</sup> ou plus encore alpins<sup>(407)</sup>. Il semble ici que les contraintes de relief jouent un rôle prépondérant, puisque toutes les régions où se dégage un réseau routier fortement centré sont des plaines ou n'offrent au mieux que quelques reliefs vallonnés n'opposant aucun obstacle aux circulations. A l'inverse, le Vivarais, tout comme les Vosges, la Provence et bien évidemment les Alpes, se caractérise par une géographie compartimentée et des reliefs pouvant gêner les circulations.

Il faut toutefois remarquer ici le rôle de la cité du Puy. Si cette dernière n'est nullement un centre au plein sens du terme, puisqu'elle est totalement marginale par rapport à la zone étudiée, il est certain qu'elle constitue un pôle d'attraction pour les circulations au point que plusieurs routes traversant le nord et le centre du Vivarais y convergent, ce que ne parvient à faire aucune localité vivaroise, même la cité épiscopale.

Non centré, ce n'est pas pour autant que le réseau routier vivarois se présente comme un ensemble d'axes inorganisés. Au contraire, notons que, exception faite du sillon rhodanien et du chemin de Régordane, toutes les routes importantes du Vivarais sont parallèles ou presque, reliant le sillon rhodanien à l'est, au Velay et au Gévaudan à l'ouest. Ce n'est qu'à un moindre niveau, celui des routes de quatrième catégorie, que l'organisation du réseau est moins facilement perceptible et que l'orientation dominante est-ouest s'estompe. Au contraire, les routes de quatrième catégorie sont manifestement orientées nord-sud. On peut donc considérer que les routes transversales ont connu un essor plus important que les routes méridiennes, sous l'impulsion de différents facteurs qu'il sera nécessaire de préciser.

L'autre caractéristique majeure du réseau routier vivarois est d'être anastomosé à l'extrême, à quelque niveau d'observation où l'on se place : c'est la raison pour laquelle la densité routière de la majorité des régions vivaroises est aussi élevée. Plusieurs itinéraires existent systématiquement pour se rendre d'un point à un autre. Ainsi, pour aller d'Aubenas à Pradelles, le voyageur peut passer par quatre ou cinq routes différentes : par Montpezat au nord, Chaumiène et Mayres au centre, ou Jaujac au sud. A

---

<sup>403</sup>) Fossier (R.) : *La terre et les hommes en Picardie jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 146.

<sup>404</sup>) Loubès (G.) : « Les routes de la Gascogne médiévale », art. cité, p. 53-54.

<sup>405</sup>) Rapp (F.) : « Routes et voies de communication à travers les Vosges du XII<sup>e</sup> siècle au début du XVI<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 196-197.

<sup>406</sup>) Baratier (E.) : *Atlas historique de la Provence*, op. cit., carte 86, ou encore Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., carte hors texte.

<sup>407</sup>) Le réseau routier alpin n'a jamais fait l'objet d'une synthèse complète, malgré le nombre considérable d'études ponctuelles le concernant, mais l'ampleur de l'espace concerné et les frontières nationales et linguistiques ne favorisent pas ce travail. Nous renvoyons néanmoins le lecteur à *Etude sur les trafics transalpins et leur impact local*, op. cit., ou aux *Actes du colloque sur les cols des Alpes, antiquité et Moyen Age*, op. cit. ; ou encore à la présentation d'itinéraires figurant dans Daviso di Charvenso (M.-C.) : *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, op. cit., p. 36-48 et p. 215-339.



un niveau moins élevé, la route elle-même se subdivise encore souvent en plusieurs chemins parallèles sur quelques kilomètres, ou même uniquement sur quelques centaines de mètres. De ce point de vue, la première section de la route d'Aubenas à Pradelles par Jaujac est exemplaire. Elle se subdivise en trois axes parallèles pendant cinq à six kilomètres.

Cette multiplication des tracés parallèles, caractéristique majeure des réseaux routiers médiévaux et non spécificité vivaroise, ne signifie pas pour autant que tous les axes sont à placer sur un pied d'égalité. Dans chaque cas, on peut distinguer une route principale et des tracés collatéraux de moindre importance, mais on ne parvient que rarement à saisir selon quels critères s'établit la différence constatée. Le choix subjectif du voyageur, préfère telle route plus que telle autre joue ici pleinement et nous ne pouvons le cerner.

Pour finir, observons que les axes routiers sont globalement uniques dans leur traversée du Plateau vivaro-vellave, comme dans celle du Bas-Vivarais mais que c'est à l'approche des secteurs au relief très accidenté qu'ils se divisent. Ainsi, la route du Puy à Saint-Agrève ne suit que deux tracés dans la traversée du Plateau, un par Fournourette et l'autre par Fay, alors qu'à partir de Saint-Agrève, elle éclate véritablement en quatre ou cinq chemins parallèles, sans compter ici les diverticules de quelques kilomètres. Il en est de même pour la route de Pont-Saint-Esprit à Luc. Globalement unitaire jusqu'à Barjac, le tracé se divise ensuite en deux ou trois branches de diverse importance qui ne fusionnent à nouveau qu'après avoir traversé les Cévennes.

Anastomosé, le réseau routier n'en est pas moins rigoureusement réparti. En effet, les axes des première et seconde catégories couvrent, à distance régulière, l'ensemble de l'espace vivarois. En outre, entre les axes des deux premières catégories s'établissent systématiquement ou presque des routes de troisième catégorie desservant les mêmes régions mais par des tracés différents. De la sorte, aucun point du Vivarais, exception faite du cœur du plateau calcaire des Gras, ne se trouve à plus de 10 ou 15 kilomètres d'un axe interrégional.

Si aucun centre majeur polarisant les circulations n'émerge dans l'orientation du réseau routier, il est certain que plusieurs points jouent le rôle de carrefour. Il en va ainsi de tous les débouchés des routes vivaroises de la première à la troisième catégorie dans le sillon rhodanien, où se trouve systématiquement un port dont l'importance est souvent proportionnelle à celle de la route <sup>(408)</sup>. Outre les ports rhodaniens, on peut identifier plusieurs autres carrefours, situés à l'intérieur du Vivarais. Ce sont Annonay, Aubenas, Largentière, Les Vans, Joyeuse, Saint-Ambroix ou encore, Saint-Agrève, Luc et Pradelles. Dans une moindre mesure, on peut aussi retenir dans cette catégorie, tous niveaux de développement confondus, les localités de Chalencon, Privas, Loubaresse, Yssingaux

---

<sup>408</sup> ) Ainsi, Boeuf est au débouché de la route venant du Puy ; Serrières, Champagne et Andance au débouché de celle d'Annonay, Silon se trouvant à l'extrémité de celle de Satillieu. Plus au sud, il en est de même avec le port de Tournon, au débouché des routes de la vallée du Doux ; de Guilherand, pour celle de Vernoux à Chalencon. Les ports du Pouzin et de Baix sont situés au débouché de la route venant du Puy par Privas, de même que ceux de Viviers et du Teil qui sont au débouché de la route du Puy par Aubenas. Au sud, mentionnons encore Pont-Saint-Esprit au débouché de la route de Barjac. A l'inverse, les ports locaux ne font face à aucune route, comme Peyraud, Vion, Châteaubourg, Cruas, etc.

ou Saint-Bonnet-le-Froid.

Ces carrefours ne sont pas situés régulièrement dans l'espace vivarois mais jalonnent le réseau viaire en deux lignes parallèles. Nous avons expliqué que la traversée du cœur du Vivarais, au relief difficile, provoquait un éclatement des itinéraires. Il est donc logique que pour l'essentiel, ces noeuds routiers se situent aux portes de cette zone, soit au contact du Bas-Vivarais, soit à celui du Plateau. Ainsi, Saint-Ambroix, Les Vans, Joyeuse, Largentière, Aubenas ou Annonay sont au contact des pentes vivaraises et du Bas-Vivarais ou du sillon rhodanien, alors que Luc, Pradelles, Loubaresse, Saint-Agrève et, dans une moindre mesure, Yssingeaux leur répondent sur le Plateau. Seuls quelques rares noeuds se situent hors de ces deux lignes, comme Le Cheylard, mais il est de peu d'importance, ou encore Chalencon.

L'ensemble des routes vivaraises dessine un réseau très dense, orienté pour l'essentiel est-ouest, exception faite de deux routes majeures, la vallée du Rhône et le chemin de Régordane, mais aussi des axes de moindre rang. Anastomosé et sans centre particulier, le réseau routier vivarois n'en est pas moins fortement structuré et établi selon un schéma rigoureux, permettant de différencier quatre types d'itinéraires, hiérarchisés selon leur fonction, conditionnant leur niveau de développement. Ainsi, quelques axes majeurs traversent le Vivarais et on pour fonction première de relier des régions parfois très lointaines (du sud-ouest à Genève par exemple). A un niveau moindre, on notera l'existence de plusieurs routes importantes utilisées dans les relations entre sillon rhodanien et est du Massif Central secondée par un écheveau d'axes plus secondaires qui leurs sont parallèles. Pour finir, au niveau inférieur, on rencontre de très nombreux axes qui ont pour utilité de relier les différents secteurs du Vivarais entre eux. Certes, d'autres axes existent à un niveau encore moindre, mais il s'agit de routes locales reliant les villages et les différents centres de peuplements, qui n'entrent pas dans le cadre de notre travail.

## **Conclusion de la première partie**

Contrairement à un certain nombre de travaux monographiques, nous avons voulu, dès le début de notre travail, envisager le réseau routier régional dans son ensemble, en ne nous limitant pas à tel ou tel axe, aussi important et brillant soit-il. C'est donc tout à la fois à une approche aussi précise que possible du tracé de chaque route que nous nous sommes livrés, qu'à une lecture globale de l'ensemble des axes formant un réseau cohérent.

Cherchant d'abord à déterminer quelles ont été les routes importantes à la fin du Moyen Age, nous avons essayé de mettre au point une méthode de travail tournant le dos aux pratiques régressives fréquemment employées. Au contraire, nous sommes partis des sources médiévales elles-mêmes, qui seules permettent de déterminer le degré d'importance des axes retenus et de les ancrer solidement dans la chronologie. Ensuite seulement, les différentes sources modernes, compoix ou procès-verbaux de visites, mais surtout cadastres, nous ont permis de préciser les tracés et d'en connaître les

caractéristiques tout en dégagant leur évolution depuis la fin du Moyen Age.

Nous avons ainsi pu décrire environ 2000 kilomètres de routes et de chemins, que nous avons répartis en quatre catégories, selon leur degré d'importance. Trois traits majeurs sont particulièrement remarquables. Retenons tout d'abord la densité du réseau routier régional et interrégional. Néanmoins, cela ne signifie pas pour autant que de nombreuses routes se croisent en tous sens, sans organisation d'ensemble : le réseau routier est très solidement et rationnellement structuré. Ne possédant pas de centre dominant, qui attirerait les principaux axes, ces derniers sont parallèles et orientés selon une direction globale est-ouest, reliant sillon rhodanien et Massif Central, seule la route rhodanienne et le chemin de Régordane échappant à cette polarisation.



## Partie 2 : Voyager en Vivarais au Moyen Age

Le dense réseau routier que nous venons de décrire n'a de sens que s'il permet des circulations aisées, correspondant aux besoins du moment. Cependant, une vision souvent misérabiliste du Moyen Age a pu inciter à considérer, presque par principe, que les routes étaient mauvaises. Entre les bourbiers où les attelages s'enlisent et les pistes cahoteuses auxquelles les roues ne résistent pas, on pense immédiatement que les routes opposaient des obstacles permanents au voyage. Certes, les récits abondent, où un charroi n'arrive à bon port que grâce à l'intervention d'un saint personnage, et où une armée ne peut parvenir au champ de bataille, bloquée en chemin par l'état du réseau routier. Pourtant, à l'inverse, des exemples de routes entretenues et relativement praticables existent aussi. Il importe donc d'examiner attentivement l'état de la route en Vivarais afin de savoir si elle est en mesure de remplir sa fonction : permettre des circulations aisées.

De ce point de vue, la route est indissociable des moyens de transport et de locomotion qui doivent être étudiés en parallèle avec cette dernière, l'ensemble formant un cadre technique donné dont il nous revient de démontrer la cohérence ou, au contraire, les déséquilibres.

Pour finir, le voyageur est livré à lui même en chemin, loin de ses attaches familiales, et la qualité d'un réseau routier se lit aussi dans les structures d'accueil qui lui sont offertes, entre hôpitaux et auberges. L'étude de ces dernières est donc indissociable de

celle de la route et du voyage.

## **Chapitre 1 : La route médiévale, modeste sente ou grand chemin ?**

Cet aspect du problème a été souvent occulté au nom d'un manque certain de sources, mais aussi, et surtout sans doute, du fait d'une vision très péjorative de la route médiévale. Cette dernière ne serait qu'un piètre sentier tout juste ouvert et pas aménagé, et il ne serait donc pas digne d'étude. Une étude de la route, si elle n'est pas aisée et demeure souvent imprécise, n'est, pour autant, pas illusoire, qu'il s'agisse d'envisager la topographie des chemins, leur mode de construction, et finalement leur viabilité, ou encore les moyens de franchir les multiples rivières, du gué sommaire au pont en passant par la « planche ».

### **A- La route dans tous ses états**

---

Quel tracé suit-elle, comment est-elle construite, est-elle de bonne qualité ou encombrée de fondrières presque infranchissables ? Les rudes conditions hivernales du Plateau, ou les crues du Rhône imposent-elles profondément leur marque et leur rythme aux circulations ? Toutes ces questions concourent à forger l'identité de la route médiévale vivaroise. Il est vrai que la documentation est très généralement avare de renseignements clairs en la matière, alors que l'archéologie traditionnelle et la fouille ne nous renseignent pas dans ce domaine. Attachée le plus souvent au bâti, cette dernière ne s'intéresse que très rarement aux espaces environnants, ou encore, lorsqu'un axe de circulation est découvert, il n'attire l'attention que s'il est antique, les niveaux postérieurs éventuels étant évacués d'un coup de truelle, et d'un trait de plume, quand bien même ils sont évoqués<sup>(409)</sup>. En outre, l'archéologie préventive, qui est souvent confrontée à des axes anciens lors de grands travaux linéaires (construction de routes, de voies ferrées, etc.) est absente en Ardèche, ou se signale par l'absence de publication. On remarquera toutefois que les régions montagneuses apparaissent sans doute comme les meilleurs conservatoires de vestiges routiers ponctuels dans la mesure où le substrat rocheux en conserve souvent le souvenir solidement gravé, qu'il s'agisse de marches d'escaliers, d'ornières, ou encore d'entailles facilitant le passage<sup>(410)</sup>.

#### **a- La route médiévale : tracés fixes ou fluctuations conjoncturelles ?**

<sup>409</sup> ) Cf. par exemple Sillières (P.), Vernhet (A.) : « La voie romaine de *Segodunum-Cessero* à l'Hospitalet-du-Larzac », art. cité, p. 87. Il n'est absolument pas évoqué la possibilité que les réfections postérieures à la première voie romaine puissent être médiévales sans que, pour autant, le moindre élément de datation qui les rattache à l'Antiquité ne soit clairement présenté.

<sup>410</sup> ) Cf. par exemple, Pichard-Sardet (N.) : « De Serbrancher au col du Grand-Saint-Bernard : une approche archéologique des vestiges routiers », art. cité, p. 47-60.

On peut souvent lire que les routes médiévales sont mal établies et fluctuantes, le trafic s'égayant sur de nombreux axes parallèles entre quelques points de passage plus ou moins obligés. Pourtant, les divers documents consultés pour établir les itinéraires que nous avons restitués montrent que les routes ont des tracés fixes qui se perpétuent pendant plusieurs siècles exactement au même endroit, et ce en dehors de toute contrainte d'habitat qui pourrait expliquer leur permanence. C'est pratiquement le cas de toutes les routes, mais certains exemples sont particulièrement révélateurs. Ainsi, la route de Viviers à Aubenas reprend-elle pour l'essentiel, dans la seconde moitié du Moyen Age, le même tracé que la route d'Antonin le Pieux, bornée de milliaires au II<sup>e</sup> siècle<sup>(411)</sup>. De même, la route d'Annonay à Yssingeaux passe-t-elle au même endroit dans la vallée de la Cance en 1061 et au XV<sup>e</sup> siècle<sup>(412)</sup>. Les changements de tracé sont rares et souvent bien identifiés ; ils sont généralement liés à l'apparition d'un nouveau pôle de peuplement. Ainsi, la route de la vallée du Rhône abandonne-t-elle son tracé antique entre Cornas et Soyons pour desservir les différents centres paroissiaux issus du haut Moyen Age : Saint-Pierre de Cornas, Saint Pierre d'*Atiacum* (Saint-Péray), Sainte-Eulalie de Guilherand<sup>(413)</sup>. Plus tardivement, la route du pied des Cévennes, qui au niveau d'Aubenas longe initialement l'Ardèche, s'en écarte à partir du moment où ce *castrum* connaît un développement suffisant, sans doute au XII<sup>e</sup> siècle. Certes, l'ancien axe subsiste, puisqu'on l'emprunte encore de nos jours, mais il est réduit à l'état de chemin local et il n'est jamais appelé route d'Aubenas à Joyeuse<sup>(414)</sup>. Plus au nord, c'est encore l'apparition d'un *castrum* qui provoque le déplacement d'un itinéraire : la première route d'Annonay à Serrières aboutit dans la vallée du Rhône, face à l'église Saint-Sornin de Serrières, alors que celle qui lui succède arrive au *castrum*, qui est attesté pour la première fois dans le courant du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(415)</sup>. Plus tardivement, à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, les deux bastides créées par l'autorité royale en Vivarais provoquent la même évolution. Villeneuve-de-Berg, fondée en 1284, attire la route de Viviers à Aubenas, alors que Boucieu, datant de 1291, détourne celle de la vallée du Doux, de Tournon à Saint-Agrève<sup>(416)</sup>. D'autres 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 crue<sup>(417)</sup>. Pareillement, 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

<sup>411</sup> ) Cf. t. II, p. 292-303.

<sup>412</sup> ) Cf. t. II, p. 5-6.

<sup>413</sup> ) Cf. t. II, p. 640.

<sup>414</sup> ) Cf. t. II, p. 411.

<sup>415</sup> ) Cf. t. II, p. 32-33.

<sup>416</sup> ) Cf. t. II, p. 298-299 et 94-96.

<sup>417</sup> ) Cf. t. II, p. 190.

reprises et sur plusieurs kilomètres <sup>(418)</sup>.

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. C'est ce que rappellent à plusieurs reprises les édits pénaux que nous avons conservés pour plusieurs juridictions, réprimant clairement le délit de « nouveau chemin ». Ainsi, les édits pénaux de Chandolas de 1375 précisent-ils qu'il est interdit de *facere iter novum sub pena sexaginta solidorum* <sup>(419)</sup>. En Velay voisin, le commandeur de Chantoin, seigneur justicier du lieu, confirme en 1499 *que negun non agha a fayre chamins nouveaux en terres et possessions d'altruy, sub la pena de LX sols* <sup>(420)</sup>. 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 au roi l'autorisation de déplacer un chemin dont le tracé les dérange <sup>(421)</sup>. 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-même le modifier et ouvrir un nouveau tronçon *ex nihilo*. En cela, le Vivarais ne connaît pas une situation différente de celle rencontrée dans de nombreuses régions, comme en Provence orientale, où plusieurs seigneurs interdisent à de nombreuses reprises de faire de nouveaux chemins <sup>(422)</sup>.

De même, à la lecture des terriers et des documents fonciers, on perçoit un réseau routier très bien structuré et hiérarchisé, où tous les axes ne sont pas indistinctement confondus. Il ne fait alors aucun doute que dans une direction et un secteur donné, il n'existe qu'une seule et unique *magna strata*, qui est l'axe principal, avec lequel les différents diverticules et tracés adjacents ou parallèles ne doivent pas être confondus.

Le tracé des chemins fluctue donc peu, et lorsque des changements sont remarqués, on en comprend généralement la raison. C'est donc parmi des routes tracées de manière presque intangible, que les voyageurs privilégient tel ou tel axe, lui conférant alors importance et développement pour un temps donné. Les tracés routiers sont donc fixes, alors que les itinéraires qui les empruntent sont, eux, fluctuants dans le temps et dans l'espace.

## **b - Le tracé des routes médiévales : crêtes ou vallées ?**

Nous avons déjà évoqué le tracé des itinéraires médiévaux, y consacrant plusieurs centaines de pages, mais il est nécessaire de reprendre ici la question à plus petite échelle, celle de quelques passages seulement, qui illustrent les choix techniques retenus

<sup>418</sup> ) Cf. t. II, p. 665-666.

<sup>419</sup> ) AD 07, 29J 11, pièce 1.

<sup>420</sup> ) AD 69, 48H 1369, f°131-135.

<sup>421</sup> ) AD 07, 11H, sac 2.

<sup>422</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 147.



pour tracer une route, qu'elle soit une création volontaire, ou simplement le fruit du passage naturel et répété. La première question à se poser est celle du choix d'implantation du tracé. Il a très souvent été affirmé que les routes les plus anciennes étaient des tracés de crête, suivant les lignes de relief dominantes. Néanmoins, cette affirmation ne semble que très rarement avoir été confrontée à la réalité. Plus encore, de nombreuses routes ont été datées a priori en partant de ce postulat, ce qui revient, si l'on n'est pas attentif aux preuves proposées, à offrir un semblant de validation. Il nous a donc paru intéressant d'envisager le tracé retenu pour les routes vivaraises dans deux régions spécifiques où le relief offre des crêtes nettes et des vallées tout aussi marquées : les Cévennes et les Boutières. A partir d'un décompte effectué sur l'ensemble des routes décrites, il ressort qu'autant d'itinéraires sont tracés en vallées qu'en crêtes, les routes de vallées étant avantagées si l'on considère leur kilométrage. Les hauteurs ne sont donc pas particulièrement recherchées, et les routes que nous avons pu définir comme antiques ou du haut Moyen Age <sup>(423)</sup>, qui auraient donc de prime abord dû correspondre aux tracés de crêtes affectionnent autant les vallées que les hauteurs. Le choix d'un tracé de hauteur ne semble donc pas pouvoir être un critère de datation.

En fait, les trois types de tracé, de crête, à mi-pente et en fond de vallée présentent tous leurs avantages et leurs inconvénients, que l'on comprend nettement en étudiant un cas précis, exemplaire, la haute vallée de l'Ardèche. Sur le versant nord de cette dernière, cheminent deux routes médiévales et une route moderne. Les trois relient le village de Thueyts, situé au fond de la vallée de l'Ardèche, à la région du col de la Chavade, au bord du Plateau. L'un suit une crête, passant par l'hôpital de Chaumiène, l'autre, moderne, passe à mi-pente et le troisième, médiéval, longe l'Ardèche au fond de la vallée <sup>(424)</sup>.

Le tracé par Chaumiène, en crête, est globalement horizontal lorsque le chemin a atteint l'altitude du sommet de la serre où, il est vrai, il monte par une très forte pente. Sur la crête, il ne se signale par aucun accident, tout en étant simple à trouver, puisque l'échine rocheuse limitée par des versants abrupts constitue un guide sûr, qui interdit au voyageur de se perdre. Par ailleurs, les nombreux cours d'eau qui prennent naissance sur ces crêtes sourdent en contrebas de cette dernière, ce qui fait que la route n'en rencontre strictement aucun, à l'exception de quelques filets d'eau insignifiants, franchissables sans peine d'un pas un peu long.

A l'inverse, les routes de fond de vallées sont souvent un peu plus difficiles. Certes, la rivière qui occupe le fond de vallée constitue aussi un guide sûr permettant de ne pas d'égarer, mais l'érosion et les caprices des rivières vivaraises, souvent torrentueuses, ont parfois creusé de véritables gorges qu'il faut éviter au prix de détours complexes. C'est le cas pour la route de Thueyts à La Chavade que nous avons retenu comme exemple, où l'Ardèche a entaillé des gorges au niveau de Thueyts, impraticables même à pied. D'autres cas pourraient être notés, comme dans la vallée de l'Eyrieux, où la route de Beauchastel au Cheylard doit s'élever en direction de Chalencon, au nord, pour ne redescendre qu'au niveau du pont de Chervil, et ensuite quitter la vallée jusqu'au

---

<sup>423</sup> ) Cf. infra, p. 370-382.

<sup>424</sup> ) Cf. t. II, p. 329-333.

Cheylard, ceci afin d'éviter plusieurs passages trop étroits et vertigineux. Il en est de même dans la vallée du Doux au niveau des étroits de Mordane ou de la Pierre-qui-Tremble. Si les fonds de vallées présentent souvent des passages rocheux étroits, ils sont parfois accueillants. S'y développent des prairies presque horizontales dont les routes ont su profiter, comme dans la vallée de l'Ardèche en amont de Thueyts, ou dans la vallée du Doux au niveau de Boucieu. Cependant, si elles s'approchent trop des rivières, les crues brutales liées aux orages automnaux ou aux fontes des neiges les menacent alors. En outre, cheminer en fond de vallée impose de franchir un nombre considérable de ruisseaux plus ou moins importants dévalant les versants de la vallée, mais passer au bord même de la rivière les collectant en réduit le nombre, car ils confluent souvent avant d'arriver en fond de vallée. Ainsi, dans la vallée de l'Ardèche, la route passant au bord de cette dernière doit franchir une vingtaine d'affluents entre Mayres et La Chavade, contre 38 pour celle passant à mi-hauteur. Si ces ruisseaux opposent un obstacle, ils ne sont que rarement importants et constituent le domaine des « planches », ces ponceaux rudimentaires en bois.

Pour leur part, les tracés circulant à mi-pente dans les vallées cumulent tous les inconvénients. Tout d'abord, ils sont difficiles à suivre et le voyageur risque de s'égarer : aucun élément linéaire continu, comme une rivière ou une crête, ne servant de guide. Ensuite, la topographie des lieux est ingrate. Les versants présentent souvent des pentes raides, coupées d'à pics plus ou moins vertigineux, comme dans la vallée de l'Ardèche qui nous sert de guide, celui sur lequel est implantée la *rocca* de Mayres. Quand ce ne sont pas des falaises qui s'opposent au voyageur, ce sont souvent de grandes coulées d'éboulis plus ou moins instables, les « chiers », sur lesquelles il est difficile de circuler. La route du col de l'Escrinet à Mézilhac ouverte au XVIII<sup>e</sup> siècle en présente de très beaux exemples au niveau de la crête du Malpas. Par ailleurs, nous l'avons déjà expliqué, les cours d'eau à franchir sont bien plus nombreux à mi-pente qu'en bas de la vallée, et ils coulent généralement dans des gorges difficiles. A titre d'exemple, la route allant de Mayres au col de la Chavade, tracée au XVIII<sup>e</sup> siècle à mi-pente n'a pas nécessité moins de 32 ouvrages d'art, petits ou grands, certains, comme celui des Trois Ponts, prenant même l'aspect de véritables viaducs <sup>(425)</sup>.

On ne peut donc pas dire que les routes de crête soient résolument privilégiées par rapport à celle de vallées : certes, elles présentent un profil souvent plus facile, mais leur altitude est un handicap certain, car il ne faut pas oublier les conditions de viabilité hivernale. Elles cheminent généralement à plus de 1000 mètres d'altitude, en l'occurrence entre 1100 et 1300 mètres pour celle longeant la vallée de l'Ardèche que nous prenons comme exemple. Elles sont donc exposées à des conditions climatiques rudes, victimes d'un enneigement long, pouvant dans certains secteurs d'ubac, s'étendre de novembre à avril. Par ailleurs, battues par les vents, des congères s'y forment dès que le burlé, véritable blizzard local se lève. Il est d'ailleurs significatif qu'un hôpital ait été implanté à Chaumiène au XII<sup>e</sup> siècle <sup>(426)</sup>, alors que c'est l'un des passages les plus difficiles sur les crêtes reliant Thueyts à Pradelles par le nord de la vallée de l'Ardèche. Si elles présentent

<sup>425</sup> ) Laganier (R.) : « La liaison du sud-est au plateau central, par la Côte de Mayres et La Chavade », art. cité, p. 369.

<sup>426</sup> ) AD 07, 3H 1, f°1.

des atouts topographiques assurément moindres, les routes de vallée n'en sont pas moins indispensables en hiver, car elles permettent d'assurer la continuité des circulations. C'est ainsi qu'une route de crête se double toujours d'une route de vallée, comme par exemple dans la vallée de la Cance<sup>(427)</sup>, ou dans celles de la Glueyre<sup>(428)</sup>, du Lignon<sup>(429)</sup> et de la Baume<sup>(430)</sup>. Seuls les tracés de mi-pente, qui sont les plus compliqués, apparaissent le plus souvent comme modernes, issus des travaux rendus indispensables par l'essor du roulage. C'est ainsi le cas dans la vallée de l'Ardèche pour la route de Mayres à La Chavade, remplaçant dans les années 1760-1770 les routes multi-séculaires de Chaumiène et d'Astet, malgré des difficultés de construction certaines<sup>(431)</sup>. Il est évident que la pente la plus régulière étant alors recherchée, les routes de crêtes ou de fond de vallée présentaient des dénivelés trop brutaux à leurs extrémités, ce qui a précipité leur abandon.

### c- Les caractères des routes médiévales

Qu'elle soit à mi-pente, de plaine ou de fond de vallée, comment cette route se présente-t-elle ? La première remarque que l'on peut formuler concerne le caractère indéniablement brutal de la route médiévale. En effet, celle-ci affronte presque toujours frontalement la pente, ignorant les circonvolutions qui auraient pour effet d'atténuer la déclivité de l'axe. On peut distinguer deux cas de figure, de nombreux exemples étant disponibles pour chacun d'eux.

Ce sont tout d'abord les routes qui cheminent en fond de vallées et qui se relèvent brutalement lorsqu'elles arrivent à l'amont de ces dernières. En effet, les ruisseaux vivarois dévalent généralement depuis le Plateau ou depuis des serres élevées et entaillent sur leurs premiers kilomètres des vallées closes aux versants abrupts. Le cas de la route du Cheylard à Mézilhac est caractéristique. Alors que cette dernière chemine sans difficulté majeure au fond de la vallée de la Dorne, elle doit, à partir du hameau de Sardige affronter un versant abrupt de près de 300 mètres. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, elle ne décrit aucune circonvolution, mais gravit le versant tangentiellement, en deux à trois kilomètres seulement, présentant une pente de 16 % en moyenne, avec des tronçons dépassant les 22 %. Une telle pente est rédhibitoire pour tout attelage, imposant même par endroit de véritables marches d'escalier. C'est pour éviter ces mauvais passages qu'une « nouvelle route » est tracée au XVIII<sup>e</sup> siècle, ne présentant plus alors qu'une pente moyenne de l'ordre de 5 %, pour huit kilomètres de développement. C'est encore ce tracé que la route actuelle emprunte<sup>(432)</sup>. La route de la vallée de l'Ardèche, précédemment décrite, se caractérise aussi par une très brutale et

---

<sup>427</sup> ) Cf. t. II, p. 45-47 et p. 50-51.

<sup>428</sup> ) *Ibidem*, p. 206-216.

<sup>429</sup> ) *Ibidem*, p. 492-496.

<sup>430</sup> ) *Ibidem*, p. 496-500.

<sup>431</sup> ) Laganier (R.) : « La liaison du sud-est au plateau central, par la Côte de Mayres et La Chavade », art. cité, p. 369-372.

très courte montée sous le col de la Chavade, de même que la route empruntant la vallée du Lignon, qui se relève rapidement pour passer le col de la Croix de Beauzon.

Autre cas de figure, une route peut présenter une très forte déclivité pour traverser une vallée. Ainsi, la route du Pouzin à Privas, traverse-t-elle le Mézayon à l'entrée de Privas en descendant très rapidement sur près de cinquante mètres au fond de la vallée par une rampe directe <sup>(433)</sup>. Il en est de même pour d'autres, comme la route d'Aubenas au Puy par Montpezat qui descend sur plus de cinquante mètres jusqu'au fond de la vallée de la Fonteaulière par une pente aménagée en escaliers : l'échelette de Montpezat. Retenons encore l'exemple de l'échelle de la Reine, à Thueyts, qui est une succession de marches d'escalier sur plus de 500 mètres, permettant au chemin de Thueyts à Serrecourt d'atteindre le bord de l'Ardèche. De tels exemples pourraient être multipliés au travers de tout l'espace vivarois. Il est assurément impossible que le moindre attelage soit passé par ces fortes rampes et ces échelettes, l'aménagement des routes pour le roulage, au XVIII<sup>e</sup> siècle, imposant la construction de très longs ponts destinés à enjamber ces vallées d'une volée, comme le pont du Mézayon à Privas, ou encore celui du Réjus, à la Tailhade. Citons encore ici la route reliant le pont d'Aubenas à Aubenas. Alors que l'axe tracé au XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(434)</sup> effectue un très long détour vers l'ouest, le chemin médiéval, dit à l'heure actuelle Chemin des Ânes, ne permet pas le passage d'un véhicule, puisqu'il monte face à la pente alternant fortes rampes et volées d'escaliers. On apprend même en 1701 que la route de Largentière à Loubaresse passant non loin de Beaumont, qui suit un tracé d'origine médiévale <sup>(435)</sup>, quitte la vallée de la Baume par une « cote que les mullets ne peuvent monter ni dessandre qua grand peine » <sup>(436)</sup>.

La toponymie peut, elle aussi, conserver le souvenir de très fortes pentes. Ainsi, à la sortie ouest du Cheylard, la montée de Gastefer désigne une déclivité importante conduisant cette route au niveau du village de Jaunac. Ce toponyme renvoie probablement aux dégâts occasionnés aux fers des chevaux et mulets glissant sur la pente. On le rencontre encore à Intres, sur la même route, jalonnant la côte reliant ce village à Saint-Agrève.

Par ailleurs, la route médiévale vivaroise se caractérise par sa faible largeur. Certes, aucun document régional ne mentionne clairement les différentes catégories de routes et leur largeur comme les célèbres Coutumes de Beauvaisis, mises en forme au XIII<sup>e</sup> siècle par Philippe de Beaumanoir. Rappelons que l'auteur distingue cinq catégories de routes dont la largeur varie de 1,20 mètre à un extravagant 19 mètres, la grande route ayant une largeur de 4,8 mètres ou 9,5 mètres, ce qui est proche des 5 à 6 mètres fixés par un arrêt royal de 1296 prévoyant la largeur des routes royales <sup>(437)</sup>. Plus proche de nos

---

<sup>432</sup> ) Cf. t. II, p. 246.

<sup>433</sup> ) Cf. t. II, p. 223-224.

<sup>434</sup> ) AD 07, C 828.

<sup>435</sup> ) Cf. t. II, p. 500.

<sup>436</sup> ) AD 07, C 839, n°5.

régions montagneuses, les coutumes valdôtaines de 1586 prévoient qu'un « grand chemin public » mesure 7 pieds de large, soit environ 2,2 mètres, et plus au sud, à Tende en 1621, les statuts municipaux précisent que les chemins tracés en terrain ouvert (sans rocher et en plaine) devront faire 8 pans, soit 2 mètres environ <sup>(438)</sup>. Dans les Alpes italiennes, au XV<sup>e</sup> siècle, peu de routes sont assez larges pour livrer le passage à un attelage <sup>(439)</sup>. La différence est donc nette entre les plaines du nord et les montagnes péri-méditerranéennes et alpines. En Vivarais, faute de texte apportant des indications précises sur la largeur usuelle des routes, il faut interroger les quelques vestiges encore conservés. Ce sont principalement les échelettes taillées dans le rocher ou encore, les ponts et les portes des fortifications urbaines et villageoises. Certes, rien n'indique formellement que ces points soient représentatifs de l'ensemble du réseau routier, mais ce sont bien les passages les plus étroits qui définissent la largeur maximale des véhicules qu'il est possible de faire circuler sur une route.

Quelques ponts sont tout à fait révélateurs de l'étroitesse des routes de l'intérieur du Vivarais. Ainsi, le pont de la Tailhade, sur la route d'Aubenas à Pradelles ou au Puy, difficile à dater dans ses élévations actuelles, mais conservant la largeur des piles du premier ouvrage attesté dès 1406 <sup>(440)</sup>, ne mesure que 2 mètres de largeur utile. Aucune possibilité de passage à gué du Lignon, qui est ici encaissé dans de profondes gorges, ne permet d'éviter ce goulet d'étranglement qui définit à lui seul la largeur des convois empruntant la route. On peut également citer les deux ponts traversant la Loire au niveau du Puy, celui de Brives et celui de la Chartreuse, celui de Coubon n'existant plus. Ces deux ouvrages, par où passaient toutes les relations du Puy en direction de l'est, ne mesurent pas plus de 2,20 mètres dans leur état médiéval <sup>(441)</sup>. Le pont de Monépiat, par lequel la route de Valence à Chalencon franchit la Dunière est plus large, mais il n'excède pas 2,5 mètres. Dans tous les cas, ce sont des ouvrages interdits aux charrettes et attelages.

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, qui n'est autre que la 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. Plus au sud, les portes de Génolhac, trop étroites, ne permirent pas le développement du roulage sur le chemin de Régordane, ce qui a imposé leur démolition en 1772 <sup>(442)</sup>. Louis de Froidour inspectant

<sup>437</sup> ) Mesqui (J.) : *Chemins et ponts, lien entre les hommes*, op. cit., p. 42.

<sup>438</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 151-152.

<sup>439</sup> ) Daviso di Charvensod (M.-C.) : *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, op. cit., p. 48-49.

<sup>440</sup> ) AD 07, 2E 2538, f°272v°.

<sup>441</sup> ) Ils ont été doublés par la suite, l'élargissement étant nettement lisible dans les élévations conservées.

<sup>442</sup> ) Archives privées Jean Pellet, présentées dans Girault (M.) : *La visitation du chemin de Régordane...*, op. cit., p. 168.

le chemin de Régordane en 1668 note d'ailleurs que « les portes de la ville (sont) très anciennes et très étroites », sachant qu'en 1760, larges de cinq pieds seulement (un peu plus de deux mètres), « à peine un mulet pouvait y passer »<sup>(443)</sup>. A Largentière, on apprend qu'en 1768, la rue qui sert de grand chemin pour aller à Tauriers 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 reduites en pièces, et la nécessité de lui donner plus de largeur ayant été reconnue... »<sup>(444)</sup>. Plus au nord, à Privas, la route du Pouzin au Puy par Mézilhac traverse la ville d'est en ouest. A l'extrémité ouest de cette dernière, enserrée dans les vestiges du bâti médiéval, elle ne mesure qu'un peu plus de deux mètres de large. Même dans le sillon rhodanien, où le roulage est attesté à la fin du Moyen Age, les rues sont à peine plus larges. La rue du Doux, à Tournon, qui n'est autre que la route royale en témoigne : elle mesure au plus 2,5 mètres aux endroits où le bâti médiéval est conservé.

Les échelettes, taillées dans le roc, sont aussi de bons conservatoires des largeurs de routes : celle de Montpezat ne mesure pas plus de 2 mètres aux points les plus larges, alors que celle de Lussas, imposante, 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 encore plus leur croisement.

Si la pente et la faible largeur se laissent appréhender, il n'en est pas de même du revêtement et de son état. Seule l'archéologie pourrait éventuellement apporter des éléments de réponse, mais, comme nous l'avons expliqué, les fouilles n'ont souvent été attentives qu'à l'intérieur des maisons, les abords de ces dernières et les espaces publics des villages, places et rues, restant dans l'ombre. En outre, les vestiges de pavages visibles ne peuvent être très anciens, tant l'érosion naturelle ou l'usure due au passage des convois les mettent rapidement à mal, ce dont témoignent les incessantes réparations du XVIII<sup>e</sup> siècle rapportées par les archives des Intendants de Languedoc et des Etats du Vivarais. Il faut donc se faire une raison et considérer que les revêtements ou les aménagements de surface des routes anciennes ont soit disparus, soit n'ont pas encore été mis au jour par les archéologues. Rien ne nous permet de penser que les routes de la région aient, dès la fin du Moyen Age, connu des travaux de revêtement spécifique ou de pavage, à l'image de celles du nord de la France, que les villes font aménager<sup>(445)</sup>. A part la mention de corvées des chemins à Chalencon en 1466<sup>(446)</sup> et à Séneujols, en Velay, en 1448 et 1451<sup>(447)</sup>, rien n'atteste directement de travaux effectués sur un quelconque axe. On est donc bien loin dans la région des exemples de princes territoriaux

<sup>443</sup> ) *Ibidem*.

<sup>444</sup> ) AD 07, C 840, n°60.

<sup>445</sup> ) Derville (A.) : « La première révolution des transports continentaux, (c.1000 - c. 1300.) », art. cité, p. 186-193.

<sup>446</sup> ) AD 07, C 196, p. 150.

<sup>447</sup> ) AD 69, 48H 1378, 1<sup>er</sup> cahier, f°18v° ; AD 69, 48H 1378, 2<sup>ème</sup> cahier, f°6v°.

qui, en gestionnaires avisés, font effectuer des travaux par des personnes salariées, ou encore par des artisans, comme c'est par exemple le cas en Savoie<sup>(448)</sup>. Il est vrai que l'éclatement du pouvoir politique, aucune principauté territoriale n'émergeant vraiment, ne facilite pas la mise en place d'une politique routière cohérente. Au contraire, les lettres patentes imposant de faire des travaux aux routes, tel qu'il en est publié à la fin du Moyen Age, signalent assurément un déficit d'entretien. Ainsi, en 1372, Imbert de Burzet est contraint par le roi à faire le nécessaire pour améliorer les routes de sa juridiction, qui selon les termes de la lettre deviennent dangereuses pour le voyageur<sup>(449)</sup>. Pareillement, en 1441, le roi impose de faire des travaux aux routes du Gévaudan voisin, devenues dangereuses<sup>(450)</sup>. En 1483, la treizième doléance formulée par les Etats de Languedoc porte sur les chemins, ces derniers signalant que « plusieurs mortz (...), chevaux et mulets gastés, marchandises perdues et autres plusieurs inconviens irréparables » du fait du très mauvais entretien des routes<sup>(451)</sup>, et en 1498, les mêmes états relèvent que les péages « laissent cheoir en ruyne les ponts et ne daignent faire aucune réparation des chemins »<sup>(452)</sup>. L'existence de passages aménagés attestés dès la fin du Moyen Age, telles les échelettes, pondère cependant le silence de la documentation, ou le tableau sombre qu'elle présente, puisque d'importants travaux de terrassement ont été entrepris. Ainsi, à Montpezat, le rocher a été entaillé profondément, et à Lussas, des murs de pierres sèches ont été élevés, indispensables au simple passage, aucun chemin ne pouvant exister à flanc de falaise sans ces aménagements. Ce ne sont que des travaux ponctuels entrepris dans les passages les plus difficiles. Il est vrai, là encore, que le portage à dos de mulets s'accommode assez bien de chemins sans aucun revêtement particulier, limités à de simples sentiers : ces animaux ne sont pas aussi sensibles que les chariots aux défauts de la surface, pouvant sans difficulté marcher sur des sols relativement boueux, inégaux ou caillouteux.

## B- Passer la rivière en Vivarais au Moyen Age

---

A l'exception notable du Bas-Vivarais calcaire extrêmement aride, la région est parcourue par de nombreux cours d'eau de toutes importances, du Rhône aux plus insignifiants torrents. Ils opposent, même hors des périodes de crues, un obstacle certain aux circulations, imposant de recourir à des solutions de franchissement variées adaptées à l'importance du trafic et à celle de la rivière.

### a- Franchir le cours d'eau sans le pont<sup>(453)</sup>

<sup>448</sup> ) Daviso di Charvensod (M.-C.) : *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medio Evo*, op. cit., p. 49-50.

<sup>449</sup> ) AD 34, A 6, f°101.

<sup>450</sup> ) AD 34, A 11, f°242.

<sup>451</sup> ) AD 07, C 697, doléance 13.

<sup>452</sup> ) AD 43, 501C 6988.

Nous n'insisterons pas longuement ici sur le plus simple d'entre eux, le gué. Appelé *gazo* ou *gadus* dans la documentation médiévale, rencontré sur toutes les routes sans exception et dans toutes les régions, il fait sans doute l'objet d'aménagements plus ou moins poussés que l'on a toutefois du mal à cerner, qu'il s'agisse de terrassements destinés à aplanir le fond de la rivière, ou de la mise en place de blocs permettant de traverser en sautant de l'un à l'autre, aménagement à l'origine des toponymes Le Saut ou Le Sautadet. Remarquons que ces derniers sont rares sur les routes les plus importantes, et que sur ces axes, ils sont limités aux cours d'eau tout à fait temporaires, ou encore à ceux qu'il est aussi possible de franchir par un pont, moyennant un détour plus ou moins long. Sur la route rhodanienne, c'est par exemple le cas du Mialan au niveau de Saint-Péray, ou encore de la Peyre au Pouzin, affluents temporaires du Rhône qui ne font manifestement l'objet d'aucune construction spécifique au Moyen Age.

A un niveau supérieur, on rencontre les « planches », appelées *planchia* ou *post*. Aménagements de bois, elles se rencontrent dès qu'une route est suffisamment importante pour ne plus souffrir d'interruption de trafic prolongée, ou dès qu'un cours d'eau est trop profond pour être guéable. La toponymie conserve encore le souvenir de 18 de ces planches sur les routes étudiées, mais il est vrai qu'un certain nombre sont progressivement remplacées par des ponts à l'extrême fin du Moyen Age. C'est le cas de la planche de Dunière, sur laquelle la route de Beauchastel au Cheylard traverse l'Eyrieux<sup>(454)</sup>, un pont étant attesté à partir de 1334<sup>(455)</sup>. Cependant, malgré le nombre, aucun texte ne nous permet de savoir comment se présentait une planche. L'emplacement de celle franchissant la Dunière, que nous avons déjà évoquée, peut être repéré avec précision au droit du village, où subsiste encore le toponyme La Planche. Sur place, on repère des aménagements du rocher assez sommaires : un bloc émergeant de l'eau au milieu de la rivière est manifestement retaillé, afin de présenter un sommet aplani, alors que la rive gauche présente elle aussi un replat à la même hauteur. Par contre, en rive droite, il est impossible de repérer quoi que ce soit. Eu égard à la largeur de la traversée, huit à dix mètres au total, et à la portée des deux volées du tablier reposant sur le bloc central, il est certain que nous sommes là en présence d'un aménagement plus solide et plus élaboré qu'une simple « planche » jetée en travers du courant. En effet, seul un système comportant des poutres peut permettre de telles portées sans fléchir. Dans ce cas, la planche s'apparente plus à un pont de bois qu'à un ouvrage très sommaire. La planche de Lavilatte, attestée dès le XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(456)</sup>, est représentée sur un plan de 1704<sup>(457)</sup>. C'est alors un ouvrage complexe qui prend la morphologie générale d'un pont et ne peut nullement être assimilé à une installation

<sup>453</sup> ) Sur les aspects toponymiques de la question, cf. Massot (G.) : « En Ardèche, passer l'eau sans les ponts », art. cité.

<sup>454</sup> ) AD 07, C 196, f°533.

<sup>455</sup> ) AD 07, C 196, f°177.

<sup>456</sup> ) AD 07, 52J 56, f°54.

<sup>457</sup> ) AD 07, 3H 9.



légère. A l'opposé, il est évident que la planche qui est attestée en 1464 sur l'Auzon, à Lavilledieu <sup>(458)</sup>, peut tout à fait être un système très sommaire : l'Auzon est une rivière très modeste, ne mesurant que quelques mètres de large, à sec ou presque la plupart de l'année.

Le bac, *navigium* ou *portus*, est une alternative à la planche en l'absence de pont. En effet, que la largeur de la rivière soit trop importante pour jeter un ouvrage en bois, ou que sa profondeur le justifie, un bac est alors mis en place. On en rencontre ainsi, outre le Rhône, sur les principales rivières vivaroises, au premier rang desquelles l'Ardèche, avec un bac à Vals, attesté dès 1313 <sup>(459)</sup>, un à Ruoms, mentionné en 1402 <sup>(460)</sup>, un à Vallon, connu dès 1400-1420 <sup>(461)</sup>, et enfin, un à Saint-Just, non loin du confluent Ardèche-Rhône, attesté dès 1238 <sup>(462)</sup>. On en rencontre aussi sur des axes de moindre importance, voire strictement locaux comme le bac permettant de traverser l'Eyrieux en amont de Dunière <sup>(463)</sup>. De telles rivières, au courant certes parfois très fort lors des crues, mais généralement plutôt calmes et peu larges, ne nécessitent pas l'installation d'une traille. Le bac est alors simplement une barque, comme semble l'indiquer un litige survenu en 1390 au sujet de celui mis en place sur le Chassezac non loin du pont de Chambonas. Il est alors question de la *parvam naviculam sive barquetam pro navigando aquam Chassezaci*, ce qui évoque clairement une simple barque <sup>(464)</sup>. Pour sa part, le Rhône est incontestablement le domaine des bacs. Rappelons que, sur la période qui nous intéresse, sauf un éphémère pont à Valence <sup>(465)</sup>, le seul ouvrage d'art le traversant à proximité du Vivarais est celui de Pont-Saint-Esprit, ouvert à la circulation en 1307. Large et au courant puissant, il est impossible, même en basses eaux de le traverser à gué, contrairement à ce que laisse entendre une tradition infondée. Un simple calcul hydraulique nous apprend qu'avec son débit minimum actuel, il faudrait que le lit du fleuve s'élargisse à deux kilomètres pour que la hauteur d'eau descende à cinquante centimètres, ce qui est déjà haut pour un gué, et jamais le fleuve n'atteint une telle largeur <sup>(466)</sup>. Du nord au sud du Vivarais, sur les 130 kilomètres de rivage rhodanien, on compte vingt-trois bacs permettant de traverser le fleuve <sup>(467)</sup>, qu'il s'agisse

<sup>458</sup> ) AD 07, C 575.

<sup>459</sup> ) AD 07, 19J 1.

<sup>460</sup> ) Charvin (G.) : *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny, op. cit.*, vol. 4, p. 470.

<sup>461</sup> ) AD 07, 2E 11687, f°51.

<sup>462</sup> ) AD 13, 56 H 4589 ; AN, K 1175, n°3.

<sup>463</sup> ) AD 07, C 196, f°523.

<sup>464</sup> ) AD 07, 2E (ML) 1, f°20.

<sup>465</sup> ) Au sujet de ce pont, cf. t. II, p. 635-638.

<sup>466</sup> ) Sur ce calcul, cf. Blanc (A.) : *Valence, des origines aux Carolingiens, op. cit.*, p. 12.

d'installations légères en bois, comme celle de Valence, construite en 1489 par des charpentiers de Tournon<sup>(468)</sup>, ou plus lourdes, avec des piles de traille en pierre, comme la pile mentionnée à Bourg-Saint-Andéol en 1321<sup>(469)</sup>. La multiplication des bacs attestés sur le Rhône peut être comparée à celle des gués permettant de traverser la Saône, puisqu'il s'en trouve au moins un d'assuré tous les cinq kilomètres en moyenne, sans compter les points de passage possibles mais mal attestés<sup>(470)</sup>. Par ailleurs, outre ces principaux bacs à traille, existent plusieurs bacs dits « volants », qui sont en fait de simples barques implantées au gré des besoins, comme par exemple à Peyraud à partir de 1379<sup>(471)</sup>, ou encore à Saint-Montan en 1489 et 1497<sup>(472)</sup>. De plus, des bacs importants, comme celui de Bourg-les-Valence, peuvent aussi être doublés de ces petites embarcations légères. Dans le cas du Bourg, en 1152, il est explicitement précisé qu'elles n'ont le droit de fonctionner que si le bac à traille ne suffit plus à transporter toutes personnes qui le demandent<sup>(473)</sup>. Aussi lourds et solidement aménagés soient-ils, les bacs sont contraints de changer d'emplacement très souvent, au gré des atterrissements et des divagations du fleuve, laissant bras morts et nouveaux lits derrière lui à chaque crue. Ainsi, à la fin du Moyen Age, le bac de Viviers se déplace du nord au sud à plusieurs reprises, ce qui permet de différencier en 1471 le *portus vetus* du port neuf<sup>(474)</sup>. Pour sa part, celui de Valence passe au XV<sup>e</sup> siècle de la seigneurie du Bourg à la seigneurie épiscopale de Valence en se déplaçant d'environ 500 mètres vers le sud à plusieurs reprises entre 1450 et 1490<sup>(475)</sup>. De ce point de vue, le Rhône, avec son caractère impétueux se rapproche indéniablement d'autres rivières d'origine alpine pourtant de moindre importance, comme la Durance, qui impose de très fréquents déplacements des bacs permettant de la traverser à la fin du Moyen Age, ce que traduisent des « droits de ports » très étendus autour du point de traversée<sup>(476)</sup>.

<sup>467</sup> ) Du nord au sud, Boeuf, Serrières, Champagne, Andance, Silon, Sarras, Arras, Tournon, Glun, Châteaubourg, Guilhaud-Valence, Soyons, Charmes, La Voulte, Le Pouzin, Baix, Cruas, Rochemaure, Le Teil, Viviers et Bourg-Saint-Andéol. Cf. les références documentaires citées t. II, p. 616-668.

<sup>468</sup> ) AM Valence, CC 32, compte de J. Mosset.

<sup>469</sup> ) Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit., p. 30.

<sup>470</sup> ) Dumont (A.) : « Traverser les cours d'eau à gué : l'exemple de la Saône », art. cité, p. 38-39.

<sup>471</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3008/2.

<sup>472</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 452.

<sup>473</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° XIV.

<sup>474</sup> ) AD 07, 2E 7806.

<sup>475</sup> ) AM Valence, CC 32, comptes de J. Mosset.

<sup>476</sup> ) Lonchambon (C.) : « Les bacs de la Durance », art. cité, p. 50.

## b- Les ponts vivarois

Les ponts sont nombreux sur les routes vivaroises de la fin du Moyen Age. En effet, le problème principal posé par les cours d'eau n'est pas celui de leur franchissement à l'étiage, un gué, une planche ou un bac suffisant alors le plus souvent, mais bien le passage lors des crues, plus ou moins fortes. Seul le pont peut alors offrir une solution présentant des caractères de sécurité et de continuité suffisants au cours de l'année. C'est ainsi que nous avons pu, tout au long des descriptions d'itinéraires, recenser plus d'une centaine d'ouvrages attestés assurément avant 1500<sup>(477)</sup>, plus une dizaine non attestés mais dont l'architecture peut évoquer le Moyen Age, en restant toutefois prudent sur les critères de datation stylistique. Alors que le premier pont attesté l'est dans la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle à Saint-Julien-d'Orcival<sup>(478)</sup>, il est difficile de préciser si leur construction est majoritairement le fait d'une période précise. En effet, la documentation nous livre des fondations des XIII<sup>e</sup> siècle, comme le pont d'Aubenas<sup>(479)</sup>, XIV<sup>e</sup> siècle, comme le pont de Joyeuse<sup>(480)</sup> et XV<sup>e</sup> siècle, comme celui de Vogüé<sup>(481)</sup>, sans qu'elles se concentrent sur une période particulière de forte activité pontonnaire. On peut simplement remarquer que nombre d'ouvrages attestés à partir de 1350 semblent déjà relativement anciens, puisqu'il n'est alors pas question de travaux autres que de simples réparations, ou des reconstructions liées à un effondrement accidentel. Nous pouvons donc supposer que la principale période de pontonnage est le XIII<sup>e</sup> siècle, ce qui correspond d'ailleurs à l'époque de construction des ponts sur le Rhône, qu'il s'agisse de Valence, Pont-Saint-Esprit ou encore Lyon et Avignon.

N'étant pas spécialistes de la question nous n'évoquerons pas ici les caractéristiques architecturales des ouvrages médiévaux, les ponts vivarois ne présentent de plus manifestement aucune originalité en la matière<sup>(482)</sup>.

Néanmoins, plusieurs remarques s'imposent quant à leur localisation et leur implantation.

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, ils ne sont pas l'apanage des routes principales. Ils se rencontrent même sur des axes relativement secondaires, trop modestes pour être retenus ici. C'est ainsi qu'il en est indiqué non loin de Thines en

---

<sup>477</sup> ) A leur sujet, nous renvoyons le lecteur aux passages concernés des deux volumes de monographies d'itinéraires.

<sup>478</sup> ) Payard (J.-B.) : *Cartulaire de Saint-Julien-d'Orcival*, op. cit., n°15.

<sup>479</sup> ) AD 07, 17H 1, f°53.

<sup>480</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°14.

<sup>481</sup> ) Vogüé (E.-M.) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, op. cit., preuve n°51.

<sup>482</sup> ) Sur ces questions, nous renvoyons le lecteur à Mesqui (J.) : *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, 1986, 303 p. qui constitue une somme de travail considérable sur les aspects techniques et architecturaux des ouvrages antérieurs aux XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles.

(<sup>483</sup>), ou encore à Borne en 1426 (<sup>484</sup>), en dehors des principales routes. La présence d'un ouvrage d'art ne peut donc être retenue comme un critère déterminant l'importance d'un axe. L'implantation des ponts est révélatrice des besoins et des difficultés éprouvés pour circuler. Remarquons qu'ils se trouvent rarement en plaine, puisqu'ils sont presque tous concentrés dans les Boutières, les Cévennes et en Haut-Vivarais, le sillon rhodanien, le Bas-Vivarais et le Plateau en comptant beaucoup moins. Certes, des exceptions existent, comme le pont antique de Viviers, construit dans la plaine alluviale de l'Escoutay, mais aucun ouvrage médiéval ne présente cette caractéristique (<sup>485</sup>). En effet, en plaine, les rivières coulent le plus souvent au même niveau que les terrains environnants et ne sont pas encaissées ce qui n'impose pas de traverser une véritable gorge. En outre, les cours d'eau y sont le plus souvent calmes, permettant de mettre en place une « planche », de passer à gué, ou encore de traverser avec une barque. A l'inverse, en montagne, les courants sont forts et les cours d'eau de véritables torrents coulant au fond de gorges étroites. Le pont sert en fait alors autant à traverser la rivière que le précipice, ce qui le rend indispensable.

Les zones rocheuses sont aussi à l'évidence privilégiées pour des raisons techniques. Il est plus facile d'y ancrer solidement un ouvrage, les berges solides constituant de puissantes culées naturelles entre lesquelles il est possible d'élever un ouvrage de grande hauteur sans problème de fondations coûteuses, toujours délicates à réaliser et à entretenir. C'est ainsi que des ouvrages servant à la route du sillon rhodanien se trouvent en retrait par rapport à cette dernière, établis plusieurs kilomètres à l'ouest dans les vallées des affluents du Rhône. Ainsi, le pont traversant le Doux ne se trouve pas à Saint-Jean-de-Muzols, où aucun rocher n'affleure, mais trois à quatre kilomètres en amont sur le Doux, au niveau du premier verrou bordé de falaises. Il en est de même pour le pont de Pontpierre, qui permet à la route rhodanienne de traverser l'Eyrieux et qui est implanté en retrait de cette dernière, à l'endroit où la vallée de l'Eyrieux se transforme en gorges. De tels exemples pourraient être multipliés.

Les besoins de franchissement et les impératifs techniques évoqués font que les ouvrages vivarois sont souvent de longueur relativement modeste, mais de grande hauteur par rapport au cours d'eau : ainsi, une ou deux arches, rarement plus de trois, suffisent en principe à traverser des rivières à plus d'une dizaine de mètres de hauteur. Evitant une descente abrupte jusqu'au fond de vallées encaissées, une telle implantation facilite indéniablement les circulations, tout en épargnant autant que faire se peut aux ouvrages les assauts des crues dévastatrices (<sup>486</sup>). La volonté de prendre de la hauteur par rapport à la rivière et de limiter le nombre de piles reposant dans le lit de cette dernière se manifeste sur plusieurs ouvrages.

---

<sup>483</sup> ) AD 07, 61J.

<sup>484</sup> ) AD 07, 1H 22.

<sup>485</sup> ) Sur ce pont, cf. Blanc (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens en Drôme et Ardèche », art. cité, p. 80-82.

<sup>486</sup> ) La même disposition se rencontre dans d'autres régions de montagne, comme la Lozère voisine. Cf. Chenevez (B.) : « Les ponts en Lozère », art. cité, p. 219.

C'est le cas du pont de Monépiat, situé sur la route de Valence au Puy par Chalencon et Saint-Agrève, qui enjambe la Dunière entre Vernoux et Silhac, non loin du hameau de Monépiat. Il a été bâti très haut au-dessus de l'eau (presque dix mètres) en un point où la Dunière forme une petite gorge encaissée entre des rives rocheuses fermes pouvant servir sans difficulté de culées naturelles. Il est constitué de deux arches en plein cintre, la principale, franchissant le cours d'eau avec une ouverture d'environ huit mètres. La seconde, qui se trouve en rive droite et ne constitue qu'un exutoire de crue, est de moindre ampleur : environ cinq mètres.

Le pont de Chervil, situé sur la route de Chalencon au Cheylard, est attesté dès 1324<sup>(487)</sup>. Plus imposant, il traverse la vallée de l'Eyrieux, mais présente le même parti architectural que celui de Monépiat. Néanmoins, la plus grande largeur impose de multiplier le nombre d'arches. Une grande arche sert à enjambrer en une seule volée le cours d'eau, secondé par deux plus petites qui constituent tout autant des exutoires de crue que des chaussées d'accès à la grande arche.

La volonté de traverser d'une seule volée le cours d'eau, aussi large soit-il, culmine à Tournon, avec le pont sur le Doux, achevé à la fin du XV<sup>e</sup> siècle ou au début du XVI<sup>e</sup> (Une arche absolument unique, de 49 mètres d'ouverture, véritable prouesse technique<sup>(488)</sup>), enjambe la rivière à plus de 20 mètres de hauteur, ce qui lui permet d'être totalement à l'abri des crues les plus fortes. Il est certain ici que seules de très solides berges rocheuses sont en mesure de supporter les poussées induites par un tel ouvrage, ce qui a dicté son emplacement en aval du pont précédent, emporté en 1253. Un ouvrage similaire, qu'aucun texte ne vient toutefois dater, mais qui semble pouvoir être attribué à la même période, se trouve à Coux, enjambant l'Ouvèze d'une volée de plus de 20 mètres.

Le type de pont plus classique, à arches multiples, établi en plaine, existe aussi en Vivarais, mais il est rare. Il ne se rencontre que dans les fonds de vallée larges des principales rivières et dans les bassins alluviaux qui s'échelonnent le long de leur cours. Le meilleur exemple de ce type d'ouvrage est assurément le pont d'Aubenas, sur l'Ardèche, mais on peut également relever celui de Boucieu, dans la vallée du Doux, encore que ce dernier, tout comme celui de Chambonas, soit partiellement en appui sur un versant rocheux.

On constatera que c'est ce type d'ouvrage qui a globalement le moins bien résisté aux crues : celui d'Aubenas est emporté au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>(489)</sup> et celui de Boucieu est très largement à reconstruire au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(490)</sup>. A l'inverse, les grands ponts, très élevés au-dessus des flots, souvent même sans contact avec ces derniers, comme ceux de

---

<sup>487</sup> ) Fonds privé, inventaire du chartrier de Vaussèche dressé au XVIII<sup>e</sup> siècle, n°358.

<sup>488</sup> ) Elle semble à l'heure actuelle la plus grande arche pontonnaire tardive médiévale conservée, et elle atteint en tous cas les limites de ce qu'il était possible d'envisager avec les techniques alors employées. Cf. Mesqui (J.) : *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, op. cit., p. 178-179.

<sup>489</sup> ) Mazon (A.) : « Le Pont d'Aubenas », art. cité, p. 53.

<sup>490</sup> ) AD 07, C 828.

Tournon et de Coux, n'ont pas subi de dégradations et n'ont jamais été emportés depuis leur construction, preuve de leur meilleure adaptation aux contraintes locales.

Qui est à l'origine de ces coûteux et complexes ouvrages d'art, élevés en nombre sur le territoire vivarois ? Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, ce sont les communautés d'habitants qui prennent ce travail en charge et s'engagent régulièrement dans des travaux de construction *ex nihilo* ou d'entretien. C'est le cas de Tournon, où la communauté d'habitants poursuit pendant 200 ans les travaux de reconstruction du pont, de 1252 au début du XVI<sup>e</sup> siècle. A Joyeuse en 1390, c'est la communauté d'habitants qui prend en charge la construction du pont sur la Baume<sup>(491)</sup>. C'est de même celle de Vogüé qui, en 1456, conclut tous les contrats de prix-faits liés à la construction du pont situé face au village<sup>(492)</sup>. Dans tous ces cas, les communautés sont représentées par les syndics, ou consuls ou procureurs du moment. En outre, elles délèguent fréquemment la construction à une oeuvre du pont, qui s'occupe de la gestion quotidienne des travaux et du financement de l'ouvrage sous la direction d'un administrateur laïc. C'est ainsi que, par décision du bailli de Vivarais et sur recommandation de la population tournonnaise, Durand de Solier est nommé recteur, curateur et administrateur de l'oeuvre du pont du Doux en 1350<sup>(493)</sup>. Il est aussi question d'une oeuvre du pont à Aubenas en 1272<sup>(494)</sup>, et à Joyeuse, en 1342, *Andree de Bosco, Guilhemus Belhionis, sabaterius et magister Bertrandus Chalameli, notarius, operarii deputati ut dicitur per universitatem castris et mandamenti Gaudiosi ad opus pontis et in opere pontis* passent contrat avec *Johennem de Langones*, fustier, et *Guilhemus Assallici*, maçon, pour la construction de l'ouvrage<sup>(495)</sup>. A Viviers, une oeuvre du pont prend aussi en charge la reconstruction du pont sur l'Escoutay, puis à partir des années 1370 de la planche qui le remplace<sup>(496)</sup>. A Vogüé, une oeuvre du pont est constituée en janvier 1456 par la communauté d'habitants pour gérer la construction du pont qui débute un mois après, en février, par la conclusion d'un prix-fait prévoyant toutes les caractéristiques de l'ouvrage<sup>(497)</sup>. Il apparaît bien ici que la constitution d'une oeuvre est le préalable à tous travaux de pontonnage. Sa première fonction est de gérer les finances nécessaires à la construction, l'administration de l'oeuvre étant déléguée par les communautés d'habitants à trois ou quatre de ses membres, sans que ces oeuvres aient des fonctions de maîtrise d'oeuvre au sens moderne du terme, et assument directement les travaux. Ces fonctions sont d'ailleurs

<sup>491</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°14.

<sup>492</sup> ) Vogüé (E.-M. ) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, op. cit., preuve n°51.

<sup>493</sup> AD 07, 52J 56, f°398.

<sup>494</sup> ) AD 07, 17H 1, f°53.

<sup>495</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°14.

<sup>496</sup> ) AD 07, 2E 7634, f°17.

<sup>497</sup> ) Ces deux actes, enregistrés par M<sup>e</sup> Rochette, notaire d'Aubenas, sont publiés dans Vogüé (E.-M. ) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, op. cit., preuve n°51.

celles constatées dans presque tous les cas recensés dans un large midi de la France<sup>(498)</sup>. Le contenu charitable initial des oeuvres du pont, qui apparaît dans les confréries des *fratres pontis* rhodaniennes ou dans les *opera pontis* provençales<sup>(499)</sup>, ne transparait pas en Vivarais, ou bien il demeure au second plan. Jamais ces oeuvres ne semblent exercer une fonction charitable, et parmi les hôpitaux que nous connaissons, aucun ne semble associé à un pont, excepté éventuellement la maladrerie du pont de la Veysière<sup>(500)</sup>, sur le chemin de Régordane, ou l'hôpital dit du Pont du Doux<sup>(501)</sup>, à Tournon, encore qu'aucun lien organique ne rattache ces ouvrages aux hôpitaux. L'oeuvre du pont est bien, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle au moins, mais nous ne pouvons le savoir pour les siècles antérieurs, une institution laïque, dépendant des communautés, ce qui est conforme à l'évolution constatée à une échelle plus large<sup>(502)</sup>.

Par ailleurs, aucun autre pouvoir ne semble prendre part à la construction de pont, ni les seigneurs, ni le pouvoir royal ne s'engageant en la matière, mais c'est un trait caractéristique du Midi<sup>(503)</sup>. Le seul effort manifestement consenti par l'aristocratie locale est posthume, puisqu'il s'agit de legs testamentaires destinés à des oeuvres du pont. C'est ainsi que le testament de Pons de Montlaur, seigneur d'Aubenas, daté de 1272, institue un legs en faveur du pont d'Aubenas<sup>(504)</sup>, alors qu'en 1479, le seigneur de Ligonès, à Sablières, participe de même à la construction d'un pont non identifié dans l'étendue de sa seigneurie<sup>(505)</sup>.

La construction de tels ouvrages d'art représente une lourde charge pour les communautés. On notera que si des péages sont parfois levés au niveau de ponts, ils ne le sont pas pour la construction ou l'entretien de ces derniers, mais parce que les lieux se prêtent bien à une telle perception. Le péage reste l'apanage du seigneur châtelain, prélevé au titre de la traversée du mandement, mais jamais dans le but direct de financer tel ou tel ouvrage, même s'il apparaît parfois que l'entretien des ponts devrait relever des seigneurs péagers au même titre que celui de la route. C'est ainsi que les habitants du Puy se plaignent en 1315 de ce que le vicomte de Polignac, levant un péage à Brives, aux portes du Puy, n'entretient pas le pont sur la Loire comme, selon eux, il aurait dû le faire<sup>(506)</sup>.

<sup>498</sup> ) Mesqui (J.) : « Les oeuvres du pont du Moyen Age », art. cité, p. 236.

<sup>499</sup> ) Le Blévec (D.) : « Une institution d'assistance en pays rhodanien : les frères pontifs », art. cité, p. 88-91.

<sup>500</sup> ) Sur cette dernière, cf. t. II, p. 562.

<sup>501</sup> ) Patrie (Fl.) : « Deux membres de la commanderie hospitalière de Devesset en Haut-Vivarais et leurs chapelles : Sainte-Epine de Tournon et Saint-Georges d'Annonay », art. cité, p. 229-232.

<sup>502</sup> ) Mesqui (J.) : « Les oeuvres du pont du Moyen Age », art. cité, p. 235.

<sup>503</sup> ) *Ibidem*, p. 240.

<sup>504</sup> ) AD 07, 17H 1, f°53.

<sup>505</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°5, f°12.

<sup>506</sup> ). Nous ne possédons malheureusement aucune comptabilité permettant de connaître les différents moyens de financement des ouvrages d'art par les communautés, certaines étant même de faible importance, comme Vogüé. Sans ressources financières permanentes, il est assuré que la construction de tels ouvrages est une charge lourde, d'autant qu'à partir de 1360-1370, un effort de fortification est rendu nécessaire par les troubles du temps. Les communautés recourent alors le plus souvent à une fiscalité temporaire, spécifiquement liée à la construction du pont, et avant tout tournée vers l'extérieur. Ainsi, elles ne s'imposent que très rarement elles-mêmes, mais cherchent à faire supporter la charge des travaux par les personnes de passage. La première pratique est la mise en place d'une barre (*barragium*), péage temporaire concédé par l'autorité compétente en matière routière, en l'occurrence à la fin du Moyen Age, le roi. Accordée pour une durée bien précise, trois ou quatre ans le plus souvent, la barre sert explicitement à financer les travaux. C'est ainsi qu'il en est instauré une au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle pour reconstruire le pont sur le Frayol, non loin du Teil, taxe dont les habitants de Viviers sont exemptés en 1356 (<sup>507</sup>). Une autre est instaurée en 1371 pour permettre de reconstruire le pont de la Sainte, situé non loin d'Yssingeaux, sur la route du Puy à Boeuf (<sup>508</sup>). De même, des communautés comme celles d'Annonay, de Beauchastel, La Voulte et Le Pouzin en ont obtenu dans les années 1360, dont le roi demande la suppression en 1371, ces dernières étant devenues sans effet (<sup>509</sup>). Quelques exemples d'impositions tournées vers la communauté d'habitants elle-même existent toutefois, et dans ce cas, il s'agit d'impositions indirectes portant sur tel ou tel produit, généralement un souquet sur le vin, s'élevant, dans le cas d'Alès qui, en 1436, cherche des fonds pour reconstruire un pont sur le Gardon, à hauteur de 500 livres tournois (<sup>510</sup>). Les libéralités testamentaires peuvent contribuer à financer une partie de la construction. Nous avons déjà évoqué les legs de Pons de Montlaur et du seigneur de Ligonès, mais à partir du moment où les testaments sont assez nombreux pour pouvoir cerner ce type de volontés posthumes, vers les années 1330, il faut bien constater que ces dernières sont rarissimes. Certes, elles concernent 34 % des testaments des habitants de Viviers et de Bourg-Saint-Andéol dans les années 1370 (<sup>511</sup>), mais elles disparaissent quasi totalement à l'intérieur du Vivarais. Nous n'avons trouvé aucun legs pour le pont à Aubenas ou à Joyeuse, les deux seules localités pour lesquelles il est possible de rassembler un nombre de testaments significatif. Il en est de même à Alès où de tels legs n'apparaissent jamais dans plus de 300 testaments dépouillés (<sup>512</sup>). De ce point de vue, Viviers, et, dans une moindre mesure, Bourg-Saint-Andéol font figure d'exception, la

<sup>506</sup> ) Jacotin (A.) : *Preuves de la maison de Polignac*, op. cit., t. II, n°384.

<sup>507</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°5.

<sup>508</sup> ) AD 34, A 6, f°95v°.

<sup>509</sup> ) AD 34, A 6, f°50v°.

<sup>510</sup> ) AD 34, A 11, f°72.

<sup>511</sup> ) Le Blévec (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV<sup>e</sup> siècle », p. 268.



situation vivaroïse étant largement comparable à celle constatée en Lyonnais<sup>( 513 )</sup> ou en Comtat<sup>( 514 )</sup>. Une telle différence entre les localités d'un même diocèse peut être constatée en Toulousain. Alors que les Toulousains même ignorent presque complètement les legs aux ponts dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, les habitants de quelques localités où se trouve un ouvrage, comme Cintegabelle, peuvent encore léguer très majoritairement à l'oeuvre du pont, laissant penser à un attachement particulier à un ouvrage précis : celui de leur ville<sup>( 515 )</sup>. C'est ce qui peut ponctuellement jouer à Viviers et Bourg, en faveur de la reconstruction du pont sur l'Escoutay.

Par ailleurs, une autre source de financement possible est l'organisation de quêtes, effectuées auprès des populations résidant le long des axes concernés par l'ouvrage en construction. C'est ainsi que les autorités municipales viennoises envisagent de financer, au moins partiellement, la construction d'un pont sur le Rhône. En 1408, les quêteurs sont envoyés sur les routes conduisant à Vienne, ces derniers allant, en Vivarais, jusqu'à Annonay<sup>( 516 )</sup>. Néanmoins, la documentation ne nous a livré qu'un seul exemple concernant un pont vivarois, qui plus est mineur : le pont d'Ucel sur le Sandron. En 1451, Guillaume de Poitiers, évêque de Viviers, autorise l'oeuvre du pont du Sandron à quêter dans tout le diocèse de Viviers<sup>( 517 )</sup>. L'existence systématique de ces très nombreuses « oeuvres » laisse toutefois penser que des quêtes sont quand même réalisées en plus grand nombre, tant elles sont associées à ces institutions<sup>( 518 )</sup>.

Seule la fin de la période étudiée voit timidement les Etats du Vivarais prendre très faiblement en charge les frais de construction d'un ouvrage d'art. En 1500, ils contribuent à hauteur de 40 livres à la construction d'un pont sur l'Ardèche, non loin de son confluent avec le Rhône, ce qui reste très ponctuel et d'un niveau dérisoire eu égard aux sommes engagées pour la construction d'un tel ouvrage<sup>( 519 )</sup>.

<sup>512</sup> ) Nous remercions M<sup>me</sup> Cécile Béghin, doctorante à l'E.H.E.S.S., qui nous a permis d'exploiter les données alésiennes rassemblées pour la préparation de sa thèse portant sur les villes languedociennes à la fin du Moyen Age. Nous y renvoyons le lecteur pour une présentation du corpus de testaments recueillis et mis à profit ici.

<sup>513</sup> ) Lorcin (M.-Th.) : « Les clauses religieuses dans les testaments du plat pays lyonnais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 303-304.

<sup>514</sup> ) Chiffolleau (J.) : *La comptabilité de l'au-delà*, op. cit., p. 318-319.

<sup>515</sup> ) Marandet (M.-C.) : *Le soucis de l'au-delà : la pratique testamentaire dans la région toulousaine (1300-1450)*, op. cit., p. 497-499.

<sup>516</sup> ) Cf. Leblanc J. « Pont du Rhône entre Vienne et Sainte-Colombe », art. cité, p. 89 et Formigé (J.) : « Le pont Saint-Martin de Vienne », art. cité, p. 126.

<sup>517</sup> AD 07, 2E 98, f°29.

<sup>518</sup> ) Mesqui (J.) : « Les oeuvres du pont du Moyen Age », art. cité, p. 2441.

<sup>519</sup> ) Rouchier (J.), Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. II, p. 451.

Il est évident que le caractère irrégulier, voire aléatoire, de tels financements, en très large partie liés à la charité publique, ne facilite pas l'achèvement rapide des travaux. Outre les complications techniques inhérentes à ce type de construction, l'incertitude des financements doit peser sur le déroulement de travaux qui s'échelonnent sur de nombreuses années. On peut même avancer qu'un ouvrage n'est jamais terminé, ou presque. Ainsi, l'ancien pont de Tournon, dont on ne peut préciser les origines et dont la tradition voudrait, sans preuve, qu'il soit antique, s'effondre en 1253 ; la décision d'en construire un autre est prise rapidement. Au XIV<sup>e</sup> siècle, les travaux se poursuivent, avec l'instauration en 1340 d'un barrage et la nomination d'un nouvel administrateur pour l'oeuvre du pont. Néanmoins, il ne semble pas que l'ouvrage soit terminé avant l'extrême fin du XV<sup>e</sup> siècle, ou même le début du XVI<sup>e</sup> siècle<sup>(520)</sup>. A Vogüé, où la première pierre du pont est posée en 1456<sup>(521)</sup>, les travaux ne sont pas achevés à la fin du siècle<sup>(522)</sup>. La construction du pont de Joyeuse, sur la Baume, ne semble non plus jamais terminée. Ainsi, les autorités municipales, représentées par l'oeuvre du pont passent contrat en 1342 avec un charpentier et un maçon<sup>(523)</sup>. Ensuite, en 1377, les travaux ne sont pas finis puisqu'un nouveau prix-fait est conclu directement par les consuls avec un maçon<sup>(524)</sup>. En 1397, il est encore question de trouver des fonds pour finir les travaux et les consuls de Joyeuse passent un compromis avec les syndics du village de Vernon. Les habitants de ce village qui possèdent des terres à Joyeuse s'engageant alors à contribuer aux dépenses à venir<sup>(525)</sup>.

### C- Une viabilité incertaine et saisonnière ?

---

Aux difficultés liées à la traversée des rivières et aux ponts s'ajoutent les problèmes de viabilité saisonnière et les contraintes climatiques qui pèsent sur le réseau routier. Même si les éléments manquent souvent pour le Moyen Age, quelques exemples mettent en lumière les difficultés dans lesquelles se débattent alors les hommes, entre crues dévastatrices et rigueurs hivernales.

Le premier problème auquel sont confrontés les voyageurs est assurément celui de la viabilité hivernale, qui introduit probablement une grande saisonnalité dans les circulations. Faute de registre de comptes de péages, il est difficile de la cerner, mais tous les exemples étudiés à l'extérieur de la région mettent en évidence une fluctuation saisonnière marquée, avec une baisse sensible du trafic en hiver dans les régions

<sup>520</sup> ) Mazon (A.) : *Notes historiques sur Tournon et ses seigneurs*, op. cit., p. 77.

<sup>521</sup> ) Vogüé (E.-M.) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, op. cit., preuve n°51.

<sup>522</sup> ) AD 07, C 523, f°58.

<sup>523</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°14.

<sup>524</sup> ) AD 07, 1J 152, p. 86.

<sup>525</sup> ) AD 07, 1J 152, p. 88.

---

montagneuses <sup>( 526 )</sup>, essoufflement hivernal que l'on ne rencontre toutefois pas en Bas-Languedoc, les mois du printemps et de l'été étant les plus creux <sup>( 527 )</sup>. Le climat du Plateau, qui, rappelons-le, est particulièrement rude, interdit presque toute circulation durant de longs mois d'hiver. C'est ce que fait remarquer un marchand de Millau, Marc-Antoine Malhol, interrogé en 1752 par l'Intendant de Montpellier sur les conditions de transport et les routes reliant le Languedoc à l'Auvergne. Certes, ce rapport est postmédiéval, mais il est suffisamment évocateur des difficultés de circulation hivernale pour que nous le prenions en compte, sachant en outre que la situation, malgré quelques fluctuations climatiques éventuelles, n'a pas évolué sensiblement en matière de techniques de transport, et encore moins en ce qui concerne les moyens de se protéger de la tempête. Ainsi, ce marchand note : « A 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 ? » <sup>( 528 )</sup>. De tels exemples pourraient être multipliés, puisés dans les volumineux dossiers des administrations royales du XVIII<sup>e</sup> siècle ayant en charge l'entretien du réseau routier. Retenons encore, par exemple, qu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les habitants du centre du Plateau, dans la région de Sainte-Eulalie et du Béage, demandent à ce qu'un chemin soit ouvert dans les Boutières, passant par Borée et Saint-Martin-de-Valamas afin de rejoindre Saint-Agrève et ses foires aux bestiaux, où ils se rendent à Pâques, le passage par le Plateau, aux environs du mont Mézenc, étant encore fermé par la neige ce qui leur impose ce long détour par la vallée de l'Eyrieux <sup>( 529 )</sup>. En 1760, un autre mémoire détaille lui aussi les conditions de viabilité hivernale dans la région de Saint-Agrève, certes sans doute quelque peu exagérées pour appuyer la demande d'une nouvelle route, mais assurément pas totalement fausses. On apprend ainsi que « les marchands étrangers sont rebutés par les neiges extraordinaires dont sont couvertes les avenues de cette ville

<sup>526</sup> ) Cf. les exemples du trafic au péage de Briançon [Chanaud (R.) : « Le mouvement du trafic transalpin d'après un journal du péage de Briançon (1368-1369) », art. cité, p. 106], de la vallée de l'Ubaye [Coulet (N.) : « Circulations et échanges en Ubaye au bas Moyen Age », art. cité, p. 149-150], de Saint-Maurice-d'Agaune [Morenzoni (F.) : « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice-d'Agaune à la fin du Moyen Age (1281-1450) », art. cité, p. 12-14].

<sup>527</sup> ) Larguier (G.) : *Le drap et le grain en Languedoc, Narbonne et Narbonnais 1300-1789, op. cit.*, p. 615.

<sup>528</sup> ) AD 34, C 3156.

<sup>529</sup> ) AD 07, C 864.

(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 »<sup>(530)</sup>.

Même si tout le Vivarais n'est pas touché par les hivers rigoureux, l'ensemble de la région en subit cependant les conséquences. En effet, rappelons que toutes les routes vivaroises importantes, à l'exception de celle du sillon rhodanien, traversent le Plateau à un moment donné. C'est donc l'ensemble du trafic qui doit pâtir de ces blocages ponctuels.

Par contre, si en de nombreuses régions plus septentrionales, aux sols plus profonds, l'hiver est la période des chemins boueux, des ornières et des fondrières impraticables, malgré l'absence de pavage et d'aménagement de surface, nous ne pensons pas que les routes du Vivarais se transforment de la sorte. En effet, les sols y sont le plus souvent maigres, peu épais et très drainants (sols d'arène granitique par exemple), la pente qui caractérise le relief régional favorisant en outre l'écoulement des surplus d'eau. Il n'est qu'à fréquenter aujourd'hui les chemins vicinaux et les sentiers vivarois pour comprendre qu'ils ne sont jamais impraticables en hiver, sauf peut-être dans les dépressions marno-calcaires du Bas-Vivarais, sur le plateau annonéen et dans le sillon rhodanien. De plus, l'usage presque exclusif du mulet comme moyen de transport est incontestablement un atout par rapport aux lourds charrois du nord.

Le sillon rhodanien et son trafic fluvial, qui pourraient de prime abord paraître épargnés par ces problèmes hivernaux, connaissent eux aussi de très fortes fluctuations saisonnières de trafic, que l'on peut partiellement appréhender aux péages de La Voulte en 1399-1400<sup>(531)</sup> et de Baix en 1447-1450<sup>(532)</sup> pour lesquels nous avons conservé des comptes journaliers.

Il est permis de se poser la question de la représentativité de telles données très fragmentaires. La discordance assez large entre les passages enregistrés à La Voulte et ceux du péage de Baix pose en effet problème. Sauf à considérer qu'en une cinquantaine d'années, le rythme de la navigation rhodanienne a été bouleversé, il faut penser que le compte du péage de La Voulte, dont nous ne connaissons qu'une seule année, présente potentiellement des anomalies conjoncturelles expliquant le décalage entre les deux situations. Ainsi, une sécheresse estivale poussée que nous ne connaissons pas peut à elle seule expliquer, très ponctuellement, le déficit de trafic enregistré à La Voulte en août. En outre, le compte de La Voulte ne porte que sur les navires descendant le fleuve, alors que celui de Baix rapporte l'ensemble du trafic dans les deux sens<sup>(533)</sup>. Cela peut sans

---

<sup>530</sup> ) AD 07, C 1502.

<sup>531</sup> ) B.N.F., Nouv. Acq. Lat., Ms. 2131. Le mois de septembre, incomplet, n'a pas été pris en compte ici.

<sup>532</sup> ) AD 38, B 2820, f°397-422 ; B 2854, f°10-39 ; cf. à leur sujet Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », art. cité, p. 289.

<sup>533</sup> ) Sur le fait que le compte du péage de La Voulte ne mentionne que le trafic descendant, cf. infra, p. [COMP].

doute expliquer partiellement que le trafic baisse en fin d'été à La Voulte, alors qu'il se maintient à Baix, grâce au sel qui remonte alors le Rhône en grande quantité. Lorsque des longues séries de données sont disponibles sur plusieurs années, de très grandes discordances apparaissent d'une année à l'autre, et seul un travail sur plusieurs années permet de voir se dessiner un mouvement d'ensemble dégagé des événements ponctuels pouvant affecter le trafic d'une courte période<sup>(534)</sup>. Malheureusement, nous sommes loin de pouvoir disposer de telles séries.

Il demeure toutefois net, malgré les critiques que l'on peut formuler à l'encontre de telles données, que deux périodes sont particulièrement peu propices à la navigation fluviale : les mois de décembre et janvier, auxquels il faut associer dans une certaine mesure celui de février, et le mois d'avril. Si l'hiver n'oppose pas ici de neige et de glaces, sauf ponctuellement, c'est la période des eaux assez fortes, même s'il ne s'agit pas nécessairement de crues : les pluies hivernales qui tombent sur le bassin de la Saône alimentent régulièrement le fleuve sur ces deux mois, lui assurant alors un débit relativement élevé pendant toute la période, eaux qui baissent un peu en février, et surtout en mars, mois généralement plus secs. Pour sa part, le mois d'avril est caractérisé par de très fortes crues du Rhône lui-même et de ses affluents alpins, liées à la fonte des neiges. Durant ces périodes, il devient particulièrement périlleux et coûteux de naviguer, ce que traduisent les comptes du tirage du sel de *Francesco Datini* et de ses associés conservés pour les années 1370, qui indiquent un surcoût considérable du transport sur ces périodes, sans doute lié à la prise de risque accrue, ainsi qu'un allongement des temps de transport, imposé par un courant plus difficile à vaincre<sup>(535)</sup>. Seul le trafic des bois flottés profite de cette situation, les cours d'eaux alpins permettant alors d'assurer un flottage depuis des points situés très en amont, impraticables à l'étiage<sup>(536)</sup>.

Outre les problèmes de viabilité hivernale, la violence des crues constitue la difficulté majeure à laquelle le réseau routier vivarois est confronté. Région au climat largement méditerranéen, le Vivarais est la proie d'orages violents et dévastateurs. Dans ces conditions, le simple ruissellement ouvre de véritables brèches dans tout chemin découvert et non revêtu, et les flots gonflés de ruisseaux, habituellement modestes, peuvent facilement emporter ponts et digues. S'il est souvent impossible de percevoir les dégradations des crues au Moyen Age même, la documentation moderne, plus abondante, puisque les travaux routiers sont alors de la compétence de services et d'institutions producteurs d'écrits, nous livre des exemples significatifs. En effet, il semble que l'on puisse, dans une très large mesure, transposer au Moyen Age les difficultés techniques rencontrées jusque dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle. Puisque les techniques routières n'ont pas encore fondamentalement changé et que le réseau routier pré-révolutionnaire est directement héritier de celui du Moyen Age, les mêmes causes

<sup>534</sup> ) Cf. Morenzoni (F.) : « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice-d'Agaune à la fin du Moyen Age (1281-1450) », art. cité, p. 13 ; Duparc (P.) : « Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 170.

<sup>535</sup> ) Villain-Gandossi (Ch.) : *Comptes du sel de Francesco di Marco Datini pour sa compagnie d'Avignon, 1376-1379, op. cit.*, p. 52-62.

<sup>536</sup> ) Bravard (J.-P.) : « Le flottage du bois et le changement du paysage fluvial des montagnes françaises », art. cité, p. 57.

produisent vraisemblablement les mêmes effets. C'est ainsi que les dossiers de procédures d'indemnisations mises en place par les Etats du Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle regorgent d'inspections attestant que les chemins de telle ou telle paroisse ont été emportés sur plusieurs dizaines de mètres de longueur, ou encore qu'ils sont coupés de profondes ravines interdisant tout passage<sup>(537)</sup>. Par exemple, en 1722, Jean Dumas, inspecteur dépêché par les Etats 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 autre 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 oeuvre que de nouvelles précipitations emportent un peu plus la route<sup>(538)</sup>. C'est encore la même route qui est emportée sur 180 toises en 1767<sup>(539)</sup>. Dans ce cas, il s'agit de dégâts causés par l'important ruissellement consécutif à la fonte des neiges ou aux orages d'automne. Les rivières, elles aussi, peuvent être à l'origine de dégâts considérables, emportant une section de route complète et les terrains où elle passe. Ainsi, la route de la vallée de l'Eyrieux est-elle 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 passage<sup>(540)</sup>. Bien plus tard, en 1780, la route de la vallée de l'Ouvèze, qui suit encore son tracé médiéval, est emportée par une crue de cette rivière au niveau du moulin de Blanc, non loin de Flaviac. Le chemin est alors totalement interrompu, une longue brèche béante s'offre au voyageur et nécessite des travaux de reconstruction complets<sup>(541)</sup>. La route du sillon rhodanien connaît aussi beaucoup de problèmes liés à la divagation du fleuve, surtout sensible en rive droite, où le chemin est souvent confiné sur le rivage même par le relief. Ainsi, la route antique a-t-elle totalement disparu un peu au nord de Soyons à une date indéterminée<sup>(542)</sup>, de même que l'axe médiéval a été emporté au niveau de Saint-Montan, coupé par un bras du fleuve<sup>(543)</sup>. A Saint-Just, au confluent de l'Ardèche et du Rhône, on sait qu'en 1475, le fleuve *importavit maximam partem terre*<sup>(544)</sup>, imposant des réaménagements routiers non loin du point de traversée de l'Ardèche.

Si les dégâts causés aux routes sont peu perceptibles au travers de la documentation

<sup>537</sup> ) AD 07, C 758 et C 922.

<sup>538</sup> ) Haond (L.) : *Les pavés de la côte du Pal*, op. cit., p. 78.

<sup>539</sup> ) AD 07, C 842.

<sup>540</sup> ) AD 69, EP 128, pièce 1 et t. II, p. 190.

<sup>541</sup> ) AD 07, C 776.

<sup>542</sup> ) Cf. t. II, p. 640.

<sup>543</sup> ) Cf. t. II, p. 659.

<sup>544</sup> ) Boislisle (A.-M.) : *Histoire de la maison de Nicolay*, op. cit., vol. 1, p. 20, n°25.

médiévale car ils ne font pas l'objet de travaux décidés en haut lieu par une administration consignante et notifiant ses décisions par écrit, à la différence du XVIII<sup>e</sup> siècle, les dégâts causés aux ponts se comptent en grand nombre au travers de la documentation. En effet, difficiles, longs et coûteux à réparer, ils font souvent l'objet de nombreuses délibérations et transactions qui permettent de connaître l'impact des crues sur les principaux ouvrages d'art. On se rend alors compte qu'ils ne durent le plus souvent pas longtemps, surtout, comme nous l'avons déjà signalé, ceux qui sont bas sur l'eau. On peut même penser que la majeure partie des ouvrages d'art connus sont le plus souvent impraticables pour cause de réparation, ou au mieux praticables sur des parapets de bois remplaçant les arches effondrées. Ainsi, le pont de Tournon, sur le Doux, est détruit en 1252<sup>(545)</sup>, remplacé pendant 200 ans par un bac, avant que le nouvel ouvrage ne puisse être ouvert à la circulation. Celui du Teil, sur le Frayol, emporté par une crue est en reconstruction en 1356<sup>(546)</sup>. 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 eaux<sup>(547)</sup>. Le pont sur la Beaume, à Joyeuse, est lui aussi en perpétuelle reconstruction au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(548)</sup>. Les vestiges des ponts actuellement conservés témoignent aussi des difficultés à construire un ouvrage qui puisse résister aux crues. Le pont de la Tailhade, attesté dès 1405<sup>(549)</sup>, a fait l'objet d'au moins quatre phases de travaux successives jusqu'à son abandon dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle, à la suite de la construction du pont du Réjus. Du pont de Chervil, dans la vallée de l'Eyrieux, attesté dès 1324<sup>(550)</sup>, il ne reste que la base des piles et le départ des arches, l'ensemble de l'élévation de l'ouvrage ayant été reconstruit à plusieurs reprises ainsi qu'en témoignent des maçonneries très hétérogènes. Sur le Rhône même, il ne reste que les fondations des piles du pont médiéval de Valence, retrouvées lors de dragages récents, l'ouvrage étant déjà impraticable au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(551)</sup>.

Il est donc indéniable que la route est véritablement l'objet du climat et de ses excès. Alors que la tourmente rend au mieux les axes du Plateau impraticables en hiver, paralysant ainsi le trafic en direction du Massif Central, les crues et l'érosion emportent souvent ponts et chemins, imposant des travaux de réparations assez importants. Il y a donc lieu de penser, en l'absence d'une institution pouvant financer, décider et coordonner les travaux à faire, que de nombreux chemins sont plus ou moins

<sup>545</sup> ) AD 07, 52J 114, f°225.

<sup>546</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°17.

<sup>547</sup> ) AD 07, 2E 7634, f°17.

<sup>548</sup> ) 1342 : AD 07, 2E (MJ) 1, f°14 ; 1377 : AD 07, 1J 152, p. 86 ; 1387 : AD 07, 1J 152, p. 87 ; 1397 : AD 07, 1J 152, p. 88 ; etc.

<sup>549</sup> ) AD 07, 2E 1565, f°14.

<sup>550</sup> ) Fonds privé, inventaire du chartrier de Vaussèche dressé au XVIII<sup>e</sup> siècle, n°358.

<sup>551</sup> ) Cf. t. II, p. 635-638.

temporairement interrompus, imposants tours et détours sur des axes évitant les passages dégradés.

Le bilan que l'on peut dresser de l'état du réseau routier vivarois est donc en demie teinte : il est topographiquement difficile, très accidenté, constitué de sentiers accrochés à des pentes vertigineuses plus que de grands axes de bonne largeur. De plus, les cas d'entretien de routes bien attestés sont rares. Pourtant, les ponts sont nombreux et font l'objet d'attentions soutenues, au moins de la part des communautés d'habitants intervenant directement dans leur construction. De plus, avant de conclure à l'inadaptation des routes aux besoins du transport et d'en faire un frein aux circulations, il importe d'étudier ces dernières et les conditions techniques dans lesquelles elles s'effectuent.

## Chapitre 2 : Transports et circulations

La route n'existe que par et pour les déplacements et les transports. Néanmoins, la documentation est souvent peu prolixe sur la question, les techniques de transport et la vie de la route s'effaçant le plus souvent derrière les infrastructures marquant le paysage et bornant l'espace nommé et décrit par les sources. Quelques textes, associés à une approche ethnologique, permettent toutefois de préciser certaines données quant aux techniques de transport et aux vitesses de circulation. Il est certain qu'il faudrait, pour être complet, associer ici à l'étude des conditions et des techniques de transport par voie terrestre, celle de la navigation rhodanienne, qui concerne directement le Vivarais. Cependant, le sillon rhodanien et sa batellerie sont un objet d'étude à part entière, qui dépasse le cadre de ce travail, tant par les perspectives géographiques ouvrant sur des régions totalement étrangères au Vivarais, que par son caractère très spécifique. En outre, la navigation rhodanienne a déjà fait l'objet de l'attention de plusieurs historiens ayant considérablement éclairé le sujet, même si une publication de synthèse manque encore <sup>(552)</sup>. Nous serons donc très brefs en la matière, sans prétendre nullement apporter un propos nouveau sur le sujet.

### A- Les conditions de transport : portage ou roulage ?

---

L'opposition entre le portage à dos d'animal de bât et le roulage par charroi sépare très nettement la France du nord de celle du Midi, et même une large Europe continentale des

<sup>552</sup> ) On pensera principalement à Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit. ; Rossiaud (J.) : « Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 283-304 ; Rossiaud (J.) : « Les influences méridionales dans la batellerie rhodanienne, vers 1350- vers 1550 », art. cité, p. 37-55 ; Stouff (L.) : *Arles à la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 214-224. Plus spécifique, on pourra aussi consulter sur telle ou telle question Imbert (L.) : « Les péages du Rhône de Tournon à la mer », op. cit.; Moulinier (P.) : *Le sel du Rhône au Moyen Age*, op. cit. ; Richez (J.-M.) : *L'enquête de 1446 sur les péages du Rhône*, op. cit. ; et enfin, sur un aspect novateur de la recherche historique sur les fleuves, Rieth (E.) : *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps Modernes en France*, op. cit., bien que le Rhône y soit le parent pauvre à côté des batelleries de l'ouest de la France.



régions péri-méditerranéennes <sup>( 553 )</sup>, la délimitation entre ces différents espaces se faisant globalement au niveau de Lyon <sup>( 554 )</sup>. Le Vivarais appartient incontestablement à l'ensemble de ces dernières régions ignorant tout ou presque du charroi et de l'attelage, au moins en ce qui concerne les transports. Plusieurs exemples l'attestent.

### a- L'examen des vestiges de routes

On remarquera d'abord que les routes vivaraises ne sont nullement accessibles au roulage, et ce jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle : pentes vertigineuses, passages étroits répétés sur les ponts et dans les villes, virages serrés, absence de revêtement, volées d'escaliers coupants même les principaux axes... Le tableau que nous en avons déjà dressé est, nous semble-t-il, suffisamment éloquent, et s'il ne l'était pas, il suffit de consulter la documentation des Etats du Vivarais pour constater que la quasi totalité des routes du Vivarais doit faire l'objet de travaux à partir de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle pour pouvoir livrer le passage aux attelages qui commencent à aborder la région. Le réseau routier porte encore de nos jours les stigmates de cette évolution tardive que nous avons mis en évidence tout au long des descriptions d'itinéraires que nous avons présentées. Insistons par exemple sur le fait que Louis de Froidour, parcourant le tracé de la route de Régordane à cheval en 1668, est même obligé de mettre pied à terre à plusieurs reprises par peur de tomber tant la pente est raide <sup>( 555 )</sup>. C'est dire si les attelages ne peuvent passer une telle route.

Dans les différentes descriptions d'itinéraires, nous avons constaté à plusieurs reprises l'existence d'ornières entaillant le substrat rocheux sur lequel est établi l'axe. Ainsi, des ornières sont visibles à plusieurs reprises sur le tracé du chemin de Régordane <sup>( 556 )</sup>, sur la route de Joyeuse à Luc au niveau de l'Echelette de Thines <sup>( 557 )</sup>, sur la route de Montpezat au Roux, dans la vallée de la Fonteaulière <sup>( 558 )</sup>, et sur la route de Silon à Satillieu, non loin du *castrum* de Revirand <sup>( 559 )</sup>. Pour finir, aux marges du Vivarais et sur l'un des itinéraires répertorié dans notre travail, des ornières sont observables à Pont-d'Avène, non loin des Mages, sur la route de Saint-Ambroix à Alès <sup>( 560 )</sup>. Indéniablement, ces traces attestent de la pratique d'un roulage important ayant perduré pendant une longue période, seuls de très nombreux passages étant

<sup>553</sup> ) Pour avoir un tableau général de la situation, cf. Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 85-89.

<sup>554</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 170-171.

<sup>555</sup> ) Girault (M.) : *La visitation du chemin de Régordane*, op. cit., t. II, p. 161.

<sup>556</sup> ) Cf. t. II, p. 568, 573, 576, 579.

<sup>557</sup> ) Cf. t. II, p. 512.

<sup>558</sup> ) Cf. t. II, p. 338.

<sup>559</sup> ) Cf. t. II, p. 57.

susceptibles d'entailler profondément la roche. En effet, si la majorité des ornières ne mesure que quelques centimètres de profondeur, une dizaine ou une quinzaine au plus, d'autres, comme celle entaillant le chemin de Régordane, peuvent atteindre la trentaine de centimètres de profondeur. En outre, toujours sur le chemin de Régordane, on observe plusieurs faisceaux d'ornières parallèles, légèrement décalés, attestant de très nombreux passages <sup>(561)</sup>.

Après avoir montré que les routes vivaroises médiévales étaient empruntées exclusivement par des mulets, la question de la datation de ces ornières se pose, alors qu'à l'inverse, elles ont souvent été employées elles-mêmes comme des éléments de datation. Sont-elles antérieures au Moyen Age ou postérieures ? Il est difficile de répondre pour tous les cas, mais constatons que les ornières existent déjà sur le chemin de Régordane au XVII<sup>e</sup> siècle, manifestement dans l'état où elles nous sont parvenues. En effet, en 1668, Louis de Froidour les rencontre lors de son inspection effectuée sur ce chemin <sup>(562)</sup>. Notons aussi que la population n'est plus en mesure de lui signaler leur origine et leur datation, ce qui implique qu'elles soient vieilles de plusieurs générations. Pour les autres axes, nous manquons de tels repères chronologiques, mais nous savons par exemple pour certains d'entre eux qu'ils ne sont absolument pas carrossables au XVIII<sup>e</sup> siècle, voire après. C'est le cas de la route de la vallée de la Fonteauière, entre Montpezat et Le Roux, ce qui impose alors de construire *ex nihilo* l'axe actuel en 1836-1840 <sup>(563)</sup>. Diverses tentatives de datation ont été effectuées à partir de l'entraxe de ces ornières, comparé à l'entraxe des roues de diverses charrettes, mais cette approche technique n'a, comme il fallait s'y attendre, jamais donné de résultat probant. En effet, il est illusoire d'envisager qu'à un moment donné les véhicules roulants aient eu une largeur déterminée, fluctuant nettement dans le temps, et non d'une charrette à une autre <sup>(564)</sup>. Pour notre part, nous constaterons qu'aucune ornière ne se trouve sur un axe d'origine médiévale, mais que toutes sont au contraire sur des routes identifiées comme antiques. Certes, ce constat n'est pas en lui-même un critère de datation absolu et assuré, mais la complète concordance des tracés antiques et des ornières reconnues est un élément indéniable tendant à laisser penser qu'elles sont probablement d'origine antique. Ce n'est donc pas ici la présence de l'ornière qui atteste de l'antiquité de l'axe, mais bien l'association d'une antiquité reconnue et d'ornières qui permet de proposer une datation pour ces dernières. Ces ornières ne peuvent donc nullement être opposées à l'exclusivité du portage aux derniers siècles du Moyen Age. Pour se faire, il faudrait que l'on en retrouve sur des axes assurément ouverts au Moyen Age, permettant de ce fait

---

<sup>560</sup> ) Cf. t. II, p. 409.

<sup>561</sup> ) Sur les ornières de la route de Régordane, cf. la présentation qui en est faite dans Girault (M.) : *La visitation du chemin de Régordane...*, *op. cit.*, t. I, p. 116-124.

<sup>562</sup> ) Cf. l'analyse de la visite dans Girault (M.) : *La visitation du chemin de Régordane...*, *op. cit.*, t. II, p. 163.

<sup>563</sup> ) Haond (L.) : *Les pavés de la côte du Pal*, *op. cit.*, p. 80-81.

<sup>564</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane*, *op. cit.*, p. 58-63.

d'exclure une origine antique pour ces traces.

### b- L'apport de la documentation écrite

Pour sa part, la documentation ne rapporte 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*) ou par ânées (*azinada*)<sup>(565)</sup>. En 1371, un droit de barrage établi au pont de la Sainte, sur la route de Boeuf au Puy, afin de financer les travaux de reconstruction nécessaires, porte explicitement sur *quolibet animalii bastum*<sup>(566)</sup>. De même, lorsqu'un « transporteur » est mentionné dans la documentation, il s'agit toujours d'un *saumaderius*, et jamais d'un voiturier au sens strict du terme<sup>(567)</sup>. Les comptes de l'hôtel-dieu du Puy, partiellement conservés pour les XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, nous apprennent que cet établissement entretient plusieurs muletiers à son service, tant pour transporter les produits nécessaires à son approvisionnement que les surplus commercialisés, ne faisant jamais appel à des voituriers<sup>(568)</sup>. L'évolution du rapport entre le nombre de muletiers et celui de voituriers à Villefort dans le courant du XVIII<sup>e</sup> siècle est révélatrice de la domination passée des muletiers et de son déclin rapide. En 1703, vingt-deux muletiers résident à Villefort, contre aucun roulier, pour huit rouliers et huit muletiers en 1740, et finalement cinq rouliers à la veille de la Révolution, les muletiers ayant disparu<sup>(569)</sup>.

Le roulage est donc inconnu dans l'intérieur du Vivarais et seuls quelques documents rhodaniens mentionnent la circulation d'attelages. C'est par exemple le cas du compte du péage de La Voulte, couvrant les années 1399-1400, dans lequel figurent quelques *carata* ou *caratono*, charrettes et charretons, transportant diverses marchandises<sup>(570)</sup>. Un *cadriga* apparaît pour sa part dans le tarif de péage de Rochemaure, daté de 1204, mais probablement rédigé au XIV<sup>e</sup> siècle au mieux<sup>(571)</sup> ; il est chargé de sel et remonte le Rhône. Il est cependant difficile de connaître la répartition du trafic dans le sillon

<sup>565</sup> ) Cf. par exemple les tarifs du péage de Saint-Ambroix de 1325 [AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11], de Mézilhac de 1347 [AD 07, 3J 23], d'Aubenas de 1397 [AN, H<sup>4</sup> 3101, n°18], d'Alès de 1412 [AD 30, C 168], ou ceux de Privas et de Chalencou de 1466 [AD 07, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5 ; AN, H<sup>4</sup> 3016/1, pièce 6 et AN, H<sup>4</sup> 3087/1, pièce 11].

<sup>566</sup> ) AD 34, A6, f°95v°.

<sup>567</sup> ) De nombreux exemples pourraient être cités. Cf. entre autres : AD 07, 2E 1345, f°18v° et f°41 ; BNF, Nouvelles Acquisitions Latines, Ms. 3381 ; AD 07, 2E 10755, f°66 ; AD 07, 2E 32, f°37 ; AD 07, 13H 2, f°259 ; etc.

<sup>568</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy-en-Velay, op. cit.*, p. 228-229 et p. 302, ou encore pour une période plus tardive, Brochier (A.) : « Aspects du commerce des muletiers au XVIII<sup>e</sup> d'après la comptabilité de l'hôpital général du Puy », (Actes du congrès interfédéral de la Fédération des Sociétés Savantes du Centre et de la Fédération Historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, Le Puy, 1979), *Bulletin de la Société académique de Haute-Loire*, 1980.

<sup>569</sup> ) Laurans (A.) : *Villefort, 1700-1789, op. cit.*, p. 92.

<sup>570</sup> ) B.N.F., Nouvelles acquisitions latines, Ms. 2131.

rhodanien entre voie d'eau et voie de terre. On peut toutefois constater que même pour les trafics pondéreux comme le sel, le trafic terrestre n'est pas abandonné au seul profit du fleuve, au XIV<sup>e</sup> siècle au moins. Néanmoins, il a été constaté, en travaillant sur l'ensemble de la documentation rhodanienne, que le trafic fluvial connaît un essor dans le courant du XV<sup>e</sup> siècle, qui l'amène, assurément pour les produits pondéreux, mais aussi largement pour les autres marchandises, à devenir dominant au XV<sup>e</sup> siècle, au détriment de la voie de terre<sup>(572)</sup>. C'est avant tout la documentation urbaine, lyonnaise, viennoise, valentinoise ou encore avignonnaise et arlésienne qui le démontre, l'apport des sources vivaroises restant réduit en la matière. Tout au plus peut-on constater qu'en 1523, le péage par eau de Viviers, Bourg-Saint-Andéol et Donzère a rapporté 2400 livres à l'évêque de Viviers, contre seulement 550 pour le péage terrestre, pourtant associé à une multitude d'autres droits<sup>(573)</sup>, ce qui signe la domination du transport fluvial sur la voie terrestre, et limite par là même l'importance du roulage.

## B- L'organisation du transport

---

L'organisation du transport fait partie des thèmes qui demeurent obstinément mal documentés, et seuls quels rares textes médiévaux apportent finalement des renseignements sur ces questions. Les sources historiques manquant, il faut se référer aux travaux de l'érudition locale de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, considérés non comme des études historiques de seconde main, mais comme des témoignages ethnographiques, les derniers muletiers ayant disparu au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle<sup>(574)</sup>. Bien qu'apportant des renseignements précieux, il n'en demeure pas moins vrai que c'est une approche risquée qui demande la plus grande prudence. D'une part les érudits locaux du XIX<sup>e</sup> siècle ne sont pas ethnologues et la différence est souvent difficile à établir entre leurs observations directes et les traditions orales souvent peu fondées qu'ils peuvent colporter. D'autre part,

<sup>571</sup> ) Sur ces problèmes de date, cf. infra p. 404 et 414.

<sup>572</sup> ) Moulinier (P.) : « Le « sel du Rhône » au Moyen Age », art. cité, p. 83.

<sup>573</sup> ) AN, 3AP, ancienne cote 93H, cité par Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol; essai sur la constitution et l'état social d'une ville du Midi de la France au Moyen Age, introduction à l'histoire de la maison Nicolay, op. cit.*, p. 90.

<sup>574</sup> ) On citera principalement Mazon (A.) : *Les muletiers du Vivarais et du Velay, op. cit.*, bien que cet ouvrage ne soit pas l'un des meilleurs de l'auteur, il apporte un témoignage ethnographique unique, ce dernier précisant que « le passage de leurs anciennes caravanes dans notre ville natale a été une des distractions de notre enfance » (il est né en 1828 à Largentière et part à 20 ans pour Paris. Ses observations sont donc à placer dans les années 1830-1840 au plus tôt). On retiendra aussi comme témoignage ethnographique précis Filhol (C.) : « Les plaques de brides muletieres dans les Cévennes et sur les bord du Rhône », art. cité. Les autres travaux, comme Balmelle (M.) : « Muletiers et plaques muletieres du Gévaudan », art. cité ou encore Schnetzler (J.) : « Les muletiers et la montagne », art. cité, plus récents, n'ont pas le même intérêt et ne sont en fait souvent que des travaux de seconde main. Sur l'exploitation des données historiques de la période Moderne, cf. Brochier (A.) : « Aspects du commerce des muletiers au XVIII<sup>e</sup> d'après la comptabilité de l'hôpital général du Puy », art. cité ; Clément (P.A.) : « Charretiers et muletiers dans le rapport Malhole (1752) », art. cité ; Eyraud (P.) et (M.) : « Sur les pas de Philibert Barbasto, muletier des Estables », art. cité ; Rivet (B.) : « Philibert Barbasto, muletier des Estables au XVI<sup>e</sup> siècle », art. cité.

il est certain qu'au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la période de plein développement du transport à dos de mulet est révolue depuis longtemps, nos auteurs n'en ayant sous les yeux que les derniers feux, peut-être peu représentatif de ce qu'était la profession et ses techniques à la fin du Moyen Age, ou même à l'époque Moderne. Quelques gravures viennent toutefois compléter leurs descriptions et, associées aux objets conservés dans les différents musées de la région, l'ensemble de ces données permet de préciser un certain nombre de points.

### a- Une profession spécifique : les saumadiers

Qui sont donc les muletiers ? Il est difficile de répondre à cette question, tant les muletiers sont des personnes discrètes n'apparaissant que peu dans la documentation. Les quelques mentions que nous en possédons se limitent le plus souvent à un nom, une origine, suivie de l'indication de leur profession.

On peut déjà essayer de cerner leur origine géographique au travers des contrats dans lesquels ils apparaissent. Ces derniers proviennent presque tous des confins du Gévaudan, du Velay et du Vivarais, parfois seulement du coeur du Velay, dans la région du Puy, ou du Gévaudan même <sup>(575)</sup>, mais presque jamais des Cévennes vivaroises, des Boutières, ou encore du Bas-Vivarais et du sillon rhodanien. Quelques paroisses émergent ainsi particulièrement, de Saint-Laurent-les-Bains au sud, à Laussonne au nord, comme Borne, Pradelles, Barges, Goudet, Châteauneuf-Randon, Auroux, Chapeauroux et Arlempdes. Les personnes venant d'autres régions vivaroises, lorsqu'elles apparaissent effectuant un transport avec des mulets, ne sont pas qualifiées de *saumaderius*, aucune indication de métier n'apparaissant alors. C'est par exemple le cas de Simon Saussac, de Rochessauve, qui effectue en 1428 des transports à façon avec ses mulets, mais qui n'est pas dit muletier <sup>(576)</sup>. De même, Jean Gautier, de Marcols, transporte du vin en 1393, mais il n'est pas dit *saumaderius* <sup>(577)</sup>. Finalement, seuls Jean Brun et Vital Boissier, qui sont originaires de la plaine, puisque venant de la région d'Alès, sont qualifiés de saumadiers <sup>(578)</sup>, ainsi que Jean Catillon, de Joannas <sup>(579)</sup>. Il faut néanmoins rester prudent sur les silences d'une documentation peu abondante.

Il est tentant de chercher ces muletiers en déplacement dans d'autres régions où ils auraient pu être signalés. C'est ainsi que les muletiers en provenance du Puy entrant à Lyon par la porte Saint-Just en 1544 <sup>(580)</sup> sont avant tout originaires des paroisses

<sup>575</sup> ) AD 07, 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.

<sup>576</sup> ) AD 07 52J 111, f°212.

<sup>577</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°134.

<sup>578</sup> ) AD 07, 2E 10755 f°124.

<sup>579</sup> ) AD 07, 2E 10908, acte n°65.

<sup>580</sup> ) AM Lyon, CC 3859.

vivaroises, vellaves ou gévaudanaises de Laussonne, du Monastier, du Puy, d'Arlempdes, de Langogne, auxquelles il faut associer les deux localités de Génolhac et d'Alès, situées sur le chemin de Régordane, et, dans une moindre mesure, Antraigues, et Montpezat, ou encore Saint-Etienne-de-Furan, en Forez. Un peu plus loin, des muletiers de la région se rencontrent à Montpellier<sup>(581)</sup> ou à Toulouse au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(582)</sup>. A Narbonne au XVI<sup>e</sup> siècle les muletiers sont souvent des « Auvergnats », attestés au sens générique du terme, désignant des personnes originaires du Massif Central<sup>(583)</sup>. Plus loin encore, les muletiers de la région sont attestés aux foires de Champagne en 1296<sup>(584)</sup>. En 1292, c'est d'ailleurs à un muletier mendois, *Peyre Fil*, que le génois Gilles *Lavagius* confie les draps qu'il a achetés à Châlons, le transporteur détournant une partie du chargement à son compte lors de son passage à Montbrison<sup>(585)</sup>. La concentration de muletiers dans les Hautes-Cévennes n'est donc pas sans rappeler celle constatée dans certains secteurs de Catalogne, principalement dans l'arrière-pays barcelonnais<sup>(586)</sup>).

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, la différence est faite entre les muletiers et les rafardiers, le premier groupe rassemblant les personnes qui possèdent plus de six mulets, et le second celles qui travaillent avec moins<sup>(587)</sup>. Cependant, la documentation médiévale, n'emploie jamais le terme de muletier, ce dernier n'apparaissant qu'au XVII<sup>e</sup> siècle pour se développer jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle<sup>(588)</sup>. Elle ne connaît pas plus le rafardier. Seul le terme de *saumaderius* désigne le muletier à part entière. On peut toutefois cerner ces trois catégories, même si elles ne sont pas exprimées directement dans la terminologie des métiers à la fin du Moyen Age.

La première rassemble les muletiers au plein sens du terme : il est indéniable qu'il s'agit de vrais professionnels du transport. 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. De plus, les quelques muletiers pour lesquels nous possédons des

---

<sup>581</sup> ) Combes (J.) : « Transports terrestres à travers la France centrale à la fin du XIV<sup>e</sup> et au commencement du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 46.

<sup>582</sup> ) Wolff (Ph.) : *Commerce et marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1450)*, op. cit., p. 135, 459.

<sup>583</sup> ) Larguier (G.) : *Le drap et le grain en Languedoc, Narbonne et Narbonnais 1300-1789*, op. cit., p. 613.

<sup>584</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Les registres de foires de Champagne », art. cité, p. 172-174.

<sup>585</sup> ) *Chartes du Forez*, n°1542.

<sup>586</sup> ) Romestan (G.) : « L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 782.

<sup>587</sup> ) Cf. pour le Vivarais Mazon (A.) : *Les muletiers du Vivarais*, op. cit., p. 43 et pour le Gévaudan, Balmelle (M.) : « Muletiers et plaques muletières du Gévaudan », art. cité, p. 323.

<sup>588</sup> ) Eyraud (P.) et (M.) : « Sur les pas de Philibert Barbasto, muletier des Estables », art. cité, p. 46.

renseignements plus précis ne sont nullement paysans. Le personnage d'un muletier, Philibert Barbasto, est particulièrement bien connu, avant tout au travers de son testament, qui donne un coup de projecteur sur ses activités. Originaire des Estables, ce dernier teste en 1544<sup>(589)</sup>. Les créances et les dettes qu'il indique dans ses dernières volontés livrent l'étendue de ses déplacements. Il a laissé des dettes chez des aubergistes ou des maréchaux de Bagnols-sur-Cèze, Pont-Saint-Esprit, Aubenas, Labégude (de Vals), Villeneuve-de-Berg, Pont-d'Aubenas, Montpezat, Le Monastier. A l'inverse, une personne de Mirabel lui doit des fonds. Ce muletier, un parmi tant d'autres, 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 novembre<sup>(590)</sup>. De même, deux siècles auparavant, le muletier gévaudanais qui prend en charge des draps de Chalons aux foires de Champagne pour le compte d'un génois ne peut sans doute pas être classé dans la catégorie des paysans pluriactifs, tant le grand rayon de ses activités implique une spécialisation<sup>(591)</sup>. 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. Ils reconnaissent être coutumiers de plusieurs axes sur lesquels ils déclarent être passés à de nombreuses reprises<sup>(592)</sup>. En outre, les saumadiers attestés dans la documentation ont souvent des activités commerciales et, de fait, leur métier semble tout autant être le transport que le négoce. Ainsi, aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, ce sont eux qui achètent directement du vin au pied des Cévennes, à Joyeuse, Les Vans ou Aubenas, alors que le qualificatif de saumadier qui leur est appliqué pourrait laisser penser qu'ils ne font que transporter du vin à façon pour des marchands<sup>(593)</sup>. L'implication des muletiers dans le commerce du vin en Vivarais n'est d'ailleurs pas sans rappeler celle de leurs confrères siciliens dans le commerce du sel, pour lequel ils sont à la fois transporteurs et marchands<sup>(594)</sup>.

Si les saumadiers ont souvent des activités commerciales, on notera que nombreux sont les marchands qui ont aussi des activités de transport : ils constituent la deuxième catégorie de muletiers identifiés. Ainsi, dans les estimés de 1464, le terme de saumadier n'apparaît pas clairement, et les personnes qui déclarent des mulets en nombre tout en précisant que se sont des animaux de bât, sont généralement qualifiées de marchands. Ainsi, Jean Largier, de Saint-Agrève est un marchand aisé de la bourgade<sup>(595)</sup>, qui

<sup>589</sup> ) AD 43, 3E 336/8, f° 188v°.

<sup>590</sup> ) AM Lyon, CC 3859.

<sup>591</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Les registres de foires de Champagne », art. cité, p. 172-174.

<sup>592</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 673 et 678.

<sup>593</sup> ) Sur ces ventes de vin, cf. infra, p. 210-211.

<sup>594</sup> ) Bresc (H.) : « Un marché rural : Corleone en Sicile, 1375-1420 », art. cité, p. 375.

<sup>595</sup> ) AD 07, C 625.

possède aussi ses propres mulets, tout comme Barthélémy Bornet, de Joyeuse <sup>( 596 )</sup>. Ils assurent donc eux-mêmes une large part de leurs transports. Même si le marchand de la fin du Moyen Age est très largement sédentarisé, une frange de la profession continue donc encore d'associer transport et commerce dans un même mouvement, et l'on ne sait donc jamais si on est en présence d'un transporteur ou, selon l'expression consacrée, d'un marchand « aux pieds poudreux ». Sans doute qualifié de marchand dans sa bourgade d'origine et de saumadier en cours de route, il serait intéressant de pouvoir saisir l'un d'eux à différents moments de son activité pour pouvoir préciser comment transport et commerce s'associent, mais la documentation ne le permet malheureusement pas.

Si les saumadiers ou les marchands possédant une coule de bêtes sont des professionnels du commerce à part entière, d'autres transporteurs existent aussi, que l'on identifie grâce aux contrats qu'ils concluent, mais dans lesquels leur profession n'est pas indiquée. Peut-être s'agit-il de l'équivalent des rafardiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, petits muletiers locaux et semi-locaux. Ce sont manifestement ces personnes que l'on rencontre dans les estimations de 1464 et qui déclarent seulement quelques mulets, associés à des activités agricoles. Ainsi, Claude Peyret, de Loubaresse, possède trois mulets tout en déclarant des terres et des boeufs qui font assurément de lui avant tout un paysan <sup>( 597 )</sup>, ou des frères *Yrardi*, de Balazuc, qui possèdent à eux deux huit mulets de routes <sup>( 598 )</sup>. Ce sont des pluriactifs, meublant la morte saison agricole par une activité complémentaire, à l'image des colporteurs alpins à partir du XV<sup>e</sup> siècle <sup>( 599 )</sup>.

Le monde du transport est donc divers, associant plusieurs niveaux de professionnalisation, du paysan-muletier au muletier à part entière en passant par le marchand-muletier, chaque catégorie devant sans doute travailler sur un type de transport précis, des voyages régionaux jusqu'aux trajets lointains.

### **b- La caravane muletière**

Les muletiers identifiés au travers des estimations de 1464 déclarent leur cheptel, comme tous les autres contribuables, ce qui permet d'estimer le nombre de mulets qu'ils peuvent mettre en oeuvre. Ainsi, Barthélémy Bornet, de Joyeuse, déclare six mulets de bât <sup>( 600 )</sup>, alors que Jean Largier, de Saint-Agrève en déclare cinq, précisant qu'ils sont destinés à porter des boutes et des bâts, auxquels il adjoint deux mules pour sa maison <sup>( 601 )</sup>. Ces

<sup>596</sup> ) AD 07, C 580.

<sup>597</sup> ) AD 07, C 612.

<sup>598</sup> ) AD 07, C 604.

<sup>599</sup> ) Fontaine (L.) : *Histoire du colportage, XV<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 19-22.

<sup>600</sup> ) AD 07, C 580.

<sup>601</sup> ) AD 07, C 625.



chiffres sont donnés sans préjuger d'éventuels contrats de type mégerie, ou de simples locations, qui pourraient leur permettre d'étoffer leur caravane, mais dont les registres notariés consultés ne laissent rien percer. Plus tardivement, Philibert Barbasto, que nous avons déjà évoqué, possède cinq mulets de bât et un cheval, sa monture, au moment où il teste. Nous voyons ici que, selon les catégories du XVIII<sup>e</sup> siècle, il ne serait qu'un rafardier, mais au XVI<sup>e</sup> siècle, il est encore pleinement muletier. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, à Villefort, certaines coubles peuvent aligner jusqu'à une vingtaine de mulets<sup>(602)</sup>. En outre, les muletiers ne semblent pas voyager seuls, mais en groupe, entre « confrères », ainsi qu'en témoigne le convoi de muletiers rouergats arrêtés en 1424 dans le bas Grésivaudan après avoir traversé le Vivarais en transportant du billon en fraude. Il se compose de deux caravanes, la première de vingt-trois mulets, six chevaux et la seconde de vingt-deux mulets. L'un des transporteurs du premier convoi, aidé de deux valets, mène dix mulets, alors qu'un second en conduit neuf et deux chevaux. Leurs sont associées des personnes de moindre rang, ne conduisant qu'un et trois mulets associés à quelques chevaux. Dans le second convoi, deux muletiers possèdent neuf bêtes chacun, et un quatre<sup>(603)</sup>. De telles pratiques se rencontrent aussi à Lyon dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle où des caravanes de quarante mulets appartenant à différents propriétaires peuvent être mises en oeuvre pour les plus gros transports<sup>(604)</sup>.

L'apport ethnographique des études du XIX<sup>e</sup> siècle permet de différencier plusieurs mulets, chacun ayant sa place bien précise dans la couble. Le *viegi*, bête la plus expérimentée ouvre la marche<sup>(605)</sup>. Viennent après les autres mulets, constituant l'essentiel de la caravane, que ferme le muletier, monté lui même sur un mulet, ou encore un cheval. Philibert Barbasto, muletier des Estables, possède d'ailleurs un cheval spécifique « pour sa monte »<sup>(606)</sup>. Le muletier n'est pas seul et a besoin de l'aide d'un valet pour conduire la couble. Celui-ci est signalé au XIX<sup>e</sup> siècle, mais aussi en 1752 dans le rapport que Marc-Antoine Malhol, marchand millavois, rend à l'Intendant de Languedoc sur les transports dans la région. Il explique qu'un homme seul ne peut conduire plus de neuf bêtes<sup>(607)</sup>. 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 mentionné<sup>(608)</sup>.

<sup>602</sup> ) Laurans (A.) : *Villefort, 1700-1789, op. cit.*, p. 91-92.

<sup>603</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 673 et 676.

<sup>604</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands, op. cit.*, p. 176.

<sup>605</sup> ) Mazon (A.) : *Les muletiers du Vivarais, op. cit.*, p. 49.

<sup>606</sup> ) AD 43, 3E 336/8, f°188v°.

<sup>607</sup> ) AD 34, C 3156.

<sup>608</sup> ) AD 07, 2E 7639 f°42v°.

Le mode de chargement et le harnachement de la bête nous sont aussi très mal connus ; ils ne sont absolument pas renseignés par la documentation médiévale ou même moderne. Nous devons donc encore nous fier ici aux descriptions du XIX<sup>e</sup> siècle. Albin Mazon nous présente, avec un grand souci du détail, le harnachement des mulets observés sur les routes vivaroises dans les années 1840. Il nous décrit un mulet dont la tête est enserrée dans un harnais de cuir appelé *bridel*, orné de rosettes, ou pompons de laine, et de deux ou trois plaques de laitons armoriées, portant une maxime, ou encore, représentant un sujet pieux (avant tout Notre-Dame du Puy) ; elle sont alors appelées « lunes ». Il rajoute encore sur la tête de certains mulets un plumet de laine rouge. Le *bridel* sert à attacher le *mouralh* <sup>(609)</sup>, râtelier portatif permettant de distribuer les rations alimentaires tout en marchant, et un collier de grelots. Depuis le *bridel*, part une courroie attachée au bât, destinée à faire relever la tête du mulet et à le forcer à avancer, et une autre attachée au mulet précédent. Le harnachement lui-même se compose d'un bât auquel est associée une croupière en bois (pièce en demi-cercle qui ceinture l'arrière du mulet). Nombre de mulets possèdent en outre une sous-ventrière et un tablier, la *fandaleyre* <sup>(610)</sup>, habillant le poitrail de l'animal, au niveau duquel étaient disposées quatre ou cinq sangles garnies de clochettes <sup>(611)</sup>.

On peut vérifier l'adéquation de la description d'Albin Mazon avec la réalité de son temps et avec celle du XVIII<sup>e</sup> siècle grâce à des documents iconographiques. Plusieurs sont particulièrement précis. Une première représentation de muletiers, bien que tardive, est néanmoins instructive : il s'agit du tableau « Les muletiers de Vivarais », de Jules Thibon, peint au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle <sup>(612)</sup>. Insérés dans un très large paysage, les détails de l'équipement des mulets nous échappent, mais quelques éléments sont nettement visibles. Tout d'abord, les « lunes » sont nettement représentées sur les tempes d'au moins une bête, alors que deux n'en possèdent manifestement pas. Par contre, toutes les bêtes sont ornées de leurs flottes de laine, ici rouge ou bleue, les mulets portant les lunes étant en outre munis d'un plumet frontal rouge. Toutes les bêtes portent un *mouralh*, sauf celle qui est montée par le muletier. Le volumineux bât est mixte, à la fois en cuir et en bois. Par ailleurs, tous les mulets possèdent les sangles ornées de laines de couleurs passant en plusieurs rangs sur leur poitrail. Par contre, la *fandaleyre* que décrit A. Mazon, habillant leur poitrail, n'est pas représentée. La deuxième représentation que nous possédons est contemporaine du tableau de Jules Thibon. Il s'agit d'une lithographie publiée en 1830 représentant des muletiers arrivant devant la porte Pannessac, au Puy <sup>(613)</sup>. Beaucoup moins précis, le trait ne laisse pas voir autant de détails que le tableau précédent, mais ceux-ci sont quand même concordants. Les

<sup>609</sup> ) L'étymologie de *mouralh* est claire : le moure occitan est l'appellatif générique du « nez », museau, groin ou truffe, d'un animal, terme encore employé de nos jours.

<sup>610</sup> ) La *fandaleyre* habille le *fandaou*, le poitrail.

<sup>611</sup> ) Mazon (A.) : *Les muletiers du Vivarais*, op. cit., p. 50-53.

<sup>612</sup> ) Conservé au Musée Calvet, à Avignon. A son sujet, cf. Limagne (J.) : « Jules-Maurice Thibon un artiste vivarois, 1824-1881 », *Revue du Vivarais*, 1990, p. 135-149.

« lunes » sont bien figurées, de même que le *mouralh* et le collier de grelots. Pour le XVIII<sup>e</sup> siècle, on possède une vue frontale d'un mulet gravée en frontispice de la *Carte du Languedoc* de Robert, géographe du roi, datant de 1752. Le *bridel* est nettement visible avec tous les détails que décrit A. Mazon : le plumet sur le sommet de la tête, les trois lunes, les floquets de laine pendant sur les tempes et le *mouralh*. La perspective adoptée par le graveur ne permet cependant pas de voir nettement le bât et la charge. La gravure la plus ancienne d'un mulet ainsi harnaché date de 1564 et illustre un traité d'hippiatrique, conservé au XIX<sup>e</sup> siècle chez un particulier de Grenoble<sup>(614)</sup>. Tous les éléments décrits par Albin Mazon et présents sur d'autres gravures se retrouvent sur ce mulet : les plaques circulaires sur le *bridel*, le toupet de laine sur le front, le *mouralh*, les sangles de poitrail décorées et la croupière, dont la rigidité sur la gravure laisse penser qu'elle est bien en bois. Sont toutefois absents le collier de clochette, les pompons de laine pendant sur les tempes, alors qu'un second plumet orne un bât recouvert d'un drap fleurdelisé. Par ailleurs, nos recherches sont restées vaines pour trouver une représentation médiévale d'un mulet de bât ainsi harnaché. Outre l'absence de documents illustrés médiévaux dans la région étudiée, les représentations de mulets sont généralement sommaires et ne comportent, le plus souvent, qu'un bridel irréaliste, et un simple sac jeté sur le dos de la bête en dépit de toute fonctionnalité. Par ailleurs, les représentations de mulets que nous possédons en plus grand nombre sont celles de bêtes conduites par des paysans dans le cadre de travaux des champs, et non des bêtes de transport. Il est donc normal qu'elles n'aient pas un harnachement particulièrement décoré.

Pour leur part, les musées conservent de très nombreuses « lunes », ou plaque muletières ornant les bridels, mais aucune ne semble pouvoir, selon les critères de datation stylistique employés par les conservateurs, remonter au-delà du XVII<sup>e</sup> siècle, et encore, l'essentiel des collections est composé de pièces du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(615)</sup>. Peut-on en déduire que de telles plaques n'existaient pas avant ? Le mode de constitution des collections de musée ne permet pas de le dire. C'est donc vers les fouilles archéologiques qu'il faut se tourner, mais jusqu'à ce jour, un seul chantier publié en a mis au jour. Il s'agit du site castral de Cabrières, dans l'Hérault, où une plaque a été découverte dans un contexte permettant de la dater de la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle, preuve formelle que de tels objets existaient déjà. La « lune » retrouvée à Cabrières est d'ailleurs tout à fait du même type que celles conservées encore dans plusieurs musées, passant pour être les plus anciennes. Elles sont ornées du monogramme « IHS » encadré de plusieurs lobes ceinturant la plaque<sup>(616)</sup>. Le bâtiment dans lequel elle a été découverte recelait aussi

<sup>613</sup> ) Tudot (E.) : *L'Auvergne et le Velay*, op. cit., planche hors texte.

<sup>614</sup> ) Ouvrage non retrouvé dans les bibliothèques publiques, mais cité partiellement par Filhol (C.) : « Les plaques de brides muletières dans les Cévennes et sur les bord du Rhône », art. cité, p. 307.

<sup>615</sup> ) Sur ces plaques, leur localisation et leur datation, cf. l'étude bien vieillie mais pas encore remplacée de Filhol (C.) : « Les plaques de brides muletières dans les Cévennes et sur les bord du Rhône », art. cité.

<sup>616</sup> ) *Ibidem*, p. 14 et p. 77. L'auteur présente deux plaques similaires qu'il date, sans que l'on comprenne d'ailleurs bien comment, de la première moitié du XVII<sup>e</sup> siècle.

des sonnailles en bronze de petites dimensions, s'apparentant à celles dont nous parle A.Mazon, qui se trouvaient en chapelet sur les bridels. Des fers de mulets et des éperons ont aussi été découverts, laissant penser que c'était sans doute la maison d'un muletier<sup>(617)</sup>. Bien que sans doute présentes sur tous les mulets de bât, de telles plaques sont relativement rares dans l'absolu, et il est finalement normal que le fouilleur n'en retrouve pas souvent.

Outre les « lunes », les musées conservent aussi parfois des pièces plus complètes. C'est le cas de celui du Puy, qui présente un bridel, daté du XVIII<sup>e</sup> ou du XIX<sup>e</sup> siècle, orné de trois plaques de six pompons rouges, qui atteste lui aussi de la fidélité des représentations<sup>(618)</sup>.

Le harnachement des mulets à compter du XVI<sup>e</sup> siècle est donc en définitive bien connu, grâce aux témoignages ethnographiques, à une iconographie assez précise et à des pièces de musée. Il est beaucoup plus difficile, pour ne pas dire impossible, de savoir ce qu'il en était au Moyen Age et à partir de quand apparaissent bridel orné de plaques, pompons de laine. On peut tenter de différencier les éléments relevant d'un impératif technique difficilement contournable, de ceux qui sont le fruit de choix ornementaux. Ainsi, le *mouralh*, la croupière, l'ensemble du bridel, sans sa décoration, sont indispensables pour que le mulet puisse remplir la tâche qu'on lui demande. Seules les plaques, qui pourraient être remplacées par des oeillères classiques en cuir, ou encore les pompons et le plumet de tête apparaissent finalement comme des artefacts superflus. Les premiers éléments sont donc peut-être consubstantiels du transport à dos de mulet, alors que les seconds sont peut-être plus les signes distinctifs et les ornements d'une profession, les saumadiers, et de leurs bêtes, qui les opposent aux paysans transporteurs. De fait, une représentation italienne du XV<sup>e</sup> siècle d'une caravane muletière affuble chaque bête de son *mouralh* de grillage, mais ne figure aucun ornement<sup>(619)</sup>.

### c- Les techniques de chargement

Le rapport du marchand millavois Marc-Antoine Malhol, de 1752, 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 coule de neuf mulets, qui est la plus courante, emporte autant qu'un attelage moyen de 35 à 40 quintaux, soit environ 1500 kg de charge. De même, les mulets transitant en 1544 par la porte Saint-Just à Lyon en provenance du Velay portent en moyenne 160 kg<sup>(620)</sup>, et il faut au XVI<sup>e</sup> siècle environ trois à quatre mulets pour transporter l'équivalent d'une charrette moyenne parcourant la route rhodanienne<sup>(621)</sup>.

<sup>617</sup> ) Colin (M.-G.), Darnas (I.), Pousthomis (N.), Schneider (L.) : *La maison du castrum de la bordure méridionale du Massif Central*, op. cit., p. 106.

<sup>618</sup> ) Musée Crozatier, *Le Puy-en-Velay, guide catalogue des collections*, op. cit., p. 49.

<sup>619</sup> ) Tableau *Sano di Pietro*, pinacothèque nationale de Sienne.

<sup>620</sup> ) AM Lyon, CC 3859.

Ces charges étaient fixées sur des bâts, objets complexes. Là encore, l'ethnographie, l'iconographie et l'observation des objets de musées nous donnent le plus de renseignements. Le bât est composé de deux parties bien distinctes : un matelas de toile rembourré sur lequel repose une armature de bois, constituée de deux croisillons transversaux reliés par un faisceau de barres parallèles. Un tel bât apparaît nettement sur le tableau de Jules Thibon déjà évoqué, mais aussi dans l'iconographie médiévale, comme sur la fresque du *Buon Governo*, peinte à Sienne dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle. Certes éloigné de l'espace étudié, il nous a semblé possible d'y puiser des comparaisons d'ordre technique, à défaut de pouvoir l'utiliser pour une étude du harnais et de sa décoration, cette dernière répondant à des préoccupations culturelles, donc susceptible de très largement varier d'une région à une autre. Dix-huit mulets sont représentés, bien différenciés des chevaux par leurs longues oreilles. De même, il est possible de différencier une caravane muletière des bêtes conduites par les paysans de la région. La première, menée par un homme chevauchant et par des aides à pieds, passe un pont en direction de la ville, alors que les mulets conduits par les paysans sont isolés et sont accompagnés par des hommes à pied. Plusieurs mulets, dont tout particulièrement ceux de la caravane du muletier, sont chargés de lourds sacs reposant sur des bâts rigoureusement identiques à ceux que l'on peut encore rencontrer dans plusieurs musées cévenols et vivarois. En particulier, le musée des Vans en conserve un exemplaire datant probablement du XVIII<sup>e</sup> ou du XIX<sup>e</sup> siècle, qui permet de se rendre compte de la complexité et du caractère imposant d'un tel objet. C'est assurément un travail de professionnel et, en effet, les bâtiers, *basterius*, étaient très présents dans les villes et les bourgades vivaroises à la fin du Moyen Age. C'est ainsi qu'on en rencontre aux Vans<sup>(622)</sup>, à Saint-Agrève<sup>(623)</sup>, Tournon<sup>(624)</sup>, Annonay<sup>(625)</sup>, Aubenas<sup>(626)</sup>, Montpezat<sup>(627)</sup> ou Pradelles<sup>(628)</sup>. Certains sont installés dans de modestes villages, comme Faugères<sup>(629)</sup> ou Le Pouzin<sup>(630)</sup>. Il est révélateur que plusieurs travaillent en même temps dans

<sup>621</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 173.

<sup>622</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°45v° (1380).

<sup>623</sup> ) AD 07, 52J 113, f°23bis (1449).

<sup>624</sup> ) AD 07, G 274 (1426).

<sup>625</sup> ) AD 07, 90H 3, f°8v° (1378).

<sup>626</sup> ) AD 07, 13H 2, f°295v° (1476).

<sup>627</sup> ) AD 07, 2E 10908, f°67v°.

<sup>628</sup> ) AD 43, 3E 216/1, f°29v° (1458).

<sup>629</sup> ) AD 07, 2E 10757, f°162 (1444).

<sup>630</sup> ) AD 26, E 2666, f°118 (1430).

les mêmes localités. Dans une petite ville comme Les Vans, la documentation de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et du début du XV<sup>e</sup> siècle nous livre l'existence de quatre bâtiers contemporains <sup>(631)</sup>. C'est aussi le cas à Pradelles dans les années 1460-1470, où quatre bâtiers sont signalés <sup>(632)</sup> cinq oeuvrant assurément en même temps à Montpezat dans les années 1490 <sup>(633)</sup>. Cependant, on ignore tout des détails techniques de leur production. De même, la documentation médiévale ne donne pas à connaître les modalités de chargement des différents produits transportés sur ces bâts. Seul le transport du vin est mieux connu. A plusieurs reprises, la documentation de la fin du Moyen Age mentionne des boutes, *bota*, qui sont des outres en peaux de chèvre ou de bouc cousues sur le pourtour. Ainsi, en 1371, Jean Sauzet, saumadier du Puy, achète à Aubenas du vin livrable déjà mis *in botis* <sup>(634)</sup>. De même, en 1395, Bertrand Guison, des Vans, donne quittance à Pierre *Batuto*, de Paysac, pour le prix de *quamdam botam correy* que celui-ci lui a acheté <sup>(635)</sup> et en 1331, c'est un prêtre de Tournon qui lègue par voie testamentaire *unam botiam vinariam* <sup>(636)</sup>. 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 contenant <sup>(637)</sup>. 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 » <sup>(638)</sup>. Par ailleurs, des petits tonneaux de forme spécifique sont encore conservés de nos jours : plats, mais hauts et longs, ils sont bien adaptés au transport par bât. Cependant, rien n'indique qu'ils aient existé à la fin du Moyen Age où les boutes semblent régner en maîtresses.

Pour les autres produits, plusieurs solutions existent. Soit il s'agit de pondéreux pouvant être chargés en vrac dans des sacs, comme le sel et les grains, ce qui ne pose pas de problème. Soit ils doivent être liés en balles, comme les draps, et Marc-Antoine Malhol nous apprend qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, ces balles sont liées avec des cordes, recouvertes d'une toile épaisse et rembourrées de paille, afin de protéger la marchandise des dégradations éventuelles, mais surtout de la pluie qui pourrait s'infiltrer sous la bâche

<sup>631</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°45v°; 2E (ML) 1, f°38v°; 2E (MJ) 7, f°13; AD 07, 2E (MJ) 12, f°12v°; AD 07, 2E 1897, f°13v° et f°35v°..

<sup>632</sup> ) AD 43, 3E 216/1, f°29v°, f°31, f°54v° et f°62.

<sup>633</sup> ) Haond (L.) : « L'activité économique de Montpezat, bourg routier à la fin du Moyen Age », art. à paraître.

<sup>634</sup> ) AD 07, 2E32, f°37.

<sup>635</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 7, f°53.

<sup>636</sup> ) AD 07, G 103.

<sup>637</sup> ) AN, K 1175.

<sup>638</sup> ) Serres (O.) de : *Le théâtre d'agriculture et mesnage des champs*, op. cit., p. 1176-1177.

de toile. Différenciant alors les grandes et les petites balles, il note nombre d'inconvénients inhérents aux secondes : les cordes coupent plus facilement la marchandise, qui est par ailleurs moins bien protégée des chocs et de l'humidité<sup>(639)</sup>.

Comme nous venons de le voir, le domaine du transport et de ses techniques n'est pas le mieux renseigné par la documentation. En effet, si les transactions autour des produits transportés font souvent l'objet d'un contrat écrit, ce n'est jamais le cas du transport lui-même. Nous échappe ainsi tout un volet de la vie de la route que l'on peut cependant tenter de restituer en utilisant des sources postmédiévales, voire des témoignages ethnographiques issus du XIX<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, il ressort que le mulet est exclusif, à l'exception, dans une moindre mesure, de la vallée du Rhône. En effet, il est le seul à être adapté aux routes de la région, pentues et étroites.

### C- Vitesse de circulation

---

Les vitesses de circulation sont assez difficiles à cerner, et si les mentions de voyageurs abondent dans la documentation, de même que des indications sur leurs parcours, ces dernières n'apportent que rarement des données chronologiques explicites à la journée près. Ensuite, il est bien évident que les distances de trajet doivent être calculées selon le kilométrage des routes médiévales, sensiblement plus courtes que les routes actuelles, ce qui en soit ne pose pas de problème puisque nous les avons clairement restituées. Cependant, il est parfois difficile de savoir quelle a été la route suivie entre deux étapes, certaines imposant des détours significatifs. Dans le cas où un doute subsiste, nous avons systématiquement choisi l'axe le plus court, sauf si un élément laisse penser qu'il en est autrement.

Le premier voyageur dont on connaisse le trajet associé à quelques dates repères est celui d'Urbain II, qui traverse le Vivarais lors du long périple qui l'amène à Clermont. Nous savons qu'il dédicace la cathédrale de Valence le 5 août 1095, pour ensuite rédiger une bulle au Puy le 15 août<sup>(640)</sup>. Néanmoins, entre les deux, nous ne possédons aucun repère chronologique, et il est évident qu'il n'a pas pu mettre une dizaine de jours pour relier les deux cités, distantes d'une centaine de kilomètres seulement. En effet, rien ne nous confirme qu'il soit parti de Valence le 5 et arrivé au Puy le 15. Nous ne pourrions malheureusement pas en tirer d'indication sur la vitesse de son voyage qui aurait alors été, en s'en tenant à ces données, inférieure à 10 kilomètres par jour, ce qui n'a aucun sens.

Il faut ensuite attendre le XIII<sup>e</sup> siècle pour que les indications se fassent plus précises. On sait par exemple que le comte d'Auvergne, qui en 1249 se rend de Clermont à la vallée du Rhône, suit la route du Puy à Aubenas, avant d'obliquer par Privas, jusqu'à Baix. Le journal de ses dépenses quotidiennes permet de savoir qu'il est le 4 octobre au Puy, le 9 à Montpezat, le 10 à Aubenas, le 11 à Baix, puis il remonte le Rhône vers Valence<sup>(641)</sup>. Il est évident que mettre cinq jours pour parcourir la quarantaine de

---

<sup>639</sup> ) AD 34, C 3156.

<sup>640</sup> ) Crozet (R.) : « Le voyage d'Urbain II et ses négociations avec le clergé de France », art. cité, p. 274-275.

kilomètres séparant Le Puy de Montpezat ne correspond pas à une vitesse de circulation réelle. Sans doute n'est-il pas parti du Puy le 4 octobre, mais nous ne pouvons cerner sa date de départ exacte. Par la suite, 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 séparent les deux villes, le col de l'Escrinet étant en outre à franchir. Devant des données si différentes, il est difficile de déterminer un temps de trajet moyen, mais on peut cependant en déduire qu'une étape de plus de quarante kilomètres n'est pas illusoire pour un voyageur. Le XIII<sup>e</sup> siècle nous apporte aussi d'autres voyages dont nous connaissons le rythme et les étapes. Ainsi, Eudes Rigaud, archevêque de Rouen emprunte-t-il le chemin de Régordane pour se rendre en pèlerinage à Saint-Gilles en 1260. 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<sup>er</sup> mai<sup>(642)</sup>. Sa vitesse est donc voisine de 30 kilomètres par jour. En 1283, au retour d'un voyage en Languedoc, le roi Philippe III emprunte aussi le chemin de Régordane. Il part de Nîmes le 18 octobre, passe à Alès le 19 et arrive au Puy le 25, soit une vitesse quotidienne moyenne de 25 kilomètres<sup>(643)</sup>. En 1285, Philippe le Bel suit le même chemin, en passant le 27 à Nîmes et en arrivant à Pradelles le 30 octobre, soit un temps de parcours comparable<sup>(644)</sup>. 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 à Alès les 22 et 23 avril, avant de prendre le chemin de Régordane qui les amène le 24 à Portes, le 25 à Villefort, le 26 à Luc, le 27 à La Sauvetat et le 28 au Puy, soit un parcours quotidien un peu supérieur à 30 kilomètres<sup>(645)</sup>.

Plus tardivement, en 1424, les muletiers arrêtés en Dauphiné et se dirigeant vers les foires de Genève avec de l'argent de contrebande ont traversé le Vivarais à la vitesse de 35 à 40 kilomètres par jour environ, ce qui est élevé, mais leur chargement suspect pouvait, il est vrai, leur commander de presser le pas afin d'abrèger le risque de tomber entre les mains des autorités royales<sup>(646)</sup>.

Ces données concernent avant tout le chemin de Régordane,. Sur les autres routes, pour lesquelles nous ne possédons pas de récit de voyage précis, on peut essayer de cerner les vitesses de circulation à partir de l'*Itinerarium de Brugiis*. Rédigé au XV<sup>e</sup> siècle

---

<sup>641</sup> ) AN, KK 503, f°50-51.

<sup>642</sup> ) Bonin (Th.) : *Registrum visitorum archiepiscopi rothomagensis, 1248-1269, op. cit.*, p. 365-367.

<sup>643</sup> ) Guigniaut et de Wailly : *Regnum mansione et itinera, op. cit.*, p. 430-468.

<sup>644</sup> ) Lalou (E.) : *Les comptes sur tablettes de cire de la Chambre aux Deniers de Philippe III le Hardi et de Philippe IV le Bel, op. cit.*, p. 96.

<sup>645</sup> ) Fawtier (R.) : *Comptes Royaux (1285-1314), op. cit.*, p. 626-630.

<sup>646</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 674.



à partir d'itinéraires du XIV<sup>e</sup> siècle, ce guide décrit la route du Puy à Avignon et détaille plusieurs étapes entre ces deux cités<sup>(647)</sup>. Sont ainsi mentionnés Le Monastier, Le Béage, Montpezat, Aubenas, Villeneuve-de-Berg, Saint-Montan, mais il ignore la cité de Viviers. Nous avons expliqué ce qu'il faut penser d'une telle lacune<sup>(648)</sup>, et retenons seulement ici que les étapes proposées aux voyageurs, qui servent aussi à décrire la route, sont distantes de 20 à 30 kilomètres en moyenne.

Il est intéressant de comparer ces vitesses avec celles constatées en plaine, afin de savoir si la montagne et les accidents d'une route présentant de fortes pentes et de multiples obstacles, ralentit les circulations. En ce qui concerne le sillon rhodanien, notons que les vitesses de circulation terrestres semblent nettement moindres que celles obtenues sur le fleuve, au moins à la descente. A titre d'exemple, lorsqu'en 1250, revenant du premier concile de Lyon, Innocent IV regagne l'Italie en suivant le sillon rhodanien, il embarque sur un bateau à Vienne le 19 décembre et arrive à Orange le 21, soit près de 100 kilomètres de voyage par jour<sup>(649)</sup>, le triple de ce qu'il est possible de faire à pied pour un voyageur normal. En 1343, c'est au tour d'Eudes IV, duc de Bourgogne, d'emprunter le Rhône lors d'un long périple dans le Midi. L'étape du 24 mai l'amène de Condrieu à Tournon, soit une soixantaine de kilomètres, celle du lendemain le conduit de Tournon à Pont-Saint-Esprit, soit une centaine de kilomètres<sup>(650)</sup>. A la « remonte », le Rhône est beaucoup moins rapide. Ainsi, les barques de *Francesco Datini* remontant le sel des Peccais jusqu'à Pont Saint-Esprit franchissent-elles seulement deux à six kilomètres par jour selon la saison<sup>(651)</sup>, les transports les plus rapides ne dépassant pas les quinze kilomètres quotidiens<sup>(652)</sup>. C'est sans doute cette lenteur qui explique que le fleuve ne soit jamais emprunté par des voyageurs dans le sens de la montée, ceux-ci n'apparaissant qu'à la descente dans les comptes de péages, comme dans les récits de voyages<sup>(653)</sup>. 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, constatons que l'archevêque de Rouen Eudes Rigaud ne va pas plus vite avant d'aborder le Massif Central que sur le chemin de

<sup>647</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 183.

<sup>648</sup> ) Cf. t. II, p. 292-293.

<sup>649</sup> ) Fédou (R.) : *Les papes du Moyen Age à Lyon*, op. cit., p. 59.

<sup>650</sup> ) Dubois (H.) : « Un voyage princier au XIV<sup>e</sup> siècle, 1344 », art. cité, p. 72-73.

<sup>651</sup> ) Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de Francesco Datini, 1368-1379 », art. cité, p. 177.

<sup>652</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 189.

<sup>653</sup> ) Ainsi entre 1447 et 1450, il ne passe personne dans le sens de la montée au péage de Baix. Cf. Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péage de Baix », art. cité, p. 293.

Régordane, de même que les marins génois ne ralentissent nullement le pas dans leur traversée des Cévennes. En effet, ces vitesses sont tout à fait comparables à celle calculées entre les foires de Champagne et les ports méditerranéens au XIII<sup>e</sup>, le trajet s'effectuant en 20 à 25 jours : qu'il s'agisse de passer par le sillon rhodanien ou par la montagne, le trajet quotidien s'établit entre 25 et 30 kilomètres environ<sup>(654)</sup>. Cependant, on peut douter que les courriers rapides rencontrés dans d'autres régions aient pu tenir les vitesses de chavauchée alors constatées en plaine. Ainsi, à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, les cavaliers rapides des ducs de Bourgogne franchissent jusqu'à 70 kilomètres par jour, atteignant parfois les 90 kilomètres<sup>(655)</sup>, alors qu'à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, les agents du roi parcourent plus de 50 kilomètres quotidiens<sup>(656)</sup>. Pour leur part, les courriers pontificaux peuvent sans difficulté dépasser les 100 kilomètres<sup>(657)</sup>. Tous auraient sans doute des difficultés sur les routes vivaroises et cévenoles, coupées d'escaliers, de ravines et de pentes, imposant parfois de mettre pied à terre.

En matière de routes et de transport, le Vivarais appartient bien à la fin du Moyen Age à l'arc méditerranéen où règne sans partage le mulet, à l'exclusion presque totale du roulage, ce qui le rapproche beaucoup plus sûrement de la Sicile décrite par Henri Bresc<sup>(658)</sup> ou des arrière-pays méditerranéens de Fernand Braudel<sup>(659)</sup>, que du Nord décrit par Alain Derville<sup>(660)</sup>. Ainsi, les routes médiévales régionales sont parfaitement adaptées aux conditions techniques du temps et au transport par mulets. En cela, le Vivarais est très proche d'autres régions montagneuses méridionales, comme les Pyrénées, où le mulet domine sans partage<sup>(661)</sup>, ou encore la Provence intérieure<sup>(662)</sup> et les Alpes<sup>(663)</sup>. Ces derniers se jouent des obstacles et de l'étroitesse des routes, tout en permettant des circulations aussi rapides que les charrois de plaine. Outre une

<sup>654</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Les registres des foires de Champagne », art. cité, p. 147-175.

<sup>655</sup> ) Pesez (J.M.) : « Délais de transmission du courrier dans l'état bourguignon au temps de Charles le Téméraire » art. cité, p. 257 et 259 ; Cauchies (J.-M.) : « Messageries et messagers en Hainaut au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 307-317.

<sup>656</sup> ) Demurger (A.) : « Les déplacements professionnels des agents du roi (vers 1380 - vers 1410) », art. cité, p. 113.

<sup>657</sup> ) Hayez (A.-M.) : « Les courriers des papes d'Avignon sous Innocent VI et Urbain V (1352-1370) », art. cité, p. 54.

<sup>658</sup> ) Bresc (H.) : *Un monde méditerranéen. Economie et société en Sicile, 1300-1450, op. cit.*, t. I, p. 357-364.

<sup>659</sup> ) Braudel (F.) : *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II, op. cit.*, t. I, p. 261

<sup>660</sup> ) Derville (A.) : « La première révolution des transports continentaux, (c.1000 - c. 1300.) », art. cité, p. 186-193.

<sup>661</sup> ) Tucoo-Chala (P.) : « Relations économiques entre le Béarn et l'Aragon du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 132.

<sup>662</sup> ) Baratier (E.) : « Production et débouchés du sel au bas Moyen Age », art. cité, p. 153.

<sup>663</sup> ) Chanaud (R.) : « Le mouvement du trafic transalpin d'après un journal du péage de Briançon (1368-1369) », art. cité, p. 116-117.

adéquation technique entre les routes et le moyen de transport, le portage à dos de mulet est aussi probablement adapté aux conditions démographiques. En effet, le Vivarais, et plus largement les régions méridionales, peuvent accepter ce mode de transport dévoreur de main-d'oeuvre car il est adapté aux mouvements de population par lesquels les massifs montagneux à l'entour fournissent des migrants définitifs ou saisonniers dont nombre sont spécialisés dans le transport <sup>(664)</sup>. Cet afflux de main-d'oeuvre se rencontre aussi dans un autre secteur du transport : le halage des navires sur le Rhône qui, jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle, se fait à force d'hommes <sup>(665)</sup>.

## Chapitre 3 : Hôpitaux et auberges : d'une hospitalité charitable à une hospitalité commerciale

Dès lors que le trafic s'anime et que le nombre de voyageurs augmente, la question de leur accueil se pose inévitablement. Plusieurs solutions sont alors mises en place, de l'hôpital routier à l'auberge urbaine ou rurale, variant dans le temps et suivant les lieux, villes, bourgs, villages ou rase campagne. Objet de recherches depuis de nombreuses années, l'hospitalité routière, à différencier dans une large mesure de l'assistance au malade et au pauvre, est maintenant bien connue et le phénomène de glissement de l'hospitalité charitable à une hospitalité commerciale a été mis en évidence à plusieurs reprises <sup>(666)</sup>.

### A- Les institutions d'accueil charitable

---

La question des institutions d'accueil charitable ne se laisse pas approcher facilement, dans la mesure où la documentation spécifique demeure limitée : peu d'hôpitaux nous ont légué des archives, et encore, lorsqu'elles existent, ce ne sont le plus souvent que des archives domaniales, rassemblant hommages, terriers et actes fonciers divers. L'activité hospitalière elle-même n'apparaît donc presque jamais dans de tels fonds. Même un simple inventaire des structures hospitalières se révèle délicat, puisque de nombreux hôpitaux routiers n'ont pas perduré jusqu'à la fin du Moyen Age. Il faut donc les traquer au travers de toutes les sources disponibles, quelles que soient leur nature et leur origine. Ainsi, nombre d'hôpitaux sont uniquement connus par une mention sibylline dans les confronts d'une terre reconnue ou vendue, ou encore, par la mention fortuite d'un hospitalier ou d'un gestionnaire quelconque comme témoin dans un acte n'ayant rien à voir avec l'hôpital.

<sup>664</sup> ) Braudel (F.) : *L'identité de la France*, op. cit., t. I, p. 138.

<sup>665</sup> ) Rossiaud (J.) : « Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 291.

<sup>666</sup> ) Nous pensons à Peyer (H.-C.) : *Von der gastfreundschaft zum gasthaus. Studien zur gastlichkeit im Mittelalter*, auquel nous avons accédé grâce à sa traduction italienne *Viaggiare nel medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, op. cit., p. 306-308.

Il importe ici de distinguer plusieurs types d'hôpitaux dont les fonctions se rapprochent souvent, mais qui n'ont, de part leurs origines et leurs implantations, pas directement la même raison d'être. Nous retiendrons d'abord les hôpitaux que nous qualifierons de « routiers », implantés en campagne le long des principaux axes, à l'écart de tout autre centre de peuplement. Ensuite, viennent les hôpitaux « urbains », parfois implantés le long des routes, mais toujours dans un contexte d'habitat groupé plus ou moins important, et ceux dépendant d'un établissement monastique ou d'un prieuré.

### a- Les hôpitaux routiers

Ces établissements sont les plus difficiles à identifier car, nous allons l'expliquer, ils disparaissent le plus souvent avant même le XIV<sup>e</sup> siècle. La documentation ne nous en livre donc que quelques-uns et demeure généralement avare de renseignements. Il a semblé nécessaire de nous appesantir plus longuement sur les hôpitaux routiers que sur les hôpitaux urbains, dans la mesure où ils sont directement en rapport avec le voyage, mais aussi car ils sont plus méconnus. Cependant, il est généralement impossible d'aller au-delà du simple inventaire faute de sources. Quatorze de ces établissements ont pu être identifiés assurément ou très probablement.

C'est d'abord l'hôpital de Chaumiène, situé sur une crête isolée au nord de la vallée de l'Ardèche, jalonnant le parcours de la route d'Aubenas à Pradelles par Thueyts <sup>(667)</sup>. L'*hospicium de Chalmi Media* est mentionné en 1194 ; il sert alors de limite au territoire de Vauclare, voisin de Chaumiène et appartenant à l'abbaye de Mazan <sup>(668)</sup>. Il faut ensuite attendre presque un siècle pour que cet établissement soit encore mentionné. En 1283, il apparaît comme confront dans une transaction entre Pons de Montlaur et l'abbaye de Mazan, mais il n'est alors plus question que du *casale vocatum Lespital del strada de Chalmmeyana*, signe que l'établissement n'existe sans doute plus et qu'il n'en demeure que le souvenir attaché à une parcelle sur laquelle des ruines sont peut-être encore visibles <sup>(669)</sup>. Hormis ces deux jalons ténus, nous ne possédons strictement aucun élément ou indice pouvant nous indiquer l'appartenance de cet hôpital à une quelconque congrégation, ni, bien entendu, apportant quelques lumières sur sa gestion et son degré d'importance.

Non loin de là, un hôpital est pareillement attesté de manière très ténue au col du Pal, sur la route de Viviers au Puy, à son débouché sur le Plateau. Nous savons simplement que la *domus de Palo* est en 1291 entre les mains de l'hôtel-dieu du Puy <sup>(670)</sup>. La documentation postérieure, pourtant abondante et dépouillée presque exhaustivement, ne le mentionne plus aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, laissant penser qu'il a connu le même sort que celui de Chaumiène. La chapelle *Marie Magdalene de Palo* est quand même encore

---

<sup>667</sup> ) Cf. t. II, p. 41.

<sup>668</sup> ) AD 07, 3H 1, f°1.

<sup>669</sup> ) AD 07, 3H 1, f°63v° et ss.

<sup>670</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 537.

attestée en 1424, mais il n'est plus question d'hôpital <sup>( 671 )</sup>, alors que le toponyme *Magdalene de Palo* est attesté en 1475 <sup>( 672 )</sup>. La chapelle Sainte-Madeleine est encore mentionnée en 1543, dépendant du prieuré de Charay, qui relève, comme l'hôtel-dieu, du chapitre cathédral du Puy <sup>( 673 )</sup>.

Plus au nord, on rencontre encore un hôpital à Ligeret, le long de la route d'Usclades aux Estables, section de la route de Saint-Agrève à Aubenas. Son existence est attestée en 1298 <sup>( 674 )</sup>. Il semble avoir disparu à cette date, puisque l'hôtel-dieu du Puy échange ses biens dans le secteur de l'hôpital avec l'abbaye de Mazan et que, par la suite, jamais il n'est fait mention d'un l'hôpital à Ligeret qui quitte le patrimoine de l'hôtel-dieu pour celui de l'abbaye de Mazan. Au XV<sup>e</sup> siècle, l'hôpital ne subsiste que sous la forme d'un toponyme <sup>( 675 )</sup>.

Aux confins du Vivarais et du Forez, on mentionnera encore l'hôpital de la Rivoire, non loin de Vanosc, situé sur la route reliant Annonay à la vallée de la Deûme par les crêtes <sup>( 676 )</sup>. *L'hospitium de Rivoris subtus Vanosc* est cité comme confront dès 1291 <sup>( 677 )</sup>, puis il apparaît encore en 1317 <sup>( 678 )</sup> et 1326 <sup>( 679 )</sup> et ne figure ensuite dans aucun autre document et de plus, le chemin sur lequel il se trouve n'est pas un axe majeur de la fin du Moyen Age. Rien ne permet de rattacher cet hôpital à une quelconque congrégation hospitalière, telle celle de l'hôtel-dieu du Puy.

Dans le même secteur, l'hôpital du Tracol, sur la route de Vienne au Puy par Argental, est attesté dès 1265, lorsqu'apparaît *l'ecclisia hospitalis Sancti Maximi* <sup>( 680 )</sup>. En 1280, il est encore question de l'hôpital, et on apprend même qu'il dépend du prieuré casadéen voisin de Saint-Sauveur-en-Rue lorsque Guillaume *Hyemalis*, prêtre, se donne au prieur de Saint-Sauveur qui le reçoit comme donat et lui confie la direction de l'hôpital du prieuré dédié à saint Maxime <sup>( 681 )</sup>. Par la suite, l'hôpital n'est plus jamais clairement attesté et seul apparaît l'hagiotopeyme Saint-Maxime, sous la forme *Tracolum Sancti*

<sup>671</sup> ) AD 07, 2E 5909, f°15.

<sup>672</sup> ) AD 07, 42J 359, f°4.

<sup>673</sup> ) AD 07, 2E 2581, f°289.

<sup>674</sup> ) AD 07, 3H 10.

<sup>675</sup> ) AD 07, 3H 7 et 8.

<sup>676</sup> ) Cf. t. II, p. 22-25.

<sup>677</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°15, p. 232.

<sup>678</sup> ) *Ibidem*, n°29, p. 238.

<sup>679</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Haut-Vivarais*, op. cit., t. I, p. 73.

<sup>680</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., p. 122.

*Maximi*, en 1331 <sup>( 682 )</sup> et 1365 <sup>( 683 )</sup>, ce qui laisse penser qu'il perd également de la vitalité ou disparaît complètement.

Sur la même route, mais en Velay, entre Yssingeaux et Le Puy, il faut encore mentionner l'existence d'un hôpital routier au col du Pertuis, attesté en 1280 <sup>( 684 )</sup> ; il devient ensuite une importante dépendance antonine du Velay <sup>( 685 )</sup>.

Un autre hôpital routier isolé est attesté sur le tracé de la route de Régordane, au nord de Pradelles. L'hôpital Saint-Nicolas de Montpastour est mentionné dès 1282 <sup>( 686 )</sup>, mais en 1321, il n'est plus question que de la chapelle de Montpastour, dépendant de l'Hôtel-Dieu du Puy <sup>( 687 )</sup>, puis en 1343 de la grange <sup>( 688 )</sup>. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle et au début du XVI<sup>e</sup> siècle, ce n'est plus qu'un domaine rural de l'hôtel-dieu, sans référence aucune à l'hôpital <sup>( 689 )</sup>. Le déclin de l'établissement semble donc patent à la fin du Moyen Age, et on peut même douter qu'il fonctionne encore dans le courant du XIV<sup>e</sup> siècle.

Viennent ensuite plusieurs établissements mal attestés, souvent mentionnés de manière ambiguë et peu explicite, comme l'hôpital du Malpas, à l'ouest de Privas, le long de la route du Pouzin au Puy. L'*hospicia deux Malpas* n'est mentionnée qu'en 1281, lorsqu'elle sert de limite à l'étendue de la charte de franchises alors concédée aux habitants du lieu par le comte de Valentinois <sup>( 690 )</sup>. Il est certain que le terme d'*hospicia* ne renvoie pas à lui seul, de façon assurée, à la présence d'un hôpital, mais désigne globalement une maison. Néanmoins, dans ce cas précis, plusieurs facteurs se conjuguent laissant penser qu'il peut s'agir d'un tel établissement. Le caractère remarquable de cette *hospicia*, tout d'abord, puisqu'elle est choisie comme limite, ce qui implique qu'elle soit connue de tous et ne puisse être confondue avec aucune autre : ce ne serait sans doute pas le cas d'une simple maison paysanne. Ensuite, elle se trouve en bordure même de la route en un lieu difficile, ainsi qu'en témoigne le toponyme, loin de

<sup>681</sup> ) *Ibidem*, p. 149-150.

<sup>682</sup> ) *Ibidem*, p. 248.

<sup>683</sup> ) *Ibidem*, p. 255.

<sup>684</sup> ) *Gallia christiana novissima*, t. XVI, instr., coll. 260.

<sup>685</sup> ) Perel (J.) : « Les antonins en Haute-Loire », art. cité, p. 67-102.

<sup>686</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire*, op. cit., p. 189.

<sup>687</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 364.

<sup>688</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 906, f° 10.

<sup>689</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 376.

<sup>690</sup> ) Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 8.

tout habitat, village ou hameau : Privas est à une quinzaine de kilomètres à l'est, Mézilhac, à une dizaine à l'ouest, Genestelle et Issamoulenc ou Saint-Julien-du-Gua étant à plus d'une demi journée de voyage vers le nord ou le sud. Dans tous les cas, si on retient l'existence de cet hôpital, il n'est plus mentionné ensuite, suivant en cela une chronologie identique à d'autres établissements dont l'existence est avérée.

La *domus de Morreon* attestée en 1352<sup>(691)</sup>, est située au sud-est d'Annonay, le long de la route de Sarras à Annonay<sup>(692)</sup>. Cette *domus* pourrait aussi éventuellement renvoyer à la présence d'un hôpital, ce terme, tout comme au Malpas ou au Pal, ne semble pas désigner une maison paysanne, alors que les lieux, à l'heure actuelle un modeste hameau, ne présentent aucune maison forte ou noble pouvant prêter à confusion. L'hôpital du Pal, dont l'identification ne peut être mise en doute est d'ailleurs mentionné comme la *domus de Palo*.

On peut aussi proposer de rajouter à cette liste un éventuel hôpital situé le long de la route de Régordane sur la Cham de la Molette, non loin de La Garde-Guérin, dont la chapelle est dédiée à Saint-Blaise, mais nous ne le connaissons que par des sources de seconde main peu explicites, ce qui nous permet de douter de son existence, ou pour le moins de rester prudent<sup>(693)</sup>.

Toujours sur le chemin de Régordane, il est question au XVIII<sup>e</sup> siècle de « l'hôpital de la Souche où est à présent bastie la chapelle de Saint-Thomas », situé non loin de La Bastide<sup>(694)</sup>. Le silence des sources médiévales consultées peut faire douter de l'ancienneté de ce dernier, bien qu'il soit difficilement envisageable qu'un tel établissement soit le fruit de la période Moderne.

On peut aussi éventuellement restituer l'existence d'un hôpital sur le chemin de Régordane, entre Cellier-du-Luc et Luc, dont le souvenir est conservé par le toponyme<sup>(695)</sup> Mas de l'Hôpital<sup>(696)</sup>. Un autre établissement se trouverait à l'est de Vinezac, au

<sup>691</sup> ) AD 07, 90H 10, n°3.

<sup>692</sup> ) Cf. t. II, p. 38-40.

<sup>693</sup> ) Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1688, op. cit.*, vol. 3, p. 112.

<sup>694</sup> ) AD 30, C 168.

<sup>695</sup> ) Dans une certaine mesure, la toponymie peut encore nous indiquer l'existence probable de plusieurs hôpitaux. Néanmoins, c'est une approche risquée envers laquelle il faut rester prudent : elle ne fournit presque jamais de repères chronologiques et de plus, l'identification de la nature de l'hôpital en question n'est pas aisée. Aussi, nous nous limiterons simplement à un recensement des toponymes dérivés d'*hospitalis*, en éliminant tous ceux qui se trouvent liés à la présence de domaines des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem, comme par exemple à Tournon, au débouché du pont du Doux, où les références à un hôpital renvoient en fait au membre de la Sainte-Epine dépendant des hospitaliers de Devesset. Pareillement, le lieu-dit *l'Espital*, situé à Vallon, attesté en 1464 [AD 07, 1Mi 15/r2], ne renvoie pas à la présence d'un établissement charitable, mais bien à des domaines des hospitaliers de Jalès qui possèdent plusieurs terres accensées dans le secteur. De la sorte, après un tri sévère, on peut suggérer l'existence de plusieurs hôpitaux absolument inconnus de la documentation, mais la prudence s'impose. La liste que nous en avons dressée doit plus être considérée comme une base de réflexion orientant des recherches documentaires futures que comme un élément d'inventaire définitif.

bord de la route d'Aubenas à Joyeuse, où subsiste encore le toponyme l'Hôpital <sup>(697)</sup>, de même qu'il y en aurait un au sud de Quintenas, au hameau de Bille, sur la route d'Annonay à Tournon, marqué à l'heure actuelle par le toponyme Mas-de-l'Hôpital <sup>(698)</sup>.

La documentation ne nous apporte donc qu'un secours limité pour connaître ces hôpitaux routiers : disparaissant assez tôt, ils n'existent plus lorsque les sources deviennent plus nombreuses. Presque tous ne sont mentionnés que dans une seule charte, ce qui suggère qu'un grand nombre nous demeure encore inconnu. Cette liste d'établissements appelle une première série de remarques : le Plateau, à proximité du Velay, semble mieux couvert que le reste du Vivarais, pour autant que l'on puisse en juger au travers d'une documentation avare de renseignements. Sans doute les conditions climatiques, liées à l'absence de gros bourgs, peuvent expliquer cette multiplication. Remarquons en effet que tous ces établissements ou presque se situent dans des secteurs désolés, généralement à plusieurs heures de marche de toute agglomération significative : on est donc dans une situation bien différente de celle rencontrée dans des régions très peuplées, au semis villageois serré, comme le sud du sillon rhodanien, où très peu d'hôpitaux sont isolés <sup>(699)</sup>. A l'inverse, l'implantation à proximité d'un col, comme au Pal, ou sur une crête déserte, comme à Chaumiène, ou éventuellement au Malpas, rappelle, à l'échelle de la région, les hôpitaux sur les cols alpins ou pyrénéens <sup>(700)</sup>. C'est d'ailleurs cette préoccupation qui est mise en avant dans l'acte de fondation du prieuré augustinien de Notre-Dame-du-Bonheur, sur le mont Aigoual, certes à quelques distances du Vivarais, mais dans une situation comparable à celle du Plateau, du mont Mézenc ou du Tanargue. Le fondateur veut que son héritier « soit tenu d'y placer un homme pour gouverner ledit hopital qui sonnera tous les jours et nuits nebuluses ladite cloche pour diriger dans les montagnes les voyageurs et les pauvres, veut que les dits voyageurs et pauvres y soient tenus et nourris suivant leur qualité jusqu'à ce que le temps leur permette de s'en aller » <sup>(701)</sup>. Même si l'acte original de 1002 a fait l'objet d'une

<sup>696</sup> ) Cadastre napoléonien de Cellier-du-Luc, 1828.

<sup>697</sup> ) Cadastre napoléonien de Vinezac, 1833.

<sup>698</sup> ) Cadastre napoléonien de Saint-Romain-d'Ay, 1832.

<sup>699</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 755-756.

<sup>700</sup> ) Sur quelques hôpitaux des Alpes, cf. Capone (B.) : « L'ospedale di Saint-Jean di Rumeyrans ad Aosta, recensioni e notiziario », art. cité ; Daviso di Charvensod (M.-C.) : *I pedagogi delle Alpi occidentali nel MedioEvo*, op. cit., p. 51 ; Chiesi (G.) « Un priore nella tempesta. L'ospizio di Pollegio nel Quattrocento », art. cité ; Quaglia (L.) : *La maison du Grand-Saint-Bernard des origines aux temps actuels*, op. cit. ; Sergi (G.) : « 'Domus Montis Genisii'. Lo sviluppo di un ente ospedaliero, una competizione di poteri », art. cité. Sur la mise en place d'une multitude d'hôpitaux jalonnant les cols pyrénéens et complétant les principaux établissements que sont Roncevaux ou Sainte-Christine-du-Somport, cf. Jugnot (G.) : « Le développement du réseau d'assistance aux pèlerins en Navarre de la fin du X<sup>e</sup> siècle au début du XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 227-230.

<sup>701</sup> ) AD 30, 1E 1884, Pièce 2.



interpolation à la fin du Moyen Age et que ce passage fait partie du texte ajouté <sup>( 702 )</sup>, il est certain que les conditions hivernales rencontrées en ces contrées imposaient l'installation de points d'accueil stables et assurés.

Il est impossible de fixer une origine à ces établissements, faute de toute source. On peut seulement savoir qu'ils ont, en fait, été fondés avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, voire même au plus tard dans la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, ainsi que le suggère le cas de l'hôpital de Chaumiène, déjà attesté en 1194, alors que tous les autres apparaissent dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle. Leur évolution est mieux connue, puisqu'ils paraissent tous, soit abandonnés, soit en voie d'abandon, à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle ou dans les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle. Celui de Chaumiène est ruiné en 1293, alors que ne subsistent que les chapelles de ceux de Montpastour et du Pal, avant de finir au rang de domaine rural comme Montpastour, ou pire, de simple lieu-dit, comme Chaumiène, le XIV<sup>e</sup> siècle scellant presque partout leur disparition. La chronologie vivaroise est donc proche de celle constatée pour les hôpitaux routiers rouerguats qui connaissent une évolution similaire, étant particulièrement brillants aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles avant de s'effacer <sup>( 703 )</sup>.

Tout comme leurs origines sont méconnues, leur rattachement à une congrégation hospitalière ou à un établissement plus important demeure mal renseigné. Retenons que ceux du Pal, de Ligeret et de Montpastour, tout comme l'hôpital semi-urbain de Saint-Agrève, dépendent de l'hôtel-dieu du Puy, et sont implantés le long des principales routes conduisant à la cité mariale, en liaison avec l'essor populaire du pèlerinage dès le XI<sup>e</sup> siècle <sup>( 704 )</sup>. En outre, l'hôtel-dieu du Puy est loin de détenir un monopole sur les établissements routiers de la région, puisque, par exemple, l'abbaye de la Chaise-Dieu, par l'intermédiaire de son prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue, possède celui du Tracol. Rien ne nous permet toutefois de préciser de quel établissement dépend la majorité des hôpitaux identifiés.

Leur fonctionnement est aussi très énigmatique, de même que leur capacité d'accueil et la nature de leurs bâtiments. Tout au plus sait-on qu'en 1280, l'hôpital Saint-Maxime du Tracol, dépendant du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue, est géré par un prêtre donat responsable de l'établissement <sup>( 705 )</sup>, alors qu'en 1291 la *domus de Palo* est sous la responsabilité d'un *rector seu governor* <sup>( 706 )</sup>. Ces édifices étant abandonnés depuis bien longtemps, aucune étude du bâti n'est aujourd'hui envisageable, ces hôpitaux ayant fini par disparaître. Seules des fouilles archéologiques pourraient en restituer l'organisation matérielle, permettant alors de préciser le cadre d'accueil ; elles sont malheureusement inexistantes dans ce domaine.

<sup>702</sup> ) Venturni (A.) : « La charte de fondation du prieuré Notre-Dame du Bonheur », art. cité.

<sup>703</sup> ) Bousquet (J.) : « Les premiers textes concernant les hôpitaux en Rouergue, essai d'interprétation », art. cité, p. 120-125.

<sup>704</sup> ) Cf. infra, p. 314-315.

<sup>705</sup> ) *Ibidem.*, p. 149-150.

<sup>706</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 537.

Ces hôpitaux, dont la fonction première est indiscutablement l'accueil du voyageur ainsi que le suggère leur situation loin de tout lieu habité et en bordure des principaux axes, ne peuvent à eux seuls répondre aux problèmes de l'hospitalité viaire. Ils sont associés à des établissements mieux connus et plus courants, les hôpitaux urbains, périurbains ou villageois.

### **b- Les hôpitaux villageois, urbains ou périurbains**

Ce sont ces établissements, associant tout autant accueil charitable du « pauvre passant » et assistance aux plus démunis ou aux malades, qui ont fait l'objet de toute l'attention de plusieurs générations de médiévistes <sup>(707)</sup>. Il ne s'agit pas pour nous d'ouvrir ce volumineux dossier à l'échelle du Vivarais, les problématiques tant spirituelles que sociales de l'assistance dépassant nos travaux, mais d'envisager en quoi ces établissements peuvent offrir un gîte et un couvert au voyageur lorsqu'il traverse la région. Notre premier souci sera ici de les inventorier et de les cartographier, nous trouvant confronté alors au même problème que pour les hôpitaux routiers déjà évoqués. Le manque de sources spécifiques permettant d'en dresser la liste impose de recourir à tout type de document disponible. Il s'agit alors le plus souvent de mentions d'un hôpital comme simple confront, ou encore, d'un texte indiquant le nom d'un recteur hospitalier. La liste des sources est donc longue, jamais close, ce qui implique que de nouveaux dépouillements apporteront inévitablement leur lot de nouvelles découvertes.

De plus, ne travaillant pas sur les structures d'assistance dans leur ensemble, il est important de bien cerner le type d'établissement et d'oeuvre charitable nous intéressant. Il est évident que les aumônes et autres charités ne sont pas à prendre ici en compte. Consistant à distribuer de la nourriture à des dates ou des jours précis, elles ne sont pas à considérer directement comme des structures d'accueil pouvant aider le voyageur. Se multipliant aussi rapidement en Vivarais que dans l'ensemble des régions voisines à la fin du Moyen Age <sup>(708)</sup>, elles peuvent tout à fait distribuer de la nourriture aux passants, pèlerins avant tout <sup>(709)</sup>, mais c'est bien peu pour y voir de véritables s auxiliaires de la route.

La documentation consultée permet de connaître l'existence de 65 établissements environ <sup>(710)</sup>, soit un pour quatre à cinq paroisses <sup>(711)</sup>, ce qui est sensiblement moins

<sup>707</sup> ) Sans détailler tous les titres sur la question, on retiendra par exemple, par ordre chronologique, *Assistance et assistés jusqu'en 1610* (actes du 97<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972), *op. cit.* ; *Assistance et charité* (Cahiers de Fanjeaux, n°13, Fanjeaux, 1977), *op. cit.* ; Imbert (J.) dir. : *Histoire des hôpitaux en France*, *op. cit.* ; *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), *op. cit.* ; Mollat (M.) : « L'hôpital dans la ville au Moyen Age en France », art. cité ; *Fondations et oeuvres charitables au Moyen Age* (actes du 121<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Nice, 1996), *op. cit.*

<sup>708</sup> ) Le Blévec (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV<sup>ème</sup> siècle », art cité, p. 257-267.

<sup>709</sup> ) Péricard-Méa (D.) : *Le culte de Saint Jacques : pèlerins de Compostelle et pèlerinages en France à la fin du Moyen Age*, *op. cit.*, t. II, p. 493-498.

<sup>710</sup> ) L'identification de quelques-uns n'étant pas assurée.

---

que dans les régions voisines, comme le Comtat, où près de 140 hôpitaux ont été recensés, soit un pour deux ou trois paroisses <sup>(712)</sup>. Dans l'optique qui nous occupe, l'accueil du voyageur, il convient de se poser la question de l'adéquation entre réseau routier et implantation hospitalière, la liste d'établissements dressée permettant d'en établir une première cartographie <sup>(713)</sup>. On constatera tout d'abord qu'au XIV<sup>e</sup> siècle, période pour laquelle nous connaissons le plus d'établissements, toutes les régions, ou presque, sont couvertes. Seules quelques zones du nord du Vivarais, autour de la vallée du Doux, ou encore le Plateau de Vernoux et le Plateau vivaro-vellave apparaissant nettement sous équipées par rapport aux autres régions. Si cette différence peut partiellement s'expliquer par des sources moins nombreuses entraînant une probable méconnaissance du semis hospitalier, il faut relever que ce sont aussi des régions globalement moins urbanisées que le Bas-Vivarais. On s'explique mal l'absence d'hôpitaux dans de gros bourgs comme le Cheylard, ou même par exemple à Lamastre, qu'il faut sans doute lier à une lacune documentaire. Si les plus fortes concentrations hospitalières, comme Annonay et Aubenas, ou encore Bourg-Saint-Andéol, caractérisées par l'existence de plusieurs hôpitaux, de deux à quatre, ce qui est déjà beaucoup à l'échelle des petites villes de la région, sont liées à un certain niveau de développement urbain, on rencontre aussi des établissements dans des localités très modestes, par exemple Alba <sup>(714)</sup>, ou encore Rochemaure <sup>(715)</sup> et Le Teil <sup>(716)</sup>. La route semble alors entrer ici en jeu, puisque tous les villages possédant un hôpital sont sur un axe important, voire même au carrefour de plusieurs, comme dans d'autres régions, par exemple dans le diocèse d'Aix <sup>(717)</sup> ou dans celui de Lyon <sup>(718)</sup>. Il est évident que l'hôpital d'Alba n'a pas pour fonction première d'assister les nécessiteux de ce modeste village, sachant que rares doivent être les pauvres forains attirés par ce dernier. De même, les hôpitaux du Pouzin, de Malleval, de Bourg-Argental, de Montpezat, de Saint-Agrève ou de Boulieu ne voient-ils sans doute pas arriver de nombreux nécessiteux locaux, mais plus souvent des voyageurs en quête d'un hébergement pour la nuit ou de pauvres hères allant de gîte en gîte. Les ordres hospitaliers comme les Antonins ne s'y trompent d'ailleurs pas et ne

<sup>711</sup> ) Le nombre précis de paroisses est difficile à connaître. On peut néanmoins, sur la base des pouillés de la fin du Moyen Age, complétés par la documentation notariale, envisager l'existence de 300 à 320 paroisses.

<sup>712</sup> ) Chiffolleau (J.), Le Blévec (D.), Zerner (M.) : « Aspects de l'institution hospitalière dans la région comtadine au Moyen Age », art. cité, p. 300-303.

<sup>713</sup> ) Cf. infra, annexes, carte des hôpitaux et des maladreries.

<sup>714</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis.

<sup>715</sup> ) AD 38, B 3518.

<sup>716</sup> ) AD 07, 2E 8143, f°40.

<sup>717</sup> ) Coulet (N.) : « Hôpitaux et oeuvres d'assistance dans le diocèse et la ville d'Aix, XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> », art. cité, p. 220.

<sup>718</sup> ) Gutton (J.-P.) : *La société et les pauvres, l'exemple de la généralité de Lyon, 1534-1789*, op. cit., p. 223.

s'installent que dans les principales villes, Aubenas et Annonay.

Retracer l'histoire de ces hôpitaux est difficile, pour ne pas dire impossible. Tout comme pour les hôpitaux routiers, nous n'en connaissons généralement que l'existence, leurs origines se perdant le plus souvent dans un complet vide documentaire et leur fonctionnement ne transparaissant pas derrière les mentions sibyllines que nous en possédons. Les plus anciens dont nous ayons conservé le souvenir sont ceux de Viviers, attesté en 1170<sup>(719)</sup>, et de Bourg-Saint-Andéol, mentionné dans les années 1153-1154<sup>(720)</sup>. Au XII<sup>e</sup> siècle, notons aussi l'existence d'un hôpital à Rochemaure, associé à l'église Sainte-Marie-Madeleine d'*Exobrer*, attesté en 1197 mais existant déjà auparavant ainsi que le rappelle l'acte par lequel il est donné au prieuré clunisien de Rompon<sup>(721)</sup>. Il faut toutefois attendre le XIII<sup>e</sup> siècle pour que le nombre d'hôpitaux connus se multiplie, mais il faut sans doute voir là le fruit de l'essor numérique de la documentation tout autant que l'essor du fait hospitalier : nous ne possédons aucune charte de fondation du XIII<sup>e</sup> siècle pour les hôpitaux vivarois, qui semblent tous ou presque être bien antérieurs. En effet, des localités comme Aubenas, ou encore Annonay et Tournon, qui seront bien pourvues en hôpitaux à la fin du Moyen Age ne sont pas renseignées avant les premières années du XIII<sup>e</sup> siècle au mieux, et plus encore, avant les années 1250. De même, l'étoffement perceptible du nombre et de la répartition des hôpitaux dans l'espace vivarois qui caractérise le XIV<sup>e</sup> siècle est probablement le fruit de l'arrivée d'une source nouvelle, la documentation notariale, mais nous sommes alors confrontés à des indications de moins en moins précises, les hôpitaux apparaissant le plus souvent comme de simples confrats. Toutes périodes confondues, les seuls hôpitaux pour lesquels nous possédons une charte de fondation sont l'hôpital Notre-Dame d'Annonay, fondé en 1320 par un prêtre de la ville sur son lit de mort<sup>(722)</sup> et celui dit de Chaste, à Tournon, fondé en 1340 par Pierre de Chaste, prêtre de la collégiale Saint-Julien-de-Tournon<sup>(723)</sup>.

Ignorant généralement tout des fondateurs de ces hôpitaux, nous ne savons souvent pas non plus de qui ils dépendent, ni qui les contrôle. Remarquons tout d'abord que parmi les hôpitaux urbains ou périurbains, il semble qu'un seul appartienne à l'hôtel-dieu du Puy, contrairement aux hôpitaux strictement routiers déjà évoqués. Ce dernier ne possède en effet que l'hôpital Notre-Dame de Lestra, attesté dès 1273<sup>(724)</sup>, certes situé aux portes de Saint-Agrève, mais avant tout lié à la route, tel que le rappelle son nom, ou encore son emplacement, en bordure de l'axe de Tournon au Puy par la vallée du Doux.

<sup>719</sup> ) B.N.F., Collection Baluze, Ms. 19, f° 62 r°-63 v°. Cf. Scheffer-Boichorst (P.) : « Un diplôme inédit de Frédéric I<sup>er</sup> de 1170 pour l'hôpital Saint-Jean à Viviers », art. cité.

<sup>720</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, GG 71.

<sup>721</sup> ) AD 38, B 3518.

<sup>722</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., p. 132.

<sup>723</sup> ) AD 07, 118H 1, n°1.

<sup>724</sup> ) AD 07, 52 J 113, f° 23.

Pour leur part, les antonins ont implanté une préceptorie à Annonay et une à Aubenas, attestées respectivement depuis 1262<sup>(725)</sup> et 1217<sup>(726)</sup>, desquelles dépendent l'hôpital de Tournon, attesté comme toponyme dès 1448<sup>(727)</sup>, et une maison située à Pradelles, mentionnée en 1478 dans le *Liber religionis Sancti Anthonii Viennensis sacre reformationis*<sup>(728)</sup>. Pour sa part, l'ordre du Saint-Esprit, de Montpellier, possède un hôpital à Barjac depuis le milieu du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(729)</sup> et un à Largentière attesté depuis 1361<sup>(730)</sup>, alors que l'hospice d'Aubrac détient en 1329 l'hôpital de Luc, le long de la route de Régordane<sup>(731)</sup>. Les autres établissements rencontrés ne semblent dépendre d'aucun ordre hospitalier, mais être simplement rattachés à telle ou telle église. Ainsi, l'hôpital de Viviers demeure sous l'étroit contrôle du chapitre cathédral jusqu'à la fin du Moyen Age<sup>(732)</sup>. A Tournon, l'hôpital de Chaste, dont on sait qu'il a été fondé en 1340 par Pierre de Chaste, prêtre de la ville, relève de la collégiale Saint-Julien qui, en 1441, en nomme le recteur<sup>(733)</sup>. Quelques établissements dépendent aussi de prieurés ou de monastères, comme l'hôpital de Rochemaure, donné en 1197 au prieuré clunisien de Rompon<sup>(734)</sup>, ou celui du Pouzin, attesté en 1283<sup>(735)</sup>.

Alors qu'un mouvement de municipalisation des hôpitaux, ou au moins de contrôle de ceux-ci par les consulats, se développe à la fin du Moyen Age en de nombreuses régions<sup>(736)</sup>, il ne semble pas que les autorités municipales vivaroises se soient intéressées de près à la gestion des hôpitaux de leur ressort, qu'il s'agisse de villes comme Aubenas, Annonay, Tournon ou Joyeuse, et à plus forte raison de villages modestes dépourvus de toute personnalité municipale. Il est vrai que les sources

<sup>725</sup> ) AD 07, 1Mi 150.

<sup>726</sup> ) Vézian (A.) : « Cartulaire des Antonins d'Aubenas », art. cité, p. 23, n° 117.

<sup>727</sup> ) Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, op. cit., p. 111.

<sup>728</sup> ) Mischlewski (A.) : *Un ordre hospitalier au Moyen Age, les chanoines réguliers de Saint-Antoine-en-Viennois*, op. cit., p. 164.

<sup>729</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 124.

<sup>730</sup> ) AD 07, 14H 5.

<sup>731</sup> ) AD 48, 6J 1, n°462.

<sup>732</sup> ) Le Blévec (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV<sup>e</sup> siècle », art cité, p. 265.

<sup>733</sup> ) AD 07, G 281.

<sup>734</sup> ) AD 38, B 3518.

<sup>735</sup> ) AD 38, B 3542.

<sup>736</sup> ) Imbert (J.) dir. : *Histoire des hôpitaux en France*, op. cit., p. 91-95.

municipales manquent le plus souvent, mais les comptes consulaires de Tournon, couvrant une large partie du XV<sup>e</sup> siècle, ne témoignent nullement d'un tel engagement. Tout au plus peut-on constater qu'à Joyeuse, les consuls nomment un procureur des affaires pieuses qui, en 1415, somme le prêtre en charge de l'hôpital d'y faire des réparations <sup>(737)</sup>. L'absence de municipalités puissantes explique sans doute cette carence dans la région, constat similaire à celui dressé dans les petites villes du Lyonnais et du Forez voisins au XV<sup>e</sup> siècle <sup>(738)</sup>.

Alors que nous avons constaté que la majorité des hôpitaux routiers isolés disparaissent au plus tard dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, qu'en est-il des établissements urbains ? Les principaux d'entre eux, implantés dans les villes et les bourgs les plus importants, subsistent par-delà la fin du Moyen Age qui dans la région demeure encore marquée par un certain élan hospitalier <sup>(739)</sup>. Cependant, nous pouvons nous demander si les plus modestes, implantés dans de simples villages, parviennent à traverser les XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles sans disparaître, ou au moins sans fortement décliner. Dans tous les cas, alors qu'à la fin du Moyen Age, les hôpitaux souffrent, fait général, d'une relative défiance de la part des populations, leurs libéralités se tournant vers d'autres formes d'assistance que sont les confréries, les aumônes ou encore les charités, ces petits établissements villageois ont-ils encore des revenus suffisants pour remplir leur mission et continuer d'exister ? Même si les legs aux hôpitaux se maintiennent davantage dans les villes du sud du Vivarais rhodanien qu'ailleurs <sup>(740)</sup>, on peut en douter, sans en avoir il est vrai la preuve au travers de la documentation exploitée. Le tableau de ces hôpitaux villageois au XVI<sup>e</sup> siècle a pu être dressé en d'autres régions, comme en Bourgogne. Il est éloquent : hospices abandonnés et sans service d'assistance au mieux, bâtiments totalement ruinés au pire, en passant par tous les stades de l'abandon et de la dégradation matérielle <sup>(741)</sup>. Remarquons que l'hôpital d'Alba ne semble plus jamais attesté après le XIV<sup>e</sup> siècle. Ceux de Vogüé et de Saint-Sernin ont déjà disparu en 1464 et seule la toponymie en conserve le souvenir <sup>(742)</sup>. D'autres encore subsistent jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle avant de disparaître alors. Même en ville, un certain nombre de problèmes se posent, et si l'hôpital de Viviers est encore financé et géré activement par les chanoines du chapitre cathédral jusqu'à la fin du Moyen Age <sup>(743)</sup>, on sait qu'en 1502, l'hôpital Saint-Georges, situé dans Aubenas, adossé à l'église Saint-Dominique, est ruiné <sup>(744)</sup>.

<sup>737</sup> ) AD 07, 1J 152.

<sup>738</sup> ) Gutton (J.-P.) : *La société et les pauvres, l'exemple de la généralité de Lyon, 1534-1789, op. cit.*, p. 222.

<sup>739</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, p. 781.

<sup>740</sup> ) Le Blévec (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV<sup>e</sup> siècle », art cité, p. 265-266.

<sup>741</sup> ) Rigault (J.) : « Les établissements hospitaliers en Bourgogne après les guerres de religion. L'enquête de 1599 dans le bailliage d'Arnay-le-Duc », art. cité, p. 181-196.

<sup>742</sup> ) AD 07, C 567 et C 582.

En 1541, le recteur de l'hôpital de Villeneuve-de-Berg dresse d'ailleurs un tableau édifiant de son établissement, précisant que « les pauvres de Dieu n'y peuvent bonnement loger et être soulagés », recensant « 4 lits, 7 bonnes couvertures et 3 neuves, des écuelles et des linceuls... »<sup>(745)</sup>. En Vivarais comme ailleurs, la fin du XV<sup>e</sup> siècle sonne manifestement le glas des hôpitaux dédiés à l'accueil du pauvre passant<sup>(746)</sup>.

La capacité d'accueil de ces hôpitaux, tout comme leurs caractéristiques et leurs bâtiments, sont difficiles à cerner. Concernant ces derniers, on notera que la plupart d'entre eux se situent dans les murs mêmes des villes vivaroises, comme à Tournon, à Annonay ou à Aubenas. Rien ne semble, dans l'architecture ou dans le plan, les distinguer des constructions voisines. Sans doute que leur fondation, qui fait intervenir la donation d'une maison avec des terres et biens constituant une première dotation, explique que ces hôpitaux ne semblent nullement se singulariser par des bâtiments spécifiques, ceux-ci n'ayant pas été construits pour eux. Quelques exemples émergent toutefois du lot commun, comme l'hôpital de Pradelles. Certes, dans son état actuel, le bâtiment est pour l'essentiel des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, mais il reprend des structures plus anciennes, sans doute médiévales. Situé au sud du bourg, c'est un exemple parfait d'hôpital-porche, ou d'hôpital-voûte, construit à cheval sur la route de Régordane ; les bâtiments hospitaliers sont situés à l'ouest de la route, abritant encore de nos jours une maison de retraite, alors que la chapelle est implantée en vis-à-vis, à l'est de la route, les deux étant reliés par un passage sur voûte<sup>(747)</sup>. C'est toutefois le seul exemple d'architecture hospitalière spécifique dont nous disposons dans la région.

On connaît la capacité d'accueil de deux de ces hôpitaux. On sait par exemple qu'en 1336, peu après sa fondation, l'hôpital Notre-Dame d'Annonay est doté de 12 lits, soit, en comptant environ deux à trois personnes par lit selon les usages du temps, entre 25 et 30 places au maximum<sup>(748)</sup>. L'hôpital de Viviers pour lequel nous possédons un inventaire de mobilier de 1387, déjà exploité à plusieurs reprises<sup>(749)</sup>, fonctionne avec dix-neuf lits seulement, soit de l'ordre de 40 à 45 places<sup>(750)</sup>. Le nombre de personnes accueillies

<sup>743</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 62.

<sup>744</sup> ) *Le patrimoine hospitalier de l'Ardèche*, op. cit., p. 15.

<sup>745</sup> ) *Ibidem*, p. 33.

<sup>746</sup> ) Imbert (J.) dir. : *Histoire des hôpitaux en France*, op. cit., p. 151.

<sup>747</sup> ) Pour avoir de nombreux autres exemples d'une telle disposition architecturale et de ses variantes, cf. Péricard-Méa (D.) : *Le culte de Saint Jacques : pèlerins de Compostelle et pèlerinages en France à la fin du Moyen Age*, op. cit., t. II, p. 459-468.

<sup>748</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. I, p. 132.

<sup>749</sup> ) Le Blévec (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV<sup>e</sup> siècle », art cité, p. 266.

<sup>750</sup> ) AD 07, 2E 7641, f°69-70.

est donc limité, et encore s'agit-il d'établissements urbains qui ne laissent en rien présager des possibilités offertes par d'autres hôpitaux de villages comme ceux d'Alba ou de Chassiers, ou de bourgs, comme ceux de Montpezat ou des Vans. Rappelons qu'en Forez et en Lyonnais, voisins du Vivarais au nord, où quelques données sont disponibles pour de tous petits hôpitaux villageois, les capacités d'accueil sont insignifiantes. Celui de Plambost au début du XVI<sup>e</sup> siècle ne conserve que « deux lits très mal en ordre » : c'est dire si sa capacité d'accueil est réduite <sup>(751)</sup>. Ce sont là des données tout à fait conformes à celles rencontrées dans les régions du Bas-Rhône, où aucun hôpital n'a dépassé la trentaine de lits, la majorité en possédant moins de dix et quelques-unes moins de cinq <sup>(752)</sup>.

### c- Abbayes et prieurés : des institutions d'accueil ?

Le grand nombre de prieurés conventuels qui jalonne de près ou de loin les principales routes <sup>(753)</sup>, de même que les obligations hospitalières des principales règles monastiques et canoniales, posent la question de la pratique réelle de l'accueil du voyageur par ces établissements. Néanmoins, comme dans l'ensemble du Midi, on est très mal renseigné sur les activités hospitalières monastiques. Implantés le plus souvent en rase campagne, ou dans de modestes villages, les abbayes et prieurés peuvent constituer un utile complément aux autres types d'établissements déjà évoqués, hôpitaux proprement routiers ou hospices urbains.

### L'accueil dans les monastères

Divers documents attestent que plusieurs abbayes pratiquent, au moins ponctuellement, l'accueil du voyageur. Cependant, il est difficile, voire impossible, de savoir si cette pratique est courante, ou si, au contraire, elle fluctue en fonction de la personnalité de tel ou tel abbé, prieur, précepteur ou commandeur. En outre, les données disponibles sont variables d'un établissement à l'autre et ne permettent souvent qu'une approche très ponctuelle.

Concernant l'abbaye de Saint-Chaffre, tout au plus sait-on qu'à la fin du XI<sup>e</sup> siècle et au début du XII<sup>e</sup> siècle, lors de la rédaction du cartulaire-chronique, l'aumônier, un moine nommé Géraud, s'occupe depuis plus de trente ans de la *cura pauperum et peregrinorum*. Cependant, c'est bien là un fait nouveau, puisqu'il est précisé qu'avant lui, ce service était nul, confiné dans des locaux exigus, alors que l'on manque de quoi distribuer et de personnes pour s'en occuper. Géraud fait alors reconstruire et aménager l'hospice et s'attache à le doter de revenus stables et suffisants <sup>(754)</sup>. Ce court passage

---

<sup>751</sup> ) Gutton (J.-P.) : *La société et les pauvres, l'exemple de la généralité de Lyon, 1534-1789, op. cit.*, p. 222.

<sup>752</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, p. 775-778.

<sup>753</sup> ) A ce sujet, cf. infra p. 447-452.

<sup>754</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, op. cit.*, p. 25-27, n°XXVI-XXVIII.



montre à lui seul que l'hospitalité monastique n'est pas assurée et fluctue en fonction de la qualité spirituelle des hommes qui s'en occupent et de leurs compétences de gestionnaires, toutes les abbayes ne développant pas les monumentales structures d'accueil rencontrées dans les principales d'entre elles <sup>(755)</sup>. Pour Saint-Chaffre, aucun acte de la pratique ne nous indique par la suite que cette charge d'hospitalité ait continué à être exercée. Pour ce qui est des autres établissements bénédictins de la région, nous sommes encore plus mal renseignés. L'abbaye de Cruas, qui ne nous a laissé strictement aucun fonds documentaire médiéval demeure dans l'ombre, alors que pour l'abbaye de moniales de Soyons, on appréhende uniquement l'existence d'un hôpital mitoyen de ses murs au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, la *domus de Paumient*, attesté en 1347 <sup>(756)</sup>.

Pour les abbayes cisterciennes, la documentation n'est pas plus instructive en la matière. Nous ne possédons aucune mention directe d'un quelconque hôpital qui aurait fonctionné à l'abbaye de Mazan, et seuls apparaissent, à plusieurs reprises, les noms de différents hospitaliers, hôteliers et infirmiers se succédant dans le courant des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. C'est d'abord *Raymundus Bertrand* qui est qualifié d'*hostalerius* en 1300, puis *Stephanus Maurelli* de 1314 à 1331. Ensuite, il faut attendre 1428 pour que *Johannes Eymarii* apparaisse comme *hospitalerius*, *Claudius Serroli* étant qualifié de *presbiter et elemosinarius* en 1453. La liste des moines ayant occupé le poste d'*infirmarius* est plus conséquente, et surtout plus continue. *Pontius Eudini* l'est en 1289, suivi de *Hugo Combariboni* en 1314, de *Pontius de Podio* en 1321, *Pontius de Monasterio* de 1325 à 1327, *Bartholomeus del Chabanis* en 1344 et enfin, de *Jacobus Bajuli*, en 1358 <sup>(757)</sup>. Pour l'abbaye des Chambons, on sait seulement qu'en 1177, Richard de Borne, seigneur du château de Borne, dans le mandement duquel se trouve l'abbaye, décède *in hospitali* des Chambons <sup>(758)</sup>. Il faut attendre 1342 pour que Pierre de Borne lègue à l'hôpital 20 sous et à chaque malade qui s'y trouvera, le samedi, trois repas et six deniers <sup>(759)</sup>. La pratique de l'accueil charitable semble donc assurée régulièrement en ce qui concerne l'abbaye de Mazan, ou au moins, un moine y est affecté, mais il est difficile de savoir plus précisément à quoi correspondent ces fonctions et ce que représente réellement cette hospitalité monastique. Le vocabulaire employé pour désigner les différentes fonctions hospitalières de l'abbaye de Mazan renvoie peut-être à différentes formes d'accueil, à rapprocher de celles pratiquées dans d'autres établissements, comme Silvacane, où cohabitent une « hôtellerie » (*hospicium*), destinée aux passants, et une « infirmerie » (*hospitale*), accueillant les malades <sup>(760)</sup>. Les

<sup>755</sup> ) On pensera ici à l'exemple de l'une des principales abbayes de France du nord, cf. Mérimodol (Ch.) de : « Le soin des malades dans un monastère de fondation franque : Corbie en Picardie (VII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) », art. cité.

<sup>756</sup> ) AD 26, 23H 15, liasse 18, n°9.

<sup>757</sup> ) Coste (C.) : *Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age*, op. cit., p. 188.

<sup>758</sup> ) AD 07, 1E 250.

<sup>759</sup> ) AD 48, 6J 1, f°55v°.

<sup>760</sup> ) Esquieu (Y.), Pelletier (J.-P.) : « Abbaye de Silvacane, La Roque-d'Anthéron (Bouches-du-Rhône) », art. cité, p. 34-35.

fonctions d'*hostalerius* et d'*hospitalerius* que l'on rencontre à Mazan correspondraient alors à la fonction « hôtelière », la charge « hospitalière » relevant de l'*infirmarius*, l'*elemosinarius* ayant peut-être en charge des distributions de nourriture comme il s'en rencontre dans d'autres monastères <sup>(761)</sup>. Parallèlement, concernant l'abbaye des Chambons, on remarquera que Richard de Borne qui est « hospitalisé » en 1177 n'est nullement un pauvre passant, mais un digne représentant de l'aristocratie locale finissant ses jours pieusement, probablement retiré à l'abbaye comme donat. Il est en outre légitime de douter qu'en hiver, de nombreux pauvres hères se soient aventurés aux Chambons, sur les solitudes glacées des montagnes du Tanargue, ou au plus profond de la sombre forêt de Mazan, cette dernière étant en outre à l'écart du réseau routier. Le plan de l'abbaye de Mazan, pour autant qu'on puisse le connaître en l'état de conservation des vestiges, ne témoigne pas de l'existence d'un grand hôpital, à la différence de ceux qui existent dans d'autres établissements situés dans des régions plus favorables <sup>(762)</sup>.

La question récurrente de la réalité de l'accueil dans les commanderies hospitalières, en l'occurrence Trignan et Devesset, puis Jalès ; après la suppression de l'ordre du Temple, se pose. S'il est indéniable que ces établissements sont avant tout des centres domaniaux destinés à l'exploitation agricole et pastorale d'un territoire, il est nécessaire de se poser la question de l'accueil qu'ils peuvent offrir au voyageur. On sait par exemple qu'en 1246, la commanderie de Trignan reçoit un legs en contrepartie des efforts d'assistance qu'elle déploie <sup>(763)</sup>, mais une telle mention est unique ou presque. L'enquête de 1338 sur les trente-trois commanderies situées en Provence, Dauphiné et Savoie, si elle ne concerne pas directement le Vivarais, permet de se faire une idée précise de la nature et de l'importance de l'accueil hospitalier dans chacune d'entre-elles, celle de Valence étant même particulièrement proche du Vivarais <sup>(764)</sup>. Toutes entretiennent alors un hôpital qui héberge en moyenne un à douze hôtes, selon les commanderies <sup>(765)</sup>, mais ce n'est plus le cas en 1373 et encore moins en 1429, l'assistance, l'aumône et surtout l'hospitalité s'effondrant totalement en l'espace d'un siècle <sup>(766)</sup>. L'absence de l'enquête de 1338 pour les régions de l'ouest du Rhône ne permet pas de savoir ce qu'il en est en Vivarais dans le premier tiers du XIV<sup>e</sup> siècle, mais

<sup>761</sup> ) Becquet (J.) : « L'assistance monastique à Limoges », art. cité.

<sup>762</sup> ) On pensera ici à la remarquable hôtellerie de l'abbaye de Fontenay cf. Dimier (A.), Porcher (J.) : *L'art cistercien*, op. cit., p. 71.

<sup>763</sup> ) AD 13, 56H 4579 : acte cité par Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 95-96.

<sup>764</sup> ) Beaucage (B.) : *Visites générales des commanderies de l'ordre des Hospitaliers dépendants du Grand Prieuré de Saint-Gilles en 1338*, op. cit.

<sup>765</sup> ) Hollard (Cl.-F.) : « Les hospitaliers du sud-est de la France en 1338 : la vocation de l'ordre à la mesure des comptes », art. cité, p. 80-81.

<sup>766</sup> ) Beaucage (B.) : « L'effondrement de la gestion du patrimoine de l'hôpital en France du sud-est (1373-1429) », art. cité, p. 123-127.

celle de 1373, conservée, montre une situation bien différente à Jalès, puisque le prieur dépense annuellement 130 setiers de blé pour nourriture des hôtes et des pauvres. Cependant, l'exemple de la commanderie de Montfrin, située non loin d'Uzès, où sont accueillis le sénéchal de Beaucaire ou le duc d'Anjou, laisse penser que ce n'est pas nécessairement l'accueil du pauvre voyageur qui les occupe en priorité <sup>(767)</sup>.

Le bilan de l'accueil dans les principaux établissements ecclésiastiques de la région, pour autant qu'on puisse le cerner, est, semble-t-il, assez mitigé. Si quelques signes attestent de sa pratique, l'exemple donné par l'abbaye de Saint-Chaffre est édifiant : le bon fonctionnement de l'hôpital est aléatoire, avant tout lié à la personnalité de l'abbé et à celle de son gestionnaire, pouvant en quelques années passer d'une structure apte à presque rien, ou inversement.

### L'accueil dans les prieurés

On sait le rôle qu'a pu jouer la congrégation clunisienne, ou encore celle de Sainte-Foy-de-Conques le long des routes conduisant en Galice, nombre de prieurés et de dépendances étant implantés en fonction des grands itinéraires pérégrinants <sup>(768)</sup>. On peut donc se demander si, en Vivarais, ces prieurés et dépendances monastiques ont aussi joué un rôle en la matière, par exemple le long des routes conduisant au Puy.

Nous ne possédons malheureusement que des renseignements ponctuels pour quelques prieurés. Ainsi, en ce qui concerne les dépendances de Cluny, les mieux renseignées, on sait qu'en 1197, l'hôpital attenant à l'église Sainte-Marie-Madeleine-d'*Exobrer*, à Rochemaure, est remis au prieuré de Rompon, le prieur et les frères étant obligés de servir les pauvres <sup>(769)</sup>. Plus tard, en 1283, on apprend que le prieur de Rompon nomme aussi le recteur de l'hôpital du Pouzin <sup>(770)</sup>. Parallèlement, le très gros prieuré clunisien de Saint-Pierre de Saint-Saturnin-du-Port s'acquitte avec diligence de l'aumône aux pauvres et de l'accueil du voyageur, au moins jusqu'au XIV<sup>e</sup> siècle, l'effort charitable semblant s'essouffler par la suite <sup>(771)</sup>. Ce repli est aussi marqué en Vivarais, où les procès-verbaux des visites des délégués du Chapitre Général ne mentionnent nullement une pratique intense et régulière de l'hospitalité dans les prieurés du diocèse à compter du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(772)</sup>. A

---

<sup>767</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 112-115.

<sup>768</sup> ) Lambert (E.) : « Ordres et confréries dans l'histoire du pèlerinage de Compostelle », art. cité ; Jugnot (G.) : « Le développement du réseau d'assistance aux pèlerins en Navarre de la fin du X<sup>e</sup> siècle au début du XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 227-233.

<sup>769</sup> ) AD 38, B 3518.

<sup>770</sup> ) AD 38, B 3542, f°31.

<sup>771</sup> ) Le Blévec (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 29-34.

Saint-Pierre-des-Fonts, sur la route rhodanienne au nord de Rochemaure, en 1344, l'hospitalité et l'aumône ne sont plus assurées<sup>(773)</sup>. Quelques années après, l'hospitalité et l'aumône sont encore de mise en 1386 à Aps, sur la route de Viviers au Puy<sup>(774)</sup>, mais tout change en 1408, puisqu'il est alors signalé que nulle aumône n'est faite<sup>(775)</sup>. A Rompon dont dépendent au XIII<sup>e</sup> siècle les hôpitaux de Rochemaure et du Pouzin, il est dit en 1402 que l'infirmerie risque de s'effondrer ; c'est dire si dans ces conditions l'hospitalité est sans doute un vain mot<sup>(776)</sup>. Le cas le plus révélateur est celui de Saint-Georges-les-Bains en 1385, où l'hospitalité et l'aumône ne sont pas assurées, et les bâtiments partiellement ruinés, sans portes ni fenêtres et presque sans service divin<sup>(777)</sup>.

Pour sa part, le prieuré casadéen de Saint-Sauveur-en-Rue, sur la route de Vienne au Puy, pratique l'hospitalité à deux niveaux, au moins au XIII<sup>e</sup> siècle. Il possède l'hôpital Saint-Maxime du Tracol, déjà évoqué<sup>(778)</sup>, mais de plus, il héberge le voyageur dans ses propres murs, puisqu'on sait, par une transaction de 1275, que Gérard Ricols, miles de Serrières, pourra y manger à l'aller et au retour de ses voyages à Notre-Dame-du-Puy<sup>(779)</sup>. Le fait que ce droit soit explicitement mentionné dans une transaction implique que ce n'est probablement pas une faculté libre offerte à tout voyageur, mais qu'elle concerne plus probablement quelques représentants de l'aristocratie.

De même, il est difficile de savoir si les prieurés dépendants de l'abbaye de Saint-Chaffre, très nombreux en Vivarais, exerçaient quelques fonctions hospitalières. Aucun document ne nous permet de l'affirmer, et on constatera simplement que le lieu-dit où se trouve implanté le prieuré Notre-Dame-de-Prévenchère, à Montpezat, est encore au XIX<sup>e</sup> siècle appelé l'Hôpital<sup>(780)</sup>, ce qui renvoie peut-être à d'anciennes fonctions d'accueil, mais sans certitude aucune.

<sup>772</sup> ) L'essentiel des données en a déjà été exploité pour le Vivarais : cf. Esquieu (Y.) : « L'ordre de Cluny en Bas-Vivarais à la fin du Moyen Age », art. cité et Esquieu (Y.) : « Le Grand Schisme et la crise de l'ordre de Cluny en Bas-Vivarais », art. cité.

<sup>773</sup> ) Charvin (G.) : *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny*, op. cit., t. I, p. 388.

<sup>774</sup> ) *Ibidem*, t. IV, p. 228.

<sup>775</sup> ) *Ibidem*, t. IV, p. 559.

<sup>776</sup> ) *Ibidem*, t. IV, p. 225.

<sup>777</sup> ) *Ibidem*, t. IV, p. 180.

<sup>778</sup> ) Cf. supra, p. 164.

<sup>779</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°CXVI. Sur les chemins passant par Annonay, cf. t. II, p. 29-59.

<sup>780</sup> ) Montpezat, cadastre de 1838.

On ne peut donc affirmer que les prieurés dépendant des principales abbayes n'exercent aucune fonction d'accueil le long des routes, même si elles sont difficiles à cerner. Elles passent manifestement par la possession d'hôpitaux comme dans le cas de Rompon, ou par l'accueil de voyageurs dans leurs propres murs, ainsi que le suggère l'existence de plusieurs hôpitaux prieuraux clunisiens. Néanmoins, l'exemple de Cluny laisse penser qu'à la fin du Moyen Age, l'hospitalité n'est plus très présente dans ces établissements. C'est d'ailleurs la même situation qui se rencontre en d'autres régions comme en Biterrois, où l'accueil charitable n'est nullement le fait des prieurés dépendant des principales abbayes<sup>(781)</sup>, de même que dans l'Ouest<sup>(782)</sup>. On voit d'ailleurs mal comment les quelques deux, trois ou quatre moines que l'on rencontre dans ces petits prieurés réguliers à partir du XIII<sup>e</sup> siècle, l'effectif baissant encore au XIV<sup>e</sup> siècle, pourraient parvenir à assumer de telles fonctions lourdes d'implications humaines. Leur situation économique, ils sont tous en faillite ou presque, ne leur permet pas de consentir un réel effort financier en la matière<sup>(783)</sup>. La situation régionale est donc bien différente de celle constatée dans le sud-ouest et en Espagne, le long des routes conduisant à Saint-Jacques où, même si l'implantation clunisienne a sans doute été surestimée, il est indéniable que l'abbaye bourguignonne entretient nombre de prieurés et d'hôpitaux destinés aux pèlerins<sup>(784)</sup>.

### d- La question des léproseries

Même si on ne peut considérer les léproseries comme des structures d'accueil du voyageur, quelle personne saine aurait, en effet, idée de s'y arrêter pour demander l'hospitalité d'une nuit sur son chemin, il est intéressant d'envisager les relations qu'elles entretiennent avec le réseau routier. Comme pour les hôpitaux, et plus encore sans doute, la première difficulté rencontrée est celle de l'identification et de la cartographie des léproseries de la fin du Moyen Age : nombreuses, généralement modestes, elles ne laissent que très rarement des fonds documentaires, voire même quelques documents épars. Seule l'attestation comme confront nous apporte le plus souvent un signe ténu de leur existence. Se pose ici le problème de l'interprétation des toponymes La Maladière, très fréquents, que l'on serait tenté de lier à l'existence ancienne d'un tel établissement. Plusieurs mises en garde ont déjà été formulées à ce sujet<sup>(785)</sup> à partir d'exemples probants : des toponymes qui évoquent la lèpre et les ladres sont en fait liés à des

<sup>781</sup> ) Gramain (M.) : « Les institutions charitables dans les villages du Biterrois aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 116.

<sup>782</sup> ) La Coste-Messelière (R.) de : « Sources et illustrations de l'histoire des établissements hospitaliers et du pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle, des passages de la Loire à ceux de la Dordogne », art. cité, p. 88 ; Méa (D.) et Colette (F.) : « Hospitalité et chemins de Saint-Jacques de Compostelle dans l'ancien diocèse de Bourges au Moyen Age », art. cité, p. 82-83.

<sup>783</sup> ) Sur les effectifs de ces petits prieurés, on consultera Avril (J.) : « Les dépendances des abbayes (prieurés, églises, chapelles). Diversité des situations et évolution », art. cité, p. 324-326 et Gaussin (P.-R.) : « La Chaise-Dieu en Languedoc aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 245-257. Concernant l'état des prieurés de Cluny en Vivarais et leur incapacité évidente à assumer une charge hospitalière, cf. Esquieu (Y.) : « L'ordre Cluny en Bas-Vivarais à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 74-79.

<sup>784</sup> ) Jugnot (G.) : « Deux fondations augustinnes en faveur des pèlerins : Aubrac et Roncevaux », art. cité, p. 322.

domaines de léproseries et non aux léproseries elles-mêmes. Cependant, il nous semble que l'exemple vivarois permet quand même d'apporter un certain crédit à cette démarche, en réduisant le travail aux seules mentions directes La Maladière, La Malautière, ou leurs formes corrompues, comme Malaouteyre. A plusieurs reprises, des toponymes La Maladière que l'on aurait été tenté de repousser faute d'indication plus précise se sont en fait révélés, après la découverte d'un document clair, être bel et bien les continuateurs d'un tel établissement. Il en est ainsi par exemple à Ucel, ou encore à Fay ou à Meyras, l'attestation documentaire intervenant bien après le repérage toponymique. Tout en restant prudent, on ne peut donc nier que la toponymie puisse apporter des renseignements complémentaires précieux.

Remarquons tout d'abord que les trente léproseries assurées et les neuf établissements probables sont implantés dans les régions les plus peuplées, ce qui ne surprendra pas, puisque d'un simple point de vue arithmétique, ce sont les régions théoriquement les plus touchées par le mal<sup>(786)</sup>. C'est ainsi qu'on en rencontre le plus grand nombre dans le sillon rhodanien et au pied des Cévennes, alors que le Plateau, les Boutières, ou encore le coeur des Cévennes, s'avèrent faiblement, voire pas équipés. Dans les secteurs moins peuplés, la léproserie est l'apanage des principaux bourgs, comme Chalencon, ou des gros villages, comme Désaignes, alors que dans les secteurs plus densément peuplés, elle se rencontre dans des villages de taille modeste, comme Ucel, ou encore Chassiers et Meyras.

Par-delà cette différence d'équipement en léproseries suivant les régions du Vivarais, c'est leur parfaite adéquation avec les routes principales qui nous arrêtera ici. Aucune ou presque ne jalonne les axes secondaires, alors que le sillon rhodanien et le chemin de Régordane en sont très bien pourvus. Dans le sillon rhodanien, on en rencontre à Champagne, Saint-Etienne-de-Valoux, Ozon, Saint-Jean-de-Muzols, Saint-Péray, Soyons, Le Pouzin, Baix, Viviers (deux établissements), Bourg-Saint-Andéol, Saint-Marcel, et enfin, Pont-Saint-Esprit, aux portes du diocèse<sup>(787)</sup>. A l'opposé géographique, sur le chemin de Régordane, des maladreries sont établies à Vals-près-Le-Puy, Tarreyres, Le Brignon, La Sauvetat, Cellier-du-Luc, Luc, Villefort, Vielvic, Le Mas-Dieu et Alès. Si le sillon rhodanien est indéniablement très peuplé, ce n'est pas le cas des abords du chemin de Régordane qui traverse les Hautes-Cévennes, et seule la route peut justifier cette concentration très localisée et linéaire. Pareillement, la route de Viviers au Puy par Aubenas, qui est l'axe transversal le plus important, est bordée d'un nombre important d'établissements, puisqu'on en rencontre à Viviers au départ, à Saint-Thomé, Alba, Ucel, Meyras et Montpezat, seules les étendues désertes du Plateau en étant dépourvues. Remarquons que les quelques maladreries des secteurs les moins peuplés, si elles sont proches de bourgs ou de gros villages, sont aussi situées en bordure d'axes routiers importants, le chemin de Tournon au Puy et celui de Beauchastel

---

<sup>785</sup> ) Cf. par exemple Bériac (N.) : « Lépreux et léproseries. Repérage critique et origine des maladreries en Aquitaine », art. cité, p. 366 ; Touati (F.-O.) : *Archives de la lèpre, atlas des léproseries entre Loire et Marne au Moyen Age*, op. cit., p. 29-31.

<sup>786</sup> ) Cf. infra, carte des établissements hospitaliers en annexe.

<sup>787</sup> ) Cf. la liste des établissements et les références d'archives présentées ci-après, annexe n°2.

ou Valence au Puy par exemple. Cette implantation routière est par ailleurs conforme à celle de presque toutes les régions, comme la Champagne<sup>(788)</sup>, le Lyonnais<sup>(789)</sup> ou la province ecclésiastique de Sens<sup>(790)</sup>, ce qui facilite l'aumône aux lépreux le long d'axes très fréquentés<sup>(791)</sup>, ou le déplacement de ceux qui mènent une vie gyrovague, passant d'établissement en établissement<sup>(792)</sup>.

Il ne nous appartient pas ici de pousser plus avant ces quelques remarques sur les léproseries, ce qui nous éloignerait de notre objet d'étude pour aborder les thématiques de l'assistance aux malades, de leur place dans la société et de la vision qu'a cette dernière de la lèpre. La maladrerie est indéniablement proche de la route, son implantation lui est liée, mais il ne faut pas pour autant en faire un auxiliaire des circulations : le lépreux a besoin de la route, mais ce n'est pas réciproque.

L'accueil charitable du voyageur vit donc des heures difficiles à la fin du Moyen Age. Les hôpitaux spécifiquement routiers que nous avons identifiés à la fin du XII<sup>e</sup> siècle ou au XIII<sup>e</sup> siècle, semblent n'être qu'un lointain souvenir, leurs bâtiments ayant, dans plusieurs cas, totalement disparus. Les hôpitaux des villages ne semblent pas mieux résister aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, puisqu'il n'en est que très rarement fait mention dans la documentation du XV<sup>e</sup> siècle, pourtant incomparablement plus abondante. Seul le nombre des établissements urbains s'accroît encore manifestement jusqu'au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle par quelques fondations nouvelles, mais si l'accueil du pauvre passant est encore de leur ressort, sans doute que le voyageur, et non l'errant, s'en détourne largement. Parallèlement, les nouvelles formes d'assistance, aumônes, charités, confréries, en plein essor, ne sont pas les mieux placées pour venir en aide au voyageur qui n'est pas, loin s'en faut, uniquement un pauvre vagabond, ou un pieux pèlerin.

## B- Un accueil commercial : auberges et aubergistes

L'auberge et l'accueil commercial du voyageur se rencontrent à de très nombreuses reprises tout au long de la documentation de la fin du Moyen Age, soit au travers de mentions d'établissements dans des confronts, soit par l'indication de la profession d'un aubergiste, mais ces indications sont très dispersées ce qui n'en facilite pas la recension. Toutes catégories confondues, jusqu'à présent, la documentation nous a livré l'existence

<sup>788</sup> ) Chapin (E.) : *Les villes de foires de Champagne, des origines au début du XIV<sup>e</sup> siècle*, pl. hors-texte.

<sup>789</sup> ) Petouraud (Ch.) : « Les léproseries lyonnaises au Moyen Age et à la Renaissance », art. cité, p. 433-434, même si les connaissances de l'auteur sur le réseau routier lyonnais sont issus d'ouvrages vieillissés. Néanmoins, à l'approche de Lyon, sa vision des routes médiévales calquées sur les routes antiques n'est pas fautive.

<sup>790</sup> ) Touati (F.-O.) : *Maladie et société au Moyen Age. La lèpre, les lépreux et les léproseries dans la province ecclésiastique de Sens jusqu'au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 288-290 ; Touati (F.-O.) : « L'apparition des léproseries dans la province ecclésiastique de Sens : fondations et répartition aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 393.

<sup>791</sup> ) Rovinsky (J.) : « L'isolement du lépreux au Moyen Age (genèse et réalisation) », art. cité, p. 80 et 85.

<sup>792</sup> ) Bériac (F.) : *Histoire des lépreux au Moyen Age*, op. cit., p. 195-197.

de plus de soixante établissements aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, mais ce chiffre est bien le reflet de l'état des données conservées et nullement de la réalité. Il est certain que cette approche à l'échelle de deux siècles ne permet nullement de cerner le nombre d'auberges pouvant exister à un moment donné, mais elle permet d'apprécier globalement la nature et l'importance du développement hôtelier dans la région.

### a- L'armature hôtelière vivaroise

Constatons tout d'abord qu'aucun secteur n'est épargné par le développement de l'hôtellerie, même si des différences sensibles apparaissent. Elles sont toutefois très largement dues à l'état de la documentation et à ses lacunes. En effet, ce sont les estimés de 1464, associées aux registres notariés, qui permettent de repérer nombre d'établissements, mais certaines régions sont très mal couvertes par ces sources, ce qui ne signifie nullement que les auberges y sont plus rares qu'ailleurs.

Alors que les études s'étant attachées aux auberges se sont surtout intéressées aux établissements urbains, souvent même à ceux de grandes villes<sup>(793)</sup>, l'auberge située en rase campagne existe également, à l'image des hôpitaux routiers isolés des siècles précédents, mais elle est plus difficile à appréhender. Ainsi on en découvre en 1464 sur les étendues désertes du col de Peyre, sur la route de Joyeuse et des Vans à Luc et Pradelles<sup>(794)</sup>. De même, une auberge est attestée en 1464 hors de tout contexte urbain ou villageois au pont de Veyradeyre, à l'ouest du Béage, à la limite du Velay et du Vivarais<sup>(795)</sup>. C'est encore l'auberge de la *beguda alba*, située sur la rive de l'Ardèche en face de Vals, sur la route d'Aubenas au Puy, attestée en 1501<sup>(796)</sup>. L'exemple le plus abouti d'auberge isolée est sans doute constitué par l'auberge de Peyrebeille, fondée peu après le Moyen Age, en 1532 : cette dernière reprend véritablement la fonction des hôpitaux routiers que nous avons vu disparaître au XIV<sup>e</sup> siècle après avoir veillé sur les routes du Plateau et leurs voyageurs pris dans la tourmente<sup>(797)</sup>. La toponymie peut aussi nous indiquer la présence de plusieurs de ces établissements isolés. Le toponyme l'Habitarelle, qui renvoie probablement à la présence d'une auberge<sup>(798)</sup>, se rencontre à quatre reprises le long des routes du sud du Vivarais, le nord échappant à sa zone d'extension, de même le toponyme La Bégude, qui a pu être relevé à sept reprises. On

<sup>793</sup> ) On pensera ici à Combes (J.) : « Hôteliers et hôtellerie à Montpellier à la fin du Moyen Age », art. cité ; Coulet (N.) : « Un gîte d'étape, les auberges d'Aix-en-Provence au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité ; Hayez (M. et A.-M.) : « L'hôtellerie avignonnaise au XIV<sup>e</sup> siècle : à propos de la succession de Siffrede Trelhon, (1387) », art. cité ; Wolff (Ph.) : « L'hôtellerie, auxiliaire de la route, notes sur les hôtelleries toulousaines au Moyen Age », art. cité.

<sup>794</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>795</sup> ) AD 07, C 616.

<sup>796</sup> ) AD 07, 3H 3, f°12.

<sup>797</sup> ) André (M.) : « La fondation de l'auberge de *Peyrabeille* », art. cité, p. 102-103.

<sup>798</sup> ) Soutou (A.) : « L'Habit et l'Habitarelle », art. cité.



pense encore aux nombreux dérivés d'*ostal* ou d'*hostaleria* comme le quartier de l'Hoste du Fau, à Lalevade, ou à celui de l'Hostesse, à Lachamp-Raphaël, et aux Tavernes, Malatavernes et Tavernols jalonnant les routes<sup>(799)</sup>. Dans tous les cas, ces toponymes sont hors de tout contexte d'habitat groupé et se trouvent même dans des secteurs particulièrement difficiles, comme sur la route de Largentière à Valgorge par Beaumont<sup>(800)</sup>.

Outre ces auberges totalement isolées, nombreuses sont celles établies dans des villages modestes, sans activité commerciale particulière, d'un niveau de développement mineur, mais qui ont pour eux d'être à proximité d'une route passante. C'est ainsi qu'en 1464, il en existait à Vernon<sup>(801)</sup> ou à Paris<sup>(802)</sup>, à Laurac<sup>(803)</sup>, d'autres étant attestées dès 1281 à Alba<sup>(804)</sup>, ou encore en 1434 à Saint-Laurent-les-Bains<sup>(805)</sup>. Une auberge est aussi implantée dans la vallée de la Cance. Elle est attestée en 1464 à Saint-Julien-Vocance<sup>(806)</sup>. Indéniablement, l'implantation des auberges vivaraises fait penser à celle rencontrée le long des routes alpines<sup>(807)</sup>. Alors que les auberges urbaines accueillent une part importante de personnes effectuant des séjours moyens ou longs en ville, comme en témoignent les comptes de l'aubergiste Boutaric, à Aix<sup>(808)</sup>, on peut par contre penser que les auberges vivaraises égrenées le long des routes, sont avant tout des établissements où le voyageur passe sans séjourner.

Les plus fortes concentrations d'auberges se situent quand même en ville et dans les principaux bourgs, mais il est difficile de les appréhender avec précision. Il pourrait paraître sûr de chercher le nombre d'hôteliers mentionnés dans tel ou tel compoix ou dans les registres d'estimes de 1464 pensant ainsi en cerner le nombre précis à l'échelle

<sup>799</sup> ) Sur la répartition de ces toponymes, cf. annexe n°11. On prendra toutefois garde à ce que Bégude désigne aussi dans les Cévennes un pré irrigué, textuellement « abreuvé », les estimes de 1464 renfermant de nombreuses *begudam prati* [AD 07, C 605 par exemple, à Thines et Montselgues]. Il ne semble toutefois pas que *beguda* seul ait désigné une terre.

<sup>800</sup> ) Cf. t. II, p. 500.

<sup>801</sup> ) AD 07, C 576.

<sup>802</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>803</sup> ) AD 07, C 571.

<sup>804</sup> ) Charte de franchises d'Alba publiée par Arnaud (P.) : *Armorial du château d'Alba*, op. cit., p.38-42.

<sup>805</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>806</sup> ) AD 07, C 622.

<sup>807</sup> ) Daviso di Charvensod (M.-C.) : *I pedaggi delle Alpi occidentali nel MedioEvo*, op. cit., p. 52 ; Peyer (H.-C.) : *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, op. cit., p. 288-289.

<sup>808</sup> ) Coulet (N.) : *Aix-en-Provence, Espace et relations d'une capitale (Milieu XIV<sup>e</sup> siècle-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 339-349.

d'une ville. Cependant, nous touchons là aux limites de ces sources, ne mentionnant pas forcément en détail toutes les professions, mais seulement semble-t-il l'activité principale de la personne, ce qui renvoie à la définition de la profession d'aubergiste. Ainsi, si l'on se fie aux estimés de 1464, Annonay, la seule grande ville à l'échelle du Vivarais pour laquelle l'enquête soit conservée, ne compterait alors que trois auberges, ce qui paraît bien peu par rapport à ce que nous constatons dans d'autres localités de moindre importance et de développement commercial plus limité<sup>(809)</sup>. Il en est de même à Tournon où le compoix de 1448<sup>(810)</sup> recense un seul aubergiste, qui figure aussi dans les estimés de 1464<sup>(811)</sup>, alors que la documentation notariale ou le chartrier de la collégiale Saint-Julien mentionne au moins deux, si ce n'est trois auberges au même moment. Il faut donc s'en remettre, comme pour les hôpitaux, aux hasards de la documentation et des mentions éparses qu'elle livre, sans jamais pouvoir être assuré du nombre d'établissements ouverts au même moment dans une ville donnée.

Dans les années 1370, la documentation notariale nous livre, sans aucune garantie d'exhaustivité, le nom d'au moins quatre aubergistes à Aubenas<sup>(812)</sup>. A Viviers, ce sont aussi en moyenne quatre à cinq aubergistes qui semblent exercer en même temps dans les quarante dernières années du XIV<sup>e</sup> siècle. C'est d'abord l'auberge du Cheval Blanc, connue en 1362<sup>(813)</sup>, cet établissement qui appartient à l'abbaye de Mazan étant sans doute l'un des mieux situés de la ville, non loin de la porte Riquet, au bord de la route rhodanienne qui constitue la rue principale de Viviers. Mentionnons encore l'auberge de Guillaume Delprat, attestée en 1368, qui ne semble pas avoir d'enseigne<sup>(814)</sup>, de même que celle de Philibert Cellier, citée en 1381<sup>(815)</sup>. L'auberge de la Pomme est pour sa part attestée en 1373<sup>(816)</sup> et celle de l'Ange, tenue par Jean Larmande, apparaît pour la première fois en 1390<sup>(817)</sup>. De nouveaux établissements sont encore mentionnés en 1401, comme l'auberge de la Couronne<sup>(818)</sup> alors que l'auberge du Cerf, située *in Podio Navis*, faubourg de Viviers, est détruite en 1409 par crainte de l'arrivée de bandes armées

<sup>809</sup> ) AD 07, C 618-619.

<sup>810</sup> ) AM Tournon, CC 1.

<sup>811</sup> ) AD 07, C 613.

<sup>812</sup> ) AD 07, 2E 32, f°43 ; 2E 33, f°54, f°74v° ; 2E 35, f°46 ; 2E 39, f°97.

<sup>813</sup> ) AD 07, 2E 7632, f°37.

<sup>814</sup> ) AM Viviers, AA 10, n° ; Régné (J.) : « Catalogue des actes de la ville de Viviers », art. cité, n°149.

<sup>815</sup> ) AD 07, 2E 7639, f°42v°.

<sup>816</sup> ) AD 07, 2E 7634, f°14v°.

<sup>817</sup> ) AD 07, 2E 7635, f°20v°.

<sup>818</sup> ) AD 07, 2E 7654, f°62.

qui auraient pu s'en servir de repaire <sup>( 819 )</sup>. La documentation du bayle épiscopal de Largentière, partiellement conservée pour la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, renferme plusieurs injonctions adressées aux aubergistes de la ville afin qu'ils prévoient des réserves de nourriture suffisantes pour les périodes de foire. En 1369, les noms des hôteliers de la ville sont donnés nous permettant d'en connaître le nombre : ils sont trois <sup>( 820 )</sup>. Ces chiffres qui paraissent faibles par rapport à d'autres exemples urbains <sup>( 821 )</sup> doivent être lus en parallèle avec la démographie vivaroise, les villes comme Aubenas ne dépassant pas les 500 feux et Annonay les 600 au milieu du XV<sup>e</sup> siècle <sup>( 822 )</sup>, alors que Viviers atteint sans doute tout juste les 350 à 400 feux.

Un dense réseau d'auberges, perceptible à compter du XIV<sup>e</sup> siècle, couvre la région. Il est caractérisé non pas tant par le grand nombre d'auberges urbaines, mais par la multitude d'établissements villageois ou même totalement ruraux, jalonnant les principales routes, surtout dans les secteurs les plus difficiles. Ce réseau ressemble dans ses grandes lignes à ce qui a pu être mis en évidence dans d'autres régions comme la Toscane <sup>( 823 )</sup>.

La chronologie du développement de ces auberges est difficile à percevoir dans la mesure où on ne peut aucunement en quantifier le nombre à plusieurs périodes d'intervalle. Cependant, quelques repères en jalonnent l'apparition et l'essor. Même si quelques érudits locaux ont cru pouvoir discerner l'existence d'auberges dès le XI<sup>e</sup> siècle au travers d'une inscription découverte non loin de Saint-Marcel-d'Ardèche <sup>( 824 )</sup>, rien n'atteste leur existence avant une période avancée du XIII<sup>e</sup> siècle. Remarquons même qu'à la fin du Moyen Age, *albergerius* ou *hostalerius* n'est à l'origine d'aucun patronyme reprenant un nom de métier, à la différence des nombreux Fabre, Sabatier, ou Teissier que l'on rencontre régulièrement. La multiplication des aubergistes est donc probablement postérieure à l'adoption de l'anthroponymie à deux éléments, nom et surnom, intervenant dans la région pour l'essentiel dans la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle <sup>( 825 )</sup>, et surtout à la transmission du nom par le père, acquise pour l'essentiel au XIII<sup>e</sup> siècle, sauf dans l'aristocratie <sup>( 826 )</sup>. De fait, jamais la documentation ne nous livre de mention d'aubergiste clairement qualifié comme tel, ou de mention d'auberge, avant le début du XIV<sup>e</sup> siècle,

<sup>819</sup> ) Régné (J.) : « Catalogue des actes de la ville de Viviers », art. cité, n°235.

<sup>820</sup> ) AD 07, 1J 529, f°85.

<sup>821</sup> ) Peyer (H.-C.) : *Viaggiare nel Medioevo, Dall'ospitalità alla locanda*, op. cit., p. 285-288.

<sup>822</sup> ) Cf. infra, p. 470-471.

<sup>823</sup> ) Cf. La Roncière (Ch.-M.) de : *Florence, centre économique régional au XIV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 911-921.

<sup>824</sup> ) Miol-Favard (R.) de : « Une enseigne d'auberge datée du XI<sup>e</sup> siècle à Saint-Jean-d'Artrignan », art. cité ; Outre le fait que cette dernière ne soit pas attribuée assurément à une auberge, aucun élément de datation clair n'apparaît, si ce n'est quelques éventuelles bribes de chiffres romains difficilement lisibles.

<sup>825</sup> ) Charavet (E.) : « L'anthroponymie en Velay aux X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 450.

lorsqu'en 1314, l'abbaye de Mazan et le recteur de la paroisse de Saint-Cirgues transigent sur la perception de la dîme que les aubergistes de cette paroisse doivent payer<sup>(827)</sup>. La charte de franchises d'Alba, concédée en 1281, nous semble pouvoir être un jalon essentiel de l'essor de l'hospitalité commerciale. A l'heure actuelle, nous n'en connaissons malheureusement qu'une traduction du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais l'article vingt précise « que les habitants d'Aps tiendront des lits de louage pour les étrangers pour leur argent et qu'on donnera seulement d'un lit un denier viennois et si les étrangers ne trouvent pas un lit à Aps pour leur argent, alors ledit seigneur et les siens obligeront lesdits habitants d'en tenir sans recevoir salaire pour le louage »<sup>(828)</sup>. Nous sommes donc manifestement ici à la charnière entre accueil charitable et auberge commerciale : des particuliers louent des lits, ce qui est déjà un acte commercial, mais le font sans être qualifiés d'aubergistes, à un prix imposé, et avec finalement l'obligation d'assister le voyageur par décision seigneuriale si la demande d'hébergement dépasse l'offre. L'hôtel prend son essor mais l'hôpital transparaît encore.

Le cas de Montpezat prouve clairement que les auberges sont, pour l'essentiel, une création du XIV<sup>e</sup> siècle. Dans le terrier rédigé pour Pons de Montlaur en 1300, sur 250 reconnaissances, pas un seul n'est dit aubergiste ou hôtelier alors que nous avons toutes raisons de penser que ce terrier recense presque la totalité de la population tant la seigneurie des Montlaur est dominante, les professions y semblent de plus assez systématiquement indiquées. Par contre, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, les registres notariés signalent la présence de plusieurs auberges. Dans les années 1370, sont mentionnées, au gré des quelques feuillets de minutiers conservés, les auberges de la Cloche, de Saint-Georges et de la Croix<sup>(829)</sup>, alors que la documentation du milieu du XV<sup>e</sup> siècle témoigne d'une véritable explosion, livrant l'existence de celles de la Cloche, la Fleur de Lys, l'Etoile, la Pomme, les Fleurs, le Dauphin, la Croix, le Cygne, le Cheval Blanc, le Chapeau Rouge, Saint-Georges et Saint-Antoine<sup>(830)</sup>.

Même si les remarques formulées à partir de glanes diverses n'ont pas la rigueur d'une recension systématique, cette dernière demeurant impossible faute de sources, une périodisation générale se dégage. Alors que l'hôtellerie est sans doute en gestation dès la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, il faut attendre la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle pour que des aubergistes apparaissent, devenant plus nombreux dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, en sachant que l'essor documentaire parallèle peut induire un facteur de déformation de notre jugement. C'est à partir de 1350-1360 que les aubergistes figurent souvent dans les registres de notaires, ou que leurs établissements deviennent des repères significatifs servant à nommer et décrire le paysage urbain ou villageois.

<sup>826</sup> ) Laffont (P.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais*, op. cit., t. I, p. 206-208.

<sup>827</sup> ) AD 07, 3H 1, f°122v°.

<sup>828</sup> ) Publiée dans Arnaud (P.) : *Armorial du château d'Alba*, op. cit., p. 38-42.

<sup>829</sup> ) AD 07, 2E 5888.

<sup>830</sup> ) Cf. Haond (L.) : « L'activité économique de Montpezat, bourg routier à la fin du Moyen Age », à paraître.

En outre, il est intéressant de noter que l'hospitalité commerciale, si elle est plus répandue en ville, ce qui ne surprendra pas, n'est pas nécessairement dans la région un phénomène d'origine urbaine transposé tardivement en milieu rural. Rappelons que les auberges de Saint-Cirgues, modeste village isolé s'il en est, sont les premières à être signalées et que celles d'Alba, qui cachent leur nom à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, sont elles aussi rurales. Ne pourrait-on pas supposer, mais cela demeure impossible à vérifier ici, que l'hospitalité commerciale a pris un essor un peu plus rapide dans les campagnes qu'en ville, pour combler le vide laissé par les petits hôpitaux routiers ne passant pas souvent, nous l'avons déjà remarqué, le tournant des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles. Dans tous les cas, l'essor de l'auberge apparaît plus tardif dans la région qu'en d'autres lieux, comme à Toulouse, où elle est déjà implantée au tout début du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(831)</sup>, ou plus encore en Italie, où les exemples d'auberges sont nombreux à partir de la fin du XI<sup>e</sup> siècle<sup>(832)</sup>, d'autres cas pouvant être repérés dans d'autres régions<sup>(833)</sup>. Néanmoins, tous les exemples retenus de développement d'une hôtellerie dès le début du XIII<sup>e</sup> siècle, si ce n'est avant, sont issus de grandes villes, ce qui n'est nullement le cas du Vivarais et peut sans doute expliquer les décalages chronologiques.

L'auberge, probablement née au XIII<sup>e</sup> siècle, connaît un premier développement au XIV<sup>e</sup> siècle. L'exemple de Montpezat nous amène à penser qu'en Vivarais comme ailleurs, le nombre d'auberges s'accroît très sensiblement dans le courant du XV<sup>e</sup> siècle. Il serait pourtant illusoire de penser que ce mouvement est régulier et linéaire. Ce dernier, répondant à un besoin d'hébergement, est nécessairement lié aux fluctuations du trafic, à celles des différents itinéraires, aux déplacements parfois très conjoncturels des flux commerciaux, au gré de l'état des routes et des ponts, mais ce sont autant de paramètres que l'on ne peut cerner ici.

### **b- Auberges et aubergistes**

Le plus souvent, la connaissance d'une auberge se limite à son nom ou à celui de son exploitant. Rares sont les textes permettant d'approcher de leur réalité, sans parler de leur fonctionnement et de la vie à l'auberge. Remarquons tout d'abord que l'on distingue trois catégories d'établissements, qui ne préjugent en rien de leur confort et de la qualité du service rendu. Les premiers, de loin les plus nombreux dans le corpus que nous avons pu constituer, possèdent un nom, une enseigne spécifique qui les distingue, mais ils ne constituent pas la règle absolue. En matière d'onomastique, les aubergistes vivarois ne font preuve d'aucune originalité, les noms rencontrés ne diffèrent pas de ceux trouvés par exemple à Toulouse<sup>(834)</sup>, à Aix<sup>(835)</sup> ou à Montpellier<sup>(836)</sup>, ou même souvent sous

---

<sup>831</sup> ) Wolff (Ph.) : « L'hôtellerie, auxiliaire de la route, notes sur les hôtelleries toulousaines au Moyen Age », art. cité, p. 189.

<sup>832</sup> ) Fanfani (A.) : « Note sull' industria alberghiera italiana nel Medioevo », art. cité, p. 259-260.

<sup>833</sup> ) Cf. les nombreux exemples que donne Coulet (N.) : « Les hôtelleries en France et en Italie au Bas Moyen Age », art. cité, p. 185-186.

<sup>834</sup> ) Wolff (Ph.) : « L'hôtellerie, auxiliaire de la route, notes sur les hôtelleries toulousaines au Moyen Age », art. cité, p. 190-191.

d'autres cieux, comme l'Allemagne, l'Angleterre ou l'Italie<sup>( 837 )</sup>. Ainsi, en Vivarais, les auberges de la Croix et de la Cloche dominant (quatre occurrences), suivies des auberges de la Pomme et de la Fleur de Lys (trois occurrences), puis on relève l'auberge de l'Etoile, celle du Cheval-Blanc, du Dauphin, du Cygne, du Chapeau Rouge, de Saint-Georges, de Saint-Antoine, de la Pierre, du Cerf, des Trois Rois, des Deux Pommes, ou encore l'Auberge blanche, pour finir par une énigmatique *Domus de Sorii*, au Cheylard, et par l'héraldique Ecu de Villard, à Annonay<sup>( 838 )</sup>. Dans l'ensemble, ces noms ne s'appliquent qu'à des auberges urbaines, ce qui s'explique aisément par la nécessité de les distinguer à partir du moment où il y en a plusieurs.

Viennent ensuite les auberges dépourvues d'enseignes et appelées par le nom de leur tenancier. C'est ainsi qu'à Saint-Laurent-les-Bains en 1413, une auberge est simplement dite *hospite* d'Etienne Garnier<sup>( 839 )</sup> et qu'en 1366, une de Baix est appelée uniquement *hostalaria Guilhelmi Seguni*<sup>( 840 )</sup>. Peu nombreuses, elles se rencontrent plus à la campagne mais ne sont pas leur apanage puisque plusieurs établissements urbains ne sont désignés que de cette manière. Ainsi, à Viviers dans les années 1380, l'auberge de Philibert Cellier ne semble nullement porter de nom<sup>( 841 )</sup>, de même que celle de Guillaume Delprat<sup>( 842 )</sup>.

Pour finir, il est possible de repérer dans les estimés de 1464 des personnes qui ont beaucoup plus de lits que ce qui est nécessaire pour une maison, même abritant une famille nombreuse. Elles ne se déclarent pas pour autant aubergistes, mais leurs biens pourraient les faire passer pour tel. En effet, dans cette enquête, les seuls biens mobiliers à être recensés sont ceux présentant une valeur particulière, ou ayant une fonction professionnelle, outillage de l'artisan parfois, stocks commerciaux du marchand, *etc.*, ce qui renforce l'idée que ces nombreux lits ne sont pas à usage domestique, sans quoi ils auraient été passés sous silence, comme dans la quasi totalité des déclarations. On est donc en droit de se demander si ces personnes n'exercent pas ponctuellement une activité d'accueil, par exemple lorsque les autres établissements sont complets.

Cette remarque nous renvoie au métier d'aubergiste et à la réalité de son exercice, les types d'hôtes semblant multiples, depuis des tenanciers d'établissements à enseignes

<sup>835</sup> ) Coulet (N.) : « Un gîte d'étape, les auberges d'Aix-en-Provence au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité.

<sup>836</sup> ) Combes (J.) : « Hôteliers et hôtellerie à Montpellier à la fin du Moyen Age », art. cité.

<sup>837</sup> ) Peyer (H.-C.) : *Viaggiare nel Medioevo. Dall' ospitalità alla locanda*, op. cit., p. 243-251.

<sup>838</sup> ) Les Villard sont alors seigneurs de la ville.

<sup>839</sup> ) AD 07, 2E 1897, f°28.

<sup>840</sup> ) AM Baix, AA 3, n°5.

<sup>841</sup> ) AD 07, 2E 7639 f°42v°.

<sup>842</sup> ) AM Viviers, AA 10, n°10.

jusqu'à des petits loueurs de chambres que l'on hésite à qualifier hôteliers.

Les aubergistes des campagnes sont aussi souvent paysans, et on peut penser que le qualificatif d'*albergerius* ou d'*hospes*, ne leur est accordé que si la part de ce métier dans leurs activités est significative. C'est le cas d'Antoine Gibelin, de Paris, qui est dit en 1464 *hospes et laborator*, déclarant exploiter treize parcelles de terres, prés et châtaigniers, et posséder en plus du cheptel composé de quatre boeufs, trois vaches, un cheval, douze chèvres et quatre moutons, soit l'exploitation d'un paysan aisé qui nous éloigne très largement de l'hôtellerie<sup>(843)</sup>. A un niveau inférieur, Jacques Rieu, qui possède une maison sur la place du marché de Fay, déclare de quoi équiper une douzaine de lits, ce qui est beaucoup pour une seule famille<sup>(844)</sup>. Il en est de même au pont du Béage, où Pierre *Vianesii* et Antoine *Avoacii* déclarent en 1464 six lits pour eux seuls<sup>(845)</sup>. Pareillement, en 1281, les habitants d'Alba qui louent des lits ne sont pas qualifiés d'aubergistes et ne le font manifestement pas de manière professionnelle, mais sont de simples habitants du village qui ouvrent leurs portes moyennant finance. L'existence de ces hôtes qui ne sont pas toujours qualifiés d'aubergistes, leur profession principale n'étant probablement pas l'accueil des voyageurs, ne facilite pas le travail d'identification et brouille les pistes. C'est pourtant un fait assez général dans les campagnes, puisque de tels établissements ont été remarqués à plusieurs reprises dans l'arc alpin, le sud de l'Allemagne et en Suisse<sup>(846)</sup>. A l'heure actuelle, on trouve encore en Ardèche des cafés forts discrets qui ne sont autres que les cuisines des maisons ouvrant sur les places des villages, où l'on peut se faire servir à boire contre rétribution, comme dans un vrai débit de boisson déclaré.

Même en ville ou dans les bourgs, les aubergistes demeurent souvent pluriactifs. Ainsi à Villeneuve-de-Berg en 1481, l'auberge de la Cloche, pourtant importante, puisque les représentants des communautés à l'assemblée d'assiette des Etats du Vivarais y logent, est tenue par maître Pierre Ponhet, par ailleurs notaire<sup>(847)</sup>. Ce cas de figure du notaire-aubergiste a d'ailleurs été fréquemment remarqué, comme par exemple en Lyonnais voisin<sup>(848)</sup>. Le métier d'aubergiste peut aussi être associé à celui de muletier, comme dans le cas de Pierre Vidal, hôte de Saint-Laurent-les-Bains, déclarant, outre les quatre lits garnis de matelas, d'oreillers, de draps et de couvertures, trois mules de bât<sup>(849)</sup>. L'auberge accueille aussi des transactions commerciales, l'aubergiste facilitant les

<sup>843</sup> ) AD 07, C 602.

<sup>844</sup> ) AD 07, C 624.

<sup>845</sup> ) AD 07, C 616.

<sup>846</sup> ) Peyrer (H.-C.) : *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, op. cit., p. 285.

<sup>847</sup> ) Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. II, P.-J. p. 448.

<sup>848</sup> ) Fédou (R.) : *Les hommes de loi lyonnais à la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 194-195.

<sup>849</sup> ) AD 07, C 612.

ventes et les mouvements de marchandises. Ainsi, en 1362 Jean Tardieu, alias Salvatge, muletier, est chargé de transporter des vêtements pour un marchand de Montpellier, textiles pris en charge à Villefranche-sur-Rhône, chez un hôtelier. Le muletier ayant négligé ce transport, les vêtements ont pourri ce qui occasionne un conflit éclatant à Viviers. Les marchandises sont alors entreposées dans l'auberge du Cheval-Blanc, par ordre du marchand et de ses associés, sans doute avant que l'affaire ne soit réglée<sup>(850)</sup>. Dans ce cas, l'aubergiste est l'auxiliaire du marchand, mais nous ne savons à quel titre il prend sa marchandise en dépôt, si c'est à titre gracieux et amical, ou plus probablement, s'il reçoit une contrepartie financière. L'aubergiste, dans certains cas, peut lui-même faire du commerce, comme Jacques Montelhet, d'Aubenas, qui en 1371 vend du vin à une personne de Craponne, en Velay<sup>(851)</sup>. La même année, il se porte aussi fidejusseur d'un muletier, aussi originaire du Velay, venu acheter du vin à Aubenas<sup>(852)</sup>. En 1390, c'est Jean Larmande, tenancier de l'hôtellerie de l'Ange, à Viviers, qui vend du vin, du foin et diverses denrées à Ymbert *Botini*, originaire de Florence<sup>(853)</sup>. Le plus souvent, l'auberge est le siège de transactions, puisque plusieurs actes notariés y sont conclus, comme par exemple dans l'auberge de la Fleur de Lys, à Privas, où maître Antoine de Brion instrumente souvent entre 1427 et 1429<sup>(854)</sup>. Si le rôle commercial de l'aubergiste n'est pas ici clairement attesté, on peut cependant envisager qu'il serve dans un certain nombre de cas de courtier officieux, indiquant au marchand étranger les conditions du marché, ou encore, se chargeant d'orienter ce dernier vers tel commerçant, fournisseur ou acquéreur local.

Dans tous les cas, l'aubergiste est un auxiliaire indispensable de la route à la fin du Moyen Age, ce que traduit bien le testament de Philibert *Barbastro*, muletier du Puy, que nous avons déjà évoqué à plusieurs reprises. Bien que tardif, puisque datant de 1544, il nous éclaire sur les liens pouvant unir certains tenanciers d'auberges et les muletiers. Parcourant fréquemment la route du Puy à Pont-Saint-Esprit, il laisse de petites dettes dans de nombreuses auberges où l'on pressent qu'il a « ses habitudes ». Ainsi, il doit diverses sommes pour les nuits qu'il a passées à l'auberge du Lion, à Villeneuve-de-Berg, de même qu'à la Bégude d'Ardèche, à Montpezat, Bagnols-sur-Cèze, au Monastier et au Pont-d'Aubenas. Il n'indique même pas le nom du tenancier de cette dernière auberge, se contentant de l'appeler familièrement le « Grand-Père », sans doute en référence à son grand âge, mais aussi signe qu'il le connaît bien.

Il est plus difficile, faute de nombreux actes notariés, de cerner la structure commerciale de l'auberge et de savoir si les murs appartiennent à l'aubergiste, ou s'il en est simplement l'exploitant, avec tel ou tel type de bail. Les estimates de 1464 permettent

---

<sup>850</sup> ) AD 07, 2E 7632, f°37

<sup>851</sup> ) AD 07, 2E 32, f°43.

<sup>852</sup> ) AD 07, 2E 32, f°37.

<sup>853</sup> ) AD 07, 2E 7646, f°4v°.

<sup>854</sup> ) AD 07, 52J 111, f 2 ; 72, etc.



toutefois de savoir que tous les hôteliers ruraux, exploitant des établissements dans les villages ou des auberges isolées, tiennent boutique dans leur propre maison. Ainsi, l'hôtelier du pont du Béage accueille les voyageurs dans sa maison, qu'il tient à cens du seigneur du lieu, comme les autres parcelles de son exploitation <sup>(855)</sup>. Il faut arriver en ville pour que l'aubergiste ne soit plus nécessairement le détenteur des lieux, généralement dans le cadre d'un bail à cens classique, l'auberge étant alors concédée à un exploitant, sans qu'on possède toutefois de contrat clair permettant de définir le lien qui unit aubergiste et propriétaire du commerce, salariat, location, association commerciale, etc. C'est ainsi que l'auberge du Cheval-Blanc, à Viviers, est une propriété de l'abbaye de Mazan où se succèdent plusieurs tenanciers : Hugues *de Ecclesia*, dit Ségne, et ses fils, de 1387 à 1394, puis Guillaume Borrel et sa femme Drevete, de 1394 à 1426, Etienne Lafont, notaire, de 1426 à 1452 et enfin, Bernard *del Frayt*, à partir de 1452, avant qu'une longue lacune dans la liste des tenanciers ne nous laisse sans données jusqu'au dernier tiers du XVI<sup>e</sup> siècle <sup>(856)</sup>. De même, nous savons que l'auberge de la Cloche, à Montpezat, n'est pas gérée par son propriétaire, mais par un locataire, ainsi que nous l'indique un bail intervenu en 1423, par lequel l'auberge est remise à Jean Cort, des Estables, en Velay <sup>(857)</sup>. Curieusement, aucune condition financière n'apparaît, de même qu'aucune durée de bail n'est fixée, l'acte, après un court préambule indiquant que le bailleur remet l'établissement *de Campana* au preneur à titre de location, intégrant une description des différentes pièces de l'auberge et un inventaire très sommaire de son mobilier. Seuls quelques ustensiles de cuisine et quelques meubles, coffres, buffets, y figurent ce qui laisse penser que le nécessaire indispensable, entre autre la literie, est apporté par le preneur.

Il est possible, essentiellement au travers des estimés de 1464, de cerner l'importance des auberges de village ou des établissements isolés rencontrés le long des routes vivaraises. Les bâtiments de l'auberge de la Cloche (*de Campana*), à Montpezat, déjà évoquée, se composent de la *sala*, pièce servant manifestement à la restauration, à laquelle il faut associer la *coquina* et trois chambres, distinguées par un adjectif indiquant leur caractère ou leur position, la *camera picta*, la *camera pastandeyra* et la *camera superiori*, les chevaux étant logés *in stabulo subteriori garnitum de rastellis et de mangadoyras* et *in stabulo superiori*. L'inventaire ne détaille malheureusement pas avec précision le mobilier contenu dans ces pièces. Pour sa part, en 1464, la petite auberge rurale du Pont de Veyradeyre, non loin du Béage, est munie de deux lits de plumes et de trois autres simplement pourvus de couvertures <sup>(858)</sup>. L'aubergiste du bourg de Joyeuse ne dispose alors que de cinq lits <sup>(859)</sup>, et Pierre Vidal, de Saint-Laurent-les-Bains, déclare

<sup>855</sup> ) AD 07, C 616.

<sup>856</sup> ) Liste des tenanciers communiquée par Cécile Coste, thèse en cours à l'université Lumière-Lyon 2 sur l'abbaye de Mazan.

<sup>857</sup> ) AD 07, 2E 5909 f° 23 v°.

<sup>858</sup> ) AD 07, C 616.

<sup>859</sup> ) AD 07, C 580.

quatre lits garnis de matelas, d'oreillers, de draps et de couvertures (<sup>860</sup>), soit des capacités d'accueil toujours réduites.

L'accueil du voyageur est une nécessité à partir du moment où les circulations s'animent. Evoluant tout au long de la fin du Moyen Age, c'est le fait de nombreuses structures multiformes et complémentaires, allant de l'accueil charitable à l'accueil purement commercial.

Alors que de nombreux hôpitaux sont signalés dès le XII<sup>e</sup> siècle en Vivarais, on peut retenir trois catégories d'établissements d'accueil hospitalier : les hôpitaux routiers, implantés en rase campagne aux points les plus difficiles ou dangereux du réseau routier, les hôpitaux de villes et de villages, et ceux intégrés aux établissements ecclésiastiques. Pour l'essentiel rattaché à l'hôtel-dieu du Puy, les hôpitaux strictement routiers ne semblent pas survivre à la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, si ce n'est même aux dernières années du XIII<sup>e</sup> siècle, alors que les petits hôpitaux villageois connaissent manifestement le même sort aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles et que les hôpitaux dépendants d'établissements ecclésiastiques ont aussi des difficultés ainsi qu'en témoigne l'état des prieurés clunisiens. Passé le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, les hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem eux-mêmes, qui sans exagérer leurs missions d'assistance, arrivaient à les remplir par la gestion d'hôpitaux et par des distributions d'aumônes, ont de plus en plus de difficultés à continuer leur action.

A l'inverse, l'accueil payant, commercial, semble se développer dans la région dès la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, mais plus encore sans doute à la charnière des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, aucune mention d'auberge déclarée comme telle n'apparaissant dans les cinq à six cents actes de la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle qui ont été consultés. Connaisant un premier essor dans le courant du XIV<sup>e</sup> siècle, il faut néanmoins attendre le XV<sup>e</sup> siècle pour que les auberges deviennent très abondantes. Plus encore que l'implantation des auberges situées en ville, ces dernières ayant été étudiées à de nombreuses reprises dans les régions voisines, il est intéressant de constater qu'une multitude de petits établissements, souvent gérés par un paysan, s'égrènent le long des routes et dans les plus petits villages. L'armature hôtelière ne se limite pas à aux seuls établissements urbains mais constitue un dense semis couvrant tout le territoire. Les auberges reprennent les mêmes positions que les hôpitaux routiers, plus d'une dizaine d'établissements isolés étant recensés sur les cols conduisant au Plateau, ou sur ce dernier, parfois à peu de distance d'un ancien hôpital. Il n'est donc pas illusoire de penser qu'à la fin du Moyen Age, le nombre d'auberges est suffisamment élevé, au moins sur les principales routes, pour que la majorité des étapes ne pose pas de problème au voyageur.

## Conclusion de la deuxième partie

Constitué de sentiers plus que de routes, de pentes abruptes plus que de longues

---

<sup>860</sup> ) AD 07, C 612.

rampes, ce réseau est le domaine exclusif du mulet, rejetant le charroi à la périphérie, comme dans le sillon rhodanien où il apparaît timidement. Les modernistes qui se sont penchés sur le réseau routier vivarois des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles ont rapidement conclu à sa très mauvaise qualité : routes sinueuses et pentues, passages en escaliers, ponts trop étroits, etc. constituent à leurs yeux le signe d'un sous-développement routier certain, allant jusqu'à retenir comme caractéristique « la ténuité du réseau d'échange » et « l'enclavement du Vivarais »<sup>(861)</sup>. S'il ne fait pas de doute que le réseau routier du début du XVIII<sup>e</sup> siècle, héritier direct des axes médiévaux, n'est plus adapté à des besoins nouveaux liés au roulage, ce n'est pas le cas aux siècles précédents. Une route devant être jugée par rapport au trafic qu'elle supporte, l'adéquation est justement complète entre les modestes sentiers vivarois et les caravanes de mulets qui les empruntent. Une telle permanence du réseau routier médiéval jusqu'à l'avènement du roulage se rencontre d'ailleurs en d'autres régions du Massif Central tel le Rouergue, preuve qu'il était encore très bien adapté aux conditions de transport jusqu'à cette révolution technique<sup>(862)</sup>.

La présence de nombreux établissements hospitaliers isolés, auxquels succèdent des auberges à la fin du Moyen Age, ne correspond pas non plus aux descriptions misérabilistes. Ces points d'accueil jalonnent régulièrement la totalité des axes importants, surtout ceux traversant les régions inhospitalières, et constituent au contraire la preuve directe de la qualité du réseau routier. A la fin du Moyen Age, il est possible de traverser le Vivarais sans risquer de ne pas trouver d'hébergement, même sur les crêtes isolées battues par les vents.

Reste maintenant à comprendre pourquoi ce dense réseau routier est polarisé selon un axe est-ouest, et ce que transportent les centaines de mulets qui l'empruntent.

---

<sup>861</sup> ) Molinier (A.) : « Voies de communication et moyens de locomotion en Vivarais à l'époque moderne et jusqu'en 1750 », art. cité, p. 85.

<sup>862</sup> ) Bousquet (J.) : « Les premiers textes concernant les hôpitaux en Rouergue, essai d'interprétation », art. cité, p. 121, note 67.



## ***Partie 3 : Réseau routier et trafic : les fondements d'une structuration cohérente***

Comme nous venons de l'expliquer, la structuration d'ensemble du réseau routier vivarois ne fait aucun doute : alors que les axes secondaires ne s'organisent pas dans une direction particulière, les axes principaux présentent une orientation est-ouest marquée. Certes, cette orientation est celle du relief qui se présente avant tout comme une succession de vallées parallèles reliant le Plateau au Rhône. Néanmoins, expliquer la morphologie du réseau routier par ce seul facteur serait faire la part trop belle à un déterminisme géographique simplificateur. Si la géographie vivaroise a pu faciliter les circulations dans ce sens, c'est bien la nécessité de se déplacer qui crée la route et lui confère son importance, et non simplement le relief. Alors que les raisons de voyager sont nombreuses, deux particulièrement doivent retenir notre attention et animent les routes vivaraises : le commerce et le pèlerinage.

Dans les lignes qui suivent, il n'est toutefois pas question de nous livrer à une étude du commerce sous tous ses aspects, ni d'aborder tous les champs de la recherche liée au pèlerinage. Se serait dépasser de loin notre objet d'étude, le réseau routier, et nous n'envisagerons ces thèmes que sous l'angle des circulations, cherchant à dégager les flux commerciaux animant les routes, et sous celui des déplacements de pèlerins.

Néanmoins, faute d'études d'histoire économique récentes et approfondies sur le

Vivarais médiéval, il a parfois été assez difficile d'aborder ces questions précises sans avoir besoin, en amont, de nous livrer à des digressions pouvant paraître de prime abord assez marginales, mais pourtant nécessaires afin de préciser le cadre économique dans lequel s'inscrivent les circulations commerciales. Les sources d'une histoire économique vivaroises au Moyen Age sont multiples, des actes notariés aux terriers en passant par les registres de l'estime fiscale générale réalisée en 1464. Plus spécifiquement liés au commerce, les registres de compte de péage ou de leyde sont rares : seuls deux sont conservés pour Baix entre 1447 et 1450, et pour La Voulte, en 1399-1400. Par contre, les tarifs de péage sont plus nombreux, puisqu'une dizaine est conservée, mais leur exploitation soulève un certain nombre de problèmes<sup>(863)</sup>. Cependant, complétés par les archives notariales, ils permettent de cerner les courants commerciaux traversant la région, même si la précision quantitative manque le plus souvent.

## Chapitre 1 : Le vin, les grains et quelques autres productions locales

Sans pour autant sous-estimer l'importance du commerce du vin, sur lequel l'historiographie régionale a peut-être trop insisté à la suite d'Albin Mazon<sup>(864)</sup>, il faut évoquer parallèlement à ce dernier le commerce des grains, qui apparaît comme un parfait contretypé aux échanges de vin. En effet, comme nous le verrons, les régions productrices de vin sont, par contrecoup, celles qui importent le plus de céréales. Pour finir, nous évoquerons plusieurs petites productions qui, associées, alimentent aussi les courants d'échange.

### A- Une production vivaroise hautement commerciale : le vin

---

Le produit vivarois rencontré le plus souvent sur les routes de la région est incontestablement le vin, qui circule en abondance, ainsi qu'en témoignent les tarifs de péage conservés, mais aussi plusieurs contrats de transport ou de vente. On peut même penser qu'une véritable spécialisation viticole de deux régions vivaroises, le nord du sillon rhodanien et le pied des Cévennes, se manifeste à partir du XIV<sup>e</sup> siècle.

#### a- La production viticole vivaroise<sup>(865)</sup>

<sup>863</sup> ) Sur ces documents, cf. infra, p. 413-419.

<sup>864</sup> ) Mazon (A.) : *Les muletiers du Vivarais et du Velay*, op. cit., p. 21-35.

<sup>865</sup> ) Un très rapide tableau de la question a déjà été brossé dans Bertrand (A.J.C.) : « La vigne en Vivarais vers la fin du Moyen Age », *Revue du Vivarais*, 1982, p. 212-224. Cf. aussi Fraisse (G.) : *La vigne et le vin autour de Tournon aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit.

La vigne, en Vivarais comme ailleurs, s'étend indiscutablement à l'extrême des possibilités de culture de la *viti vinifera*, seul le Plateau en restant à l'écart. Poussait-elle avec succès dans les Hautes-Cévennes ou les Hautes-Boutières ? Sans doute les plants d'Ajoux, Antraigues ou Dornas mentionnés en 1464<sup>(866)</sup> devaient-ils éprouver quelques difficultés pour mener leurs grappes à maturité. Il est même mentionné des vignes dans le mandement de Lachamp-Raphaël en 1327<sup>(867)</sup>. A l'évidence, les ceps ne pouvaient être plantés à Lachamp même, situé à près de 1300 mètres d'altitude, et ils devaient plus vraisemblablement pousser aux limites de la châtelainie, en contrebas du Plateau, vers Burzet au sud ou Saint-Andéol-de-Fourchades au nord. Sous des cieus plus cléments, en Bas-Vivarais, à Vallon et Lagorce, entre les années 1400 et 1420, la part des parcelles de vignes, calculée grâce à plusieurs terriers<sup>(868)</sup>, s'établit à environ 10 %, contre 75 % de terres labourables. A Montpezat, dans les vallées cévenoles, la vigne couvre 14 % de parcelles reconnues à Pons de Montlaur en 1300<sup>(869)</sup>. Dans l'ensemble du Vivarais, retenons que la vigne est poussée à l'extrême de ses possibilités culturelles, mais qu'elle n'occupe généralement que les plus mauvaises terres, celles ne permettant nullement de semer une quelconque céréale. Ainsi, à Vallon et Lagorce, seuls les espaces arides, pentus et rocaillieux, leurs sont dévolus, alors qu'elles ne s'étendent pas aux abords de l'Ardèche, terres très fertiles réservées aux céréales<sup>(870)</sup>. La répartition de la vigne sur les terroirs de la région de Bosas et de Saint-Félicien est exemplaire : en 1464, elle y représente 10 % des parcelles cultivées des paroisses les plus basses (Bosas, Empurany, Arlebosc), surtout sur les adrets de 300 à 600 mètres d'altitude. Dès que l'altitude s'élève, vers Saint-Félicien, Labâtie-d'Andaure ou Vaudevant, sa part décroît nettement, pour finalement disparaître à Saint-Jeure-d'Andaure qui se trouve, il est vrai, à une altitude de 1000 à 1100 mètres<sup>(871)</sup>. Dans le même temps, les terres labourées représentent 80 % des parcelles exploitées dans la région, signant la prédominance des céréales sur la vigne, qui est encore renforcée si l'on tient compte du fait que les vignes sont souvent de surface plus réduite que les terres labourables<sup>(872)</sup>.

La situation des deux régions touchées par une culture spéculative de la vigne à la fin

<sup>866</sup> ) AD 07, C 561, C .599, C 617.

<sup>867</sup> ) AD 07, C 196, f°86.

<sup>868</sup> ) AD 07, 2Mi 15, 1J 310 et 1J 311.

<sup>869</sup> ) Fonds privé, copie communiquée par Laurent Haond.

<sup>870</sup> ) Brechon (F.) : *Economie et société dans deux paroisses rurales du Bas-Vivarais au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de Vallon et de Lagorce vu au travers des archives notariales et des terriers*, op. cit., carte hors-texte.

<sup>871</sup> ) AD 07, C 628 analysé par Foriel-Destezet (Ch.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimes de 1464 », art. cité, p. 178.

<sup>872</sup> ) Foriel-Destezet (Ch.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimes de 1464 », art. cité, , p. 178.

du Moyen Age est toute autre. Dans l'avant-pays cévenol, la vigne arrive en général à égalité des labours en nombre de parcelles occupées, voire y domine nettement dans quelques paroisses comme aux Salelles, à Malarce, Payzac, ou à Saint-Genest-de-Beauzon<sup>(873)</sup>. En 1464, les terres labourables n'y sont pas majoritaires, les vignes prenant alors leur place puisqu'elles représentent en moyenne 50 % des superficies mises en cultures au pied des Cévennes avec un pic de 91% à Malarce<sup>(874)</sup>. L'évocation de quelques exploitations du piedmont cévenol en 1464 permet de bien comprendre l'importance qu'y tient la vigne. Ainsi, l'exploitation d'un déclarant de Malarce se compose, outre la maison d'habitation, de neuf parcelles de vignes, pour seulement deux terres labourables, huit châtaigneraies, quatre jardins, quatre olivettes, deux prés et un courtil<sup>(875)</sup>. Certes, les vignes sont probablement, comme cela a été souvent constaté, de moindre superficie que les parcelles de labour, mais le déséquilibre est flagrant. Il est encore plus accentué sur d'autres exploitations, un contribuable de Payzac ne déclarant que deux jardins, un pré, onze châtaigneraies pour un total de onze vignes<sup>(876)</sup>.

Dans le nord du sillon rhodanien, principalement autour de Tournon semble-t-il, la situation paraît être identique, bien que l'absence des estimés de 1464 pour de nombreuses paroisses rurales du secteur ne facilite pas l'analyse de la répartition des cultures. L'important fonds de la collégiale de Tournon, associé à un compoix de 1448 et aux estimés de la ville de Tournon même et de son mandement (Mauves, Glun et Saint-Jean-de-Muzols en plus de la ville), témoigne toutefois de la prédominance de la vigne dans la région. En 1448, en moyenne 40 % des surfaces cultivées le sont en vigne, contre seulement 34 % en terres labourables<sup>(877)</sup>. Pour leur part, les cens perçus en 1448 dans l'ensemble du terroir de Tournon, sont exigés pour plus du tiers en vin<sup>(878)</sup>. Alors que nous avons évoqué pour les Cévennes quelques portraits de paysans dont la composition de l'exploitation laisse penser qu'ils sont avant tout, voire même presque exclusivement viticulteurs, remarquons qu'à Tournon, la vigne représente environ 70 % de la surface des exploitations de la plaine rhodanienne et du coteau<sup>(879)</sup>. Il est donc ici aussi évident que la polyculture a largement cédé le pas à une spécialisation viticole. Si le cas de Tournon est bien connu grâce à une documentation relativement abondante, il n'en va pas de même pour le reste du sillon rhodanien, au nord et au sud de la ville. Alors

<sup>873</sup> ) Régné (J.) : *La situation économique et les classes sociales en Vivarais au lendemain de la guerre de Cent Ans*, op. cit., p. 17.

<sup>874</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 147.

<sup>875</sup> ) Régné (J.) : *La vie économique et les classes sociales en Vivarais au lendemain de la guerre de Cent Ans*, op. cit., p. 53.

<sup>876</sup> ) *Ibidem*, p. 60.

<sup>877</sup> ) Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, op. cit., p.173.

<sup>878</sup> ) *Ibidem*, p. 186.

<sup>879</sup> ) *Ibidem*, p. 178.



que l'on sait que l'ensemble du sillon rhodanien, de Guilherand au sud à Condrieu au nord est, dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, totalement couvert de vignes, qu'en est-il à la fin du Moyen Age ? Au XV<sup>e</sup> siècle, les parcelles de vigne représentent de 20 à 30 % des tenures paysannes de la région de Condrieu, ce qui témoigne déjà d'un développement significatif de la viticulture sur le nord des Côtes du Rhône<sup>(880)</sup>, qui connaît en outre un essor tout au long du siècle à l'inverse des vignobles du nord de Lyon<sup>(881)</sup>. Plus au sud, en Vivarais, il est net qu'en 1464, les parcelles de vignes dominent dans la région de Serrières<sup>(882)</sup>, ou dans celles de Sarras<sup>(883)</sup>, de Lempz et de Vion<sup>(884)</sup>. Les terriers de la seigneurie de Crussol, de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, indiquent que la vigne prospère particulièrement dans la région de Saint-Péray<sup>(885)</sup>. S'étend-elle plus au sud ? Les terriers de l'abbaye de Soyons, de 1389<sup>(886)</sup> et de 1493-1498<sup>(887)</sup>, n'en mentionnent pas en très grand nombre et les parcelles de vigne y sont nettement concurrencées par les labours. On peut donc supposer que la zone rhodanienne à dominante viticole, bien connue autour de Tournon, s'étend de Saint-Péray et Cornas au sud jusqu'au nord du Vivarais et au-delà en direction de Lyon, sans pour autant prétendre en connaître les contours avec précision, et sans que la spécialisation y soit aussi poussée qu'aux environs de Tournon.

De quand date cet essor remarquable de la viticulture, au point qu'elle est devenue largement dominante au milieu du XV<sup>e</sup> siècle ? Nous ne possédons aucune série continue de documents fonciers, compoix ou terriers, permettant une analyse sur la longue durée et offrant des possibilités de comparaisons période par période susceptibles de mettre en évidence une évolution chronologique. Les archives notariales, dont l'analyse aurait pu permettre de dégager éventuellement quelques observations sur l'animation du marché foncier autour de la vigne, ne sont que très médiocrement conservées dans les régions concernées. Le minutier notarial de Tournon est limité à quelques épaves dépourvues de toute continuité, alors que celui de Joyeuse, mieux conservé, est avant tout composé de registres d'étendues sur lesquels un travail de comptage est par définition peu sûr, puisque ces registres ne renferment qu'une faible proportion du total des actes. Tenter un travail de sondages, en exploitant un nombre défini de registres espacé de 10 ou 15 ans aurait pu éventuellement être envisageable,

<sup>880</sup> ) Lorcin (M.-Th.) : *Les campagnes de la région lyonnaise aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 517.

<sup>881</sup> ) *Ibidem*, p. 406-407.

<sup>882</sup> ) AD 07, C 620.

<sup>883</sup> ) AD 07, C 623.

<sup>884</sup> ) AD 07, C 622.

<sup>885</sup> ) AN, 265AP 186, 187, 198.

<sup>886</sup> ) AD 26, 23H 40.

<sup>887</sup> ) AD 26, 23H 41.

mais quelques tentatives nous ont montré que les résultats, totalement aberrants, devaient engager à la prudence et nous interdisaient de céder à la tentation d'un chiffrage que les sources ne permettent pas. On peut toutefois tenter d'enregistrer quelques signes forts d'un intérêt nouveau pour la vigne dans les vestiges de minutiers conservés à Joyeuse. Tout d'abord, remarquons que les premiers registres conservés s'ouvrent sur de très nombreuses transactions ayant trait aux vignes et à des plantiers. Par ailleurs, il est probable que sur cette période, la vigne présente un intérêt particulier, ainsi qu'en témoignent les multiples affermages de parcelles pour une durée variable, généralement deux ans, mais aussi parfois trois ou neuf. On remarquera même que quelques années auparavant, en 1327-1328, dans la région d'Aubenas, l'investissement de la population marchande urbaine sur des vignes apparaît assez net. Ce mouvement semble d'ailleurs se poursuivre par la suite, au moins jusque dans les années 1374 où plusieurs acquisitions de vignes ou de rentes en vin par des marchands albenassiens sont encore signalées.

On est donc loin, en l'état de la documentation, de pouvoir périodiser plus précisément cet essor viticole : l'évolution des surfaces plantées en vigne reste inconnue, alors que l'augmentation du nombre de transactions portant sur des vignes ne peut être appréhendée autrement que de façon impressionniste. On peut toutefois supposer que les années 1330-1340 connaissent déjà un essor de la viticulture cévenole, sans parvenir à préciser si nous sommes à ses débuts ou si le mouvement est déjà ancien.

Sur les Côtes du Rhône, la situation n'est pas plus claire, et aucun document ne permet d'aboutir à une mise en perspective chronologique chiffrée de l'essor du vignoble. Tout au plus peut-on constater que les chartes les plus anciennes du fonds de la collégiale Saint-Julien mentionnent très régulièrement des vignes autour de la ville au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(888)</sup>. De même, nous possédons quelques indices permettant de penser que le vin de la région fait l'objet d'une commercialisation par voie fluviale dès le XIII<sup>e</sup> siècle, ce qui sous-tend une production déjà conséquente. Le quatrième article de la première charte de franchises de Tournon, datant de 1211, porte spécifiquement sur le vin, réglementant sa vente et l'usage des mesures vinaires<sup>(889)</sup>. La seconde charte de franchise, de 1292, est encore plus explicite, puisqu'elle prévoit l'instauration de quatre courtiers en vin, les *honeratores seu cargatores vini qui botarini vulgariter appellantur*, dont les fonctions ne sont pas clairement précisées dans la charte, cette dernière réglant la durée de leur mandat et leur nomination. Il n'en demeure pas moins vrai qu'ils interviennent dans le négoce du vin<sup>(890)</sup>. Les mêmes courtiers en vin sont aussi créés en 1313 à Glun, au sud de Tournon, lorsque Guy de Tournon affranchit les hommes de cette communauté d'habitants. La charte de franchises précise ensuite que les marchands étrangers au mandement venant chercher du vin sont soumis au péage<sup>(891)</sup>.

<sup>888</sup> ) AD 07, G 220, 221, 224, 252, 253, 254, 255, etc.

<sup>889</sup> ) AN, K 1175, pièce 5. *Si homs ven vin per qual lo fara crihar par tal lo venda sil amerma la mesura lo vin perdat tot la venda a mesura lial si lamendara de ley tres sols et demiey* (Si un homme vend du vin, qu'il le vende pour ce qu'il le fait crier. S'il diminue la mesure, qu'il perde son vin. Toute la vente doit être faite à la mesure loyale. Le délinquant payera une amende de 3 sols et demi).

<sup>890</sup> ) AN, K 1175, pièce 5.

Ce commerce est donc indéniablement développé sur le marché et aux foires de la ville puisqu'il est nécessaire d'en réguler les transactions. Bien que les données vivaroises soient rares, on peut penser que la vigne connaît un essor au pied des Cévennes et sur le nord du sillon rhodanien au moins dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, et assurément dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, suivant alors sans doute une évolution parallèle à celle constatée dans le Biterrois à la même période <sup>(892)</sup>.

Il est compréhensible que la viticulture, dévoreuse de main d'oeuvre, ait progressé aux périodes de forte démographie, et il a pu être proposé que la période suivante, à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle ait été marquée par un repli de la vigne, qui culmine au milieu du XV<sup>e</sup> siècle. Ce repli, observé sur la région privadoise, où les vignes hermes sont relativement nombreuses dans les années 1420-1430 <sup>(893)</sup>, est aussi constatable sur la même période à Vallon, où les vignes hermes abondent <sup>(894)</sup>, les estimés de 1464 ne laissant pas encore percer le moindre mouvement de reconstruction du vignoble <sup>(895)</sup>. De plus, les hermes dont l'origine viticole n'est pas précisée se concentrent presque exclusivement dans des secteurs manifestement dévolus à la vigne, ce qui peut laisser penser que nous sommes en face de vignes en friches non déclarées comme telles <sup>(896)</sup>. Loin d'être une spécificité vivaroise, ce mouvement touche l'ensemble des vignobles du midi français ou presque <sup>(897)</sup>, mais il ne semble pas concerner les vignobles rhodaniens et cévenols. Ainsi, si globalement le vignoble lyonnais recule de façon assurée dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, les ceps progressent sur les Côtes du Rhône, jusque dans la région de Condrieu, ce qui laisse penser que le nord du sillon rhodanien n'est pas touché par le mouvement de repli enregistré ailleurs <sup>(898)</sup>. A Tournon, où la situation est bien connue grâce au compoix de 1448, seules quelques rares vignes sont signalées hermes, alors que parallèlement, n'existe qu'un nombre de plantiers limité <sup>(899)</sup>. Dans les

<sup>891</sup> ) AD 07, 52J 56, p.133.

<sup>892</sup> ) Bourin (M.) : *Villages médiévaux en Bas-Languedoc, genèse d'une sociabilité (X<sup>e</sup> -XIV<sup>e</sup> siècles)*, op. cit., t. 2, p. 247-252, ou plus encore Bourin (M.) : « Une surproduction de vin en Biterrois au Moyen Age (1300-1350) ? », art. cité, p. 197-199.

<sup>893</sup> ) Reynier (E.) : *Histoire de Privas*, op. cit., t. I, p. 17.

<sup>894</sup> ) Brechon (F.) : *Economie et société dans deux paroisses rurales du Bas-Vivarais au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de Vallon et de Lagorce vu au travers des archives notariales et des terriers*, op. cit., p. 86-87.

<sup>895</sup> ) Valladier (R.) : *Vallon-Pont-d'Arc à la fin du Moyen Age, une communauté paysanne du Vivarais*, op. cit., p.120.

<sup>896</sup> ) Brechon (F.) : *Economie et société dans deux paroisses rurales du Bas-Vivarais au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de Vallon et de Lagorce vu au travers des archives notariales et des terriers*, op. cit., p. 212.

<sup>897</sup> ) Non loin du Vivarais, on pensera au vignoble aixois [Coulet (N.) : *Aix en Provence, espace et relations d'une capitale*, op. cit., p. 144-146] ; bas-languedocien [Leroy-Ladurie (E.) : *Les paysans de Languedoc*, op. cit., p. 145-146] ; toulousain [Wolff (Ph.) : *Commerce et marchands de Toulouse, vers 1350-vers 1450*, op. cit., p. 190] ou lyonnais [Lorcin (M.-Th.) : « La viticulture dans la région lyonnaise aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 151-156.

<sup>898</sup> ) Lorcin (M.-Th.) : *Les campagnes de la région lyonnaise aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 407.

Cévennes, les données chiffrées manquent, mais on peut noter que l'investissement des marchands et artisans urbains dans le vignoble cévenol ne semble pas faiblir dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle. Le minutier notarial de Joyeuse témoigne même d'une multiplication des affermages de vigne laissant penser que c'est une culture alors recherchée et rentable : en 1411, Gonet Brunissard, de Paysac, baille une vigne à Giraud Romegier, habitant Joyeuse<sup>(900)</sup>. La même année, Jean Bastide, de Rosières, concède lui aussi une vigne pour la durée habituelle de trois ans et à tiers de fruits<sup>(901)</sup>. Les contrats de ce type se constatent encore en 1412<sup>(902)</sup>, en 1413<sup>(903)</sup>, avant que la documentation ne se raréfie.

Certes, qu'il s'agisse des Cévennes ou de Tournon, aucune succession de terrier ne nous permet de quantifier l'évolution des surfaces viticoles du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle et les archives notariales, fragmentaires et lacunaires, ne permettent pas d'esquisser une étude conjoncturelle. Néanmoins, les quelques coups de projecteurs qu'il est possible de donner ne laissent jamais percevoir un déclin de la vigne dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, recul qui impliquerait une reconstruction extrêmement rapide, puisque la vigne est à son maximum au milieu du XV<sup>e</sup> siècle. A l'inverse, dans les régions où la viticulture tenait une place moins importante, c'est à dire là où elle était avant tout pratiquée dans un but d'autoconsommation, les vignes ont probablement régressé, comme à Vallon ou encore dans la région privadoise.

Alors que presque tous les tenanciers exploitent quelques ceps de vigne dans l'ensemble des régions vivaroises où ils peuvent pousser, il est significatif que le vignoble cévenol soit le théâtre d'investissements urbains. Malheureusement, les estimations de 1464 sont trop inégalement réparties et les compoix trop rares pour pouvoir envisager une quantification du phénomène. Néanmoins, la documentation notariale apporte un nombre d'actes convergeant ne permettant pas de douter de l'attrait des vignobles pour les marchands et artisans urbains. Cet investissement ne passe généralement pas par un achat de vigne, mais par une concession pour une durée déterminée sous forme de baux locatifs, généralement de trois ans, ou de contrats à part de fruits. Ainsi, en 1333, Pierre *Molini*, sabbatier d'Aubenas, prend une vigne pour une durée de sept ans. Originnaire de Goudet, en Velay, on peut penser qu'il trouve là un débouché naturel pour son vin<sup>(904)</sup>. En 1342, Jean *Taloni*, cordonnier de Joyeuse, prend une vigne pour une durée de trois ans<sup>(905)</sup>, suivi la même année par Pierre de Comerol, drapier de Joyeuse<sup>(906)</sup>. En 1368, Jean Pierre, *alias Pastre*, boucher vanséen, achète une vigne, un cellier et tout le

---

<sup>899</sup> ) Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, op. cit., p. 187.

<sup>900</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°21.

<sup>901</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°27.

<sup>902</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°70.

<sup>903</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°101v°, f°100v°, f°110.

<sup>904</sup> ) AD 07, 2E 38, f°73.

matériel de vinification qui va avec <sup>( 907 )</sup>, et en 1395, c'est au tour de Bertrand Guison, artisan vanséen, de louer des vignes à deux reprises à des exploitants du rebord cévenol <sup>( 908 )</sup>. En 1374, le marchand albenacien Jean *Sayssone* investit à plusieurs reprises dans des vignes <sup>( 909 )</sup>. Ce mouvement apparaissant avec les premiers registres notariés, il ne nous est pas possible d'en fixer les origines, mais il se poursuit encore au XV<sup>e</sup> siècle et ne semble pas devoir s'essouffler, pour autant que l'on puisse en juger. En 1409, le marchand albenacien Jean *Desiderii* prend des vignes pour une durée de trois ans <sup>( 910 )</sup>. En 1413, c'est Etienne *Pagesi*, boucher de Joyeuse qui investit dans le vin <sup>( 911 )</sup>).

Il est évident qu'au pied des Cévennes, ou sur les Côtes du Rhône septentrionales, la place de la vigne est telle qu'il ne peut s'agir d'une production d'autoconsommation familiale. En effet, les surfaces encepagées laissent supposer des volumes produits bien trop importants, alors que parallèlement les terres céréalières sont souvent réduites à l'extrême, ne permettent probablement pas une autosubsistance. Nous sommes donc face à une production qu'il est nécessaire de vendre. Est-elle destinée au marché local ? On peut supposer que ce dernier en absorbe une partie, mais il doit être relativement limité, dans la mesure où, dans les régions viticoles, les personnes ne possédant pas au moins une petite parcelle de vigne sont rares <sup>( 912 )</sup>. Les débouchés sont à rechercher ailleurs.

#### **b- La commercialisation du vin vivarois**

Le vaste Massif Central, sans négliger les productions de vin locales, comme on en rencontre par exemple en Basse-Auvergne ou dans la dépression du Puy, constitue globalement une région dépourvue de vignes et importatrice de vin. Quelques exemples permettent de savoir que le vin du Vivarais y est commercialisé. Ainsi, les comptes consulaires de Saint-Flour des années 1406-1407 mentionnent des achats de vin vivarois destiné à être servi à la table de plusieurs hôtes en alternance avec du vin d'Auvergne et de Provence <sup>( 913 )</sup>. De même, l'hôtel-dieu du Puy, possédant pourtant des vignes autour de la cité mariale, achète du vin vivarois en quantité assez abondante. Ce dernier lui est

<sup>905</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°1v°.

<sup>906</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°31v°.

<sup>907</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 3, f°17.

<sup>908</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 7, f°62v° et f°63v°.

<sup>909</sup> ) AD 07, 2E 33, f°62 et f°68v°.

<sup>910</sup> ) AD 07, 2E 46, f°48v°.

<sup>911</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°110.

<sup>912</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 147.

livré régulièrement, à raison de deux ou trois voyages par mois <sup>(914)</sup>. En 1449, une taxe est même instaurée sur le vin « étranger » vendu en ville, destinée à financer la reconstruction des remparts, signe de l'importance des importations <sup>(915)</sup>. On sait par ailleurs que la population de la cité elle-même consomme régulièrement du vin vivarois, en alternance avec le vin vellave <sup>(916)</sup>. Les tarifs de péages témoignent de l'importance de ce commerce. Onze des quatorze tarifs conservés en Vivarais et sur ses marges entre le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle et 1550 mentionnent du vin. Celui de Mayres de 1532 n'en mentionne pas, mais il est probablement lacunaire <sup>(917)</sup>, de même que celui de Charmes de 1556 <sup>(918)</sup>, alors que celui de Charbonnier est sans doute trop ancien <sup>(919)</sup>.

L'orientation du commerce vinicole cévenol est précisée par le tarif du péage d'Aubenas de 1397 <sup>(920)</sup>, spécifiant que le vin qui transite par Montpezat et Mayres n'est pas taxé, alors que celui passant par la vallée de La Souche et par le mandement de Boulogne l'est. Dans ces quatre cas, il s'agit de route reliant le Bas-Vivarais calcaire au Plateau et au-delà au Velay et au Gévaudan, ce qui fait d'Aubenas une place importante de ce commerce.

Deux articles de la charte de franchises d'Aubenas de 1276 sont même consacrés au vin, prévoyant que les saumadiers venant en charger en ville ne payeront pas de leude et que ceux empruntant les directions que nous avons évoquées (Boulogne et la Souche) seront taxés au péage <sup>(921)</sup>. Joyeuse, Largentière ou Les Vans, sont aussi dans cette situation puisque plusieurs routes conduisant au Velay y convergent.

Les contrats de vente de vin conservés pour le Bas-Vivarais sont d'ailleurs tout à fait significatifs de l'orientation de ce commerce et du débouché privilégié que constitue le

<sup>913</sup> ) Rigaudière (A.) : *Saint-Flour, ville d'Auvergne au bas Moyen Age, étude d'histoire administrative et financière, op. cit.*, p. 693-694.

<sup>914</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy en Velay, op. cit.*, p. 90.

<sup>915</sup> ) AN, JJ 179, f°150v°.

<sup>916</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy en Velay, op. cit.*, p. 225.

<sup>917</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, pièce 19. Ce tarif ne taxe qu'un nombre très limité de produits, s'attachant tout particulièrement au cheptel mais ignorant pratiquement toutes les denrées sauf le sel. Nous n'en possédons qu'une copie informelle et rien n'indique qu'elle soit complète.

<sup>918</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3041/2, pièce 2.

<sup>919</sup> ) AN, J 332. Le tarif de Charbonnier, repris dans un hommage de 1219, est très limité. Il ne mentionne clairement que le sel et les céréales, mais il est possible qu'il soit trop ancien pour taxer le vin, ce commerce n'ayant alors très probablement pas encore pris son plein essor.

<sup>920</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, n°18.

<sup>921</sup> ) BNF, Nouvelles Acquisitions Latines, Ms 3381.

Massif Central voisin. La totalité des ventes mettant en jeu des personnes extérieures à la région concerne des Vellaves, des Gévaudanais ou des Auvergnats, qui viennent acheter les vins de la bordure subcévenole <sup>(922)</sup>.

Quel est le vin produit au pied des Cévennes vivaroises et destiné au Massif Central ? Remarquons qu'il est très généralement rouge, dit de qualité marchande (*mercadabile*). Il est aussi souvent précisé qu'il doit être *non lymphati*. Seul un contrat, conclu en 1422, entre une personne des Vans et un acquéreur de Cayres, porte sur une certaine quantité de *vini albi muscatelli* <sup>(923)</sup>. Malgré ces quelques indications vagues, toute notion qualitative nous échappe. On peut cependant penser que le vin cévenol est avant tout un vin courant, puisqu'il n'apparaît jamais sur la table d'un quelconque grand personnage, mais au XVII<sup>e</sup> siècle, le vin vivarois a toutefois une cote bien meilleure que celle du vin du Velay, ainsi qu'en témoigne un accord conclu entre Jean Roche, chorial de la cathédrale du Puy, et des pauvres de l'hôtel-dieu de la cité. En contrepartie d'une renonciation à une rente en grain, il demande à être nourri à l'hôpital, et abreuvé de vin du Vivarais et non de vin vellave <sup>(924)</sup>.

La rareté des registres notariés conservés pour le secteur de Tournon ne permet pas d'appréhender la circulation des vins du nord du sillon rhodanien comme on peut le faire pour ceux du rebord cévenol. Il faut en outre manifestement distinguer deux catégories de vin, correspondant sans doute aux deux valeurs des vignes au compoix de 1448 : le vin supérieur et le vin courant <sup>(925)</sup>.

En ce qui concerne le vin supérieur, on sait que les papes ont été, lors de leur séjour avignonnais, mais aussi après leur retour à Rome, grands consommateurs de vins fins de Bourgogne, descendant le Rhône. Au détour de la comptabilité de Jean XXII pour l'année 1331, on surprend un achat de vin « provenant des pays situés au nord de Tournon » <sup>(926)</sup>, indiquant que le pape achète du vin du nord des Côtes du Rhône, en quantité toutefois infiniment plus modeste que celui de Bourgogne. Si le sillon rhodanien en direction du sud et d'Avignon constitue un débouché certain pour les vins du Vivarais rhodanien, puisqu'il en est débarqué dans la cité pontificale au milieu du XV<sup>e</sup> siècle sous le nom de vin de Tournon <sup>(927)</sup>, ces derniers ne sont sans doute que peu écoulés vers le nord. Les vignobles lyonnais et beaujolais sont suffisamment développés pour approvisionner la

<sup>922</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1 : f°47, 1342. 2E 32 : f°37, f°43, f°43v°, 1371. 2E MJ 12 : f°2. 2E 10742 : f°5, f°6v°, 1372. 1405. 2E 1896 : f°10, f°15, 1413. 2E 47 : f°61, 1412. 2E 1897 : f°82, 1422. 2E 10755 : f°4v°, 1411 ; f°66, 1412 ; f°124v°, 1413. 52J 56 : f°33v°, 1480. 2E 10745, f°64, 1420.

<sup>923</sup> ) AD 07, 2E 1897, f°82.

<sup>924</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 909, f°182.

<sup>925</sup> ) Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, op. cit., p. 190.

<sup>926</sup> ) Renouard (Y.) : « La consommation des grands vins du Bourbonnais et de Bourgogne à la Cour pontificale d'Avignon », art. cité, p. 223.

<sup>927</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 486-487.

ville de Lyon et, s'il est vrai que le vin languedocien se débitait aux foires de Lyon aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles<sup>(928)</sup>, ce n'est qu'en quantité limitée. En effet, le vin ne représente que 1,2 % des taxes perçues à la montée au péage de Saint-Symphorien-d'Ozon, localité rhodanienne située non loin de Vienne, pour lequel le compte de l'année 1527 est conservé<sup>(929)</sup>. La provenance des denrées entrant dans Lyon entre 1476 et 1478 par les portes de Bourgneuf, Pierre-Scize et Saint-Georges est d'ailleurs connue et ne transparaît aucune entrée de vin étranger à la région<sup>(930)</sup>.

Le vin de Tournon et de ses abords connaît semble-t-il toutefois une renommée croissante à la fin du Moyen Age et au XVI<sup>e</sup> siècle. Le cardinal François de Tournon se fait d'ailleurs fort de propager le vin de Tournon, puisqu'en voyage dans la cité romaine en 1533 il demande qu'il lui en soit envoyé « *non tant pour moy que pour en donner à mes amys de deçà* »<sup>(931)</sup>, et François 1<sup>er</sup> commence à l'introduire à sa table<sup>(932)</sup>. C'est d'ailleurs sans doute en raison de sa qualité qu'il se vend, avec d'autres, à Dijon, poussant en 1446 les consuls de la ville à interdire l'entrée aux vins « du bas païs », précisant qu'il s'agit de ceux « de Lyonnois, Viennois, Tournon et austrez lieux »<sup>(933)</sup>. En direction de l'est, la seule indication de commercialisation du vin vivarois, est une autorisation royale donnée en 1438 à la population de Tournon par le surintendant des finances en Languedoc, de vendre du vin en Dauphiné malgré l'interdiction qui leur avait été initialement faite d'en exporter outre Rhône<sup>(934)</sup>. Il est alors précisé que les Tournonais envoient immédiatement deux *botaricii*, les courtiers en vin institués par la charte de franchise de 1292 déjà évoquée, prévenir les marchands de Pont-de-Beauvoisin, presque en Savoie, qu'ils peuvent à nouveau s'approvisionner en Vivarais. Si nous ne possédons pas d'indication précise sur ce trafic, notons toutefois qu'il a sans doute présenté un caractère régulier avant que la fermeture royale des frontières, intervenue à une date inconnue, ne l'interrompe. Sans doute n'a-t-il de toute façon pas été arrêté longtemps, puisque deux personnes sont chargées de le réactiver immédiatement. Notons que Pont-de-Beauvoisin est un carrefour majeur des circulations alpines ouvrant vers Chambéry et Annecy, ou vers les vallées alpines de l'Isère et de l'Arc<sup>(935)</sup>.

<sup>928</sup> ) Bresard (M.) : *Les foires de Lyon aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 185.

<sup>929</sup> ) AD 38, B 4463, exploité dans Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., t. I, p. 159.

<sup>930</sup> ) Lorcin (M.-Th.) : *Les campagnes de la région lyonnaise aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 536.

<sup>931</sup> ) François (M.) : *Correspondance du cardinal François de Tournon, 1521-1562*, Paris, 1946, p. 89.

<sup>932</sup> ) Dion (R.) : *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 329.

<sup>933</sup> ) Dion (R.) : *Histoire de la vigne et du vin*, op. cit., p. 309.

<sup>934</sup> ) Mazon (A.) : *Notes historiques sur Tournon et ses seigneurs*, op. cit., p. 147.

<sup>935</sup> ) Brondy (R.) : *Chambéry, histoire d'une capitale*, op. cit., p. 300-301.



Outre le vin destiné aux montagnes préalpines que l'on connaît très mal et que l'on perçoit à peine, le Massif Central constitue sans doute, comme pour les Cévennes, l'essentiel du débouché des vins rhodaniens. En 1556, le péage de Beaudiner taxe expressément le vin<sup>(936)</sup>. Certes, rien n'atteste clairement qu'il vient du nord du sillon rhodanien, mais ce péage se perçoit à Saint-Bonnet-le-Froid au débouché de plusieurs routes qui viennent d'Annonay et de Tournon et se dirigent vers le Velay. Le vin ne peut donc que provenir d'une région comprise entre Serrières et Tournon. On sait aussi que l'hôtel-dieu du Puy s'approvisionne parfois en vin vivarois chez des intermédiaires d'Yssingeaux. Dans ce cas, pour d'évidentes raisons géographiques, il ne peut s'agir de vin cévenol, mais bien uniquement de vin rhodanien<sup>(937)</sup>.

Dans la région de Tournon, les contrats d'achat de vin sont rares, mais il est vrai que la documentation notariale est indigente. Par contre, les acquisitions de vins prennent une autre forme. Plusieurs personnes du Plateau ou de sa bordure achètent des rentes perpétuelles en vin à des viticulteurs de la vallée, comme par exemple Gonet *Charbonis*, de Cornas, qui vend en 1432 une rente perpétuelle *d'unam saumatam vini puri boni* à Antoine Fabre, de Saint-Appolinaire-de-Rias<sup>(938)</sup>, ou Bertrand Fabre, de Saint-Barthélemy-le-Pin, achetant en 1452 à Thomas *Trolherii*, de Cornas, trois saumées de vin de pension annuelle livrable à la Toussaint<sup>(939)</sup>. Noble Louis Mayol, de Tence et son frère, des Vastres, achètent en 1476 de la même manière le volume considérable de quarante-quatre brochées de vin<sup>(940)</sup>. De tels exemples pourraient être multipliés tout au long du XV<sup>e</sup> siècle, leur absence au XIV<sup>e</sup> siècle étant peut-être avant tout due aux lacunes documentaires. Il est incontestable que ce vin ne peut être destiné à l'usage familial des acquéreurs. Certes, ne connaissant pas l'équivalence en système métrique de la brochée de Cornas, on ne peut estimer précisément le volume concerné. Néanmoins, retenons que la brochée s'établit en d'autres localités du Vivarais rhodanien entre 13 et 15 litres ce qui correspond à un volume total de 550 à 600 litres environ<sup>(941)</sup>. Dans d'autres contrats, ce sont des volumes de 10, 15 ou 20 brochées qui sont en jeu. Les sommes investies sont à la hauteur de la rente constituée : 13 florins et demi au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, soit environ le prix d'un boeuf à la même période<sup>(942)</sup>, ou encore 7 livres et 10 sous en 1480, alors qu'un cheval se négocie environ 4 à 5 livres au même moment<sup>(943)</sup>, ou que deux vaches et deux veaux sont alors vendus 6 livres<sup>(944)</sup>. Il est

<sup>936</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n°14.

<sup>937</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy en Velay, op. cit.*, p. 302.

<sup>938</sup> ) AD 26, E 2665, f°57v°.

<sup>939</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, n°23.

<sup>940</sup> ) *Ibidem*, n°35, f°43v°.

<sup>941</sup> ) Charbonnier (P.) : *Les anciennes mesures locales du Massif Central d'après les tables de conversion, op. cit.*, p. 64-69.

<sup>942</sup> ) AD 07, 2E 13668, f°51.

difficile d'interpréter cette pratique commerciale originale. Quel sens économique lui donner et pourquoi les acquéreurs ne se livrent-ils pas à des achats classiques ? On peut penser que si le fait d'assigner une rente témoigne d'abord de l'endettement et des difficultés économiques du vendeur, l'opération se solde positivement pour l'acquéreur de la rente. Il peut sans conteste, pour une somme connue, compter sur des quantités de vin livrables à date fixe et durant une très longue période. Seules des difficultés d'approvisionnement, peut-être liée à une distorsion entre demande forte de la part des régions importatrices et plafonnement des surfaces encépagées, à défaut d'un repli qui peut être écarté, nous semble pouvoir expliquer cette recherche de sécurité. C'est néanmoins un système contraignant puisqu'il supprime par ailleurs toute possibilité de suivre les évolutions conjoncturelles.

Comment s'opèrent ces ventes de vin à destination essentiellement du Massif Central ? Celles du piedmont cévenol nous sont mieux connues dans la mesure où les archives notariales sont plus nombreuses. Remarquons tout d'abord que les ventes de vin s'effectuent dans la région de production : les acquéreurs se déplacent mais le vin n'est jamais transporté vers des foires ou des villes montagnardes par leur producteur. Les registres notariés de Mende, tout comme ceux de Pradelles, ne renferment que quelques rares ventes de vin et encore, ne sont-elles jamais le fait de producteurs venus jusque-là pour écouler leur stock. Cette situation est très logique dans la mesure où, à la différence d'autres produits, le vin ne se transporte pas facilement : il est donc impensable d'en déplacer sans être assuré de le vendre. C'est d'ailleurs une situation qui a perduré jusqu'à nos jours. De même, remarquons que les acquéreurs finaux, marchands urbains vellaves, gévaudanais ou auvergnats, aubergistes ou gestionnaires d'établissements consommant du vin vivarois (hôtel-dieu du Puy par exemple) ne se déplacent pas jusque sur les secteurs de production. Intervient alors le muletier, qui outre son indispensable intervention pour le transport, assume un rôle d'intermédiaire. Ils ne semblent toutefois pas être mandatés par des marchands pour lesquels ils agiraient par procuration, mais achètent le vin en leur nom uniquement, à l'image de Jean *Sauzeti*, saumadier du Puy, qui en 1371 achète du vin en gros à Pierre *Pesanti*, notaire et drapier d'Aubenas. Les trois témoins qui l'accompagnent sont tous de la montagne, d'Allègre, en Velay, du Puy et d'Auvergne, ce qui laisse penser qu'ils sont aussi présents à Aubenas pour conclure quelques achats <sup>( 945 )</sup>. D'autres muletiers originaires de la région de Châteauneuf-Randon, Langogne, Arzenc-de-Randon, Auroux, Cayres, Les Estables, La Sauvetat, Le Puy ou Saint-Laurent-les-Bains apparaissent à différents moments, achetant tous du vin pour leur propre compte sans qu'un éventuel commanditaire n'apparaisse <sup>( 946 )</sup>. Sans doute devaient-ils ensuite le revendre aux marchands qui le débitaient alors au détail, ou à des clients gros consommateurs. Ainsi, l'hôtel-dieu du Puy n'achète pas son

<sup>943</sup> ) AD 43, 3E 216/1, f°59.

<sup>944</sup> ) AD 07, 2E 1388, f°1.

<sup>945</sup> ) AD 07, 2E 32, f°37.

<sup>946</sup> ) AD 07, 2E 1896, f°16, 37v° et 48 ; 2E 1897, f°82 ; 2E (MJ) 12, f°2 ; 52J 56.

vin vivarois directement au producteur, mais se sert chez des personnes des Estables, du Bouchet-Saint-Nicolas, de Costaros, de Goudet ou d'Yssingeaux<sup>(947)</sup>, probablement les muletiers qui vont le chercher dans la région de Joyeuse, d'Aubenas ou des Vans, remplissant donc un rôle commercial autre que celui de simple transporteur.

### c- Un transit viticole non commercial : le vin des domaines monastiques

Outre le vin produit par les viticulteurs rhodaniens et cévenols que l'on rencontre sur les routes, les établissements ecclésiastiques de la Montagne vivaro-vellave se sont attachés à obtenir, par donation ou par achat, des domaines viticoles en Bas-Vivarais. Aucune étude globale de l'économie monastique n'a encore vu le jour en Vivarais, aussi devons-nous en la matière nous limiter à quelques remarques générales.

Ainsi, le cartulaire-chronique de l'abbaye bénédictine de Saint-Chaffre, rédigé entre 1084 et 1136, nous apprend-il que l'approvisionnement du monastère en vin est du ressort de l'hôtelier<sup>(948)</sup>. Dès les X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles, le cartulaire de l'abbaye mentionne de très nombreuses donations de vignes ou de manses comportant des vignes en Bas-Vivarais et dans le sillon rhodanien ou les Boutières<sup>(949)</sup>. Les redevances en vin que plusieurs prieurés doivent verser à l'abbaye sont aussi connues au tournant du XI<sup>e</sup> et du XII<sup>e</sup> siècle. L'église de Thueyts doit fournir deux mois de consommation de vin, celle de Bruc un mois<sup>(950)</sup>, la villa de Prunet, située non loin d'Arlx (Vals-les-Bains) doit assurer un mois de consommation<sup>(951)</sup>, l'église de Coux doit fournir le vin consommé aux mois de septembre et octobre<sup>(952)</sup>, alors que l'église de Saint-Andéol-d'Escoulen fournit le vin des mois de mars, avril et mai<sup>(953)</sup> et que les églises de *Mura* et de *Marniac*, non identifiées<sup>(954)</sup>, offrent le vin en janvier et février<sup>(955)</sup>. A ces redevances, s'ajoute aussi le produit des censives détenues en Bas-Vivarais, mais qui nous demeurent inconnues faute de terriers : tout au plus sait-on que le prieuré chaffrien de

<sup>947</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy en Velay, op. cit.*, p. 302.

<sup>948</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, op. cit.*, p. 25, n° XXVI.

<sup>949</sup> ) Laffont (P.-Y.) : « L'abbaye de Saint-Chaffre en Vivarais (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, premier essai de cartographie historique », p. 91.

<sup>950</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, op. cit.*, p. 94, n° CCLXVIII.

<sup>951</sup> ) *Ibidem*, p. 94, n° CCLXVII.

<sup>952</sup> ) *Ibidem*, p. 94, n° CCLXIX.

<sup>953</sup> ) *Ibidem*, p. 94, n° CCLXX.

<sup>954</sup> ) Pour *Mura*, on pourrait penser à l'église de La Mure, sur la commune de Cornas, mais cette dernière est en Valentinois et non *in pago Vivariensi*, comme le texte nous le précise. *Marniac* pourrait être Mariac, possession chaffrienne, mais la vigne n'a sans doute jamais bien poussé dans la vallée de la Dorne...

<sup>955</sup> ) *Ibidem*, p. 94, n° CCLXXI.

Langogne perçoit 27 setiers de vin de cens sur la seule paroisse de Faugères en 1464<sup>(956)</sup>. Il ressort donc que l'abbaye, bien que située à près de mille mètres d'altitude, est largement autosubsistante en la matière. Il lui faut néanmoins acheminer ce vin vers ses celliers, ce qui occasionne un trafic sans doute important. C'est en partie pour cela qu'elle transige en 1308 avec le sire de Montlaur, voulant obtenir des franchises de passage dans les terres de ce dernier. Il est même spécifié que ce droit est demandé *pro apportando vino suo de Albenassio, de Montespezatio [...] in montanis*<sup>(957)</sup>.

Pour leur part, les abbayes cisterciennes de la Montagne, Mazan et Les Chambons, ne pouvant se reposer sur un réseau d'églises et de prieurés pour leur approvisionnement en vin, comptent sur les fruits de leurs censives.

L'abbaye des Chambons possède de nombreuses vignes accensées dans la région de Chassiers, et plus encore de Lachapelle-sous-Aubenas, qui payent presque systématiquement des redevances en nature<sup>(958)</sup>. La situation de ces vignobles monastiques est remarquable : ils se trouvent en Bas-Vivarais, au débouché des principales routes venant de l'abbaye<sup>(959)</sup>. De même, des granges comme celles du Crouzet, non loin d'Ailhon, et de Chabrolière, à Faugères, toutes deux situées au pied des Cévennes, sont susceptibles de l'approvisionner en vin. Tout comme l'abbaye de Saint-Chaffre, celle des Chambons se fait aussi accorder des franchises de passage. Ainsi, Raymond, comte de Toulouse, seigneur d'Aubenas, exempte les moines de péage et de leyde, ce qui leur permet de transporter leur vin à moindres frais<sup>(960)</sup>.

Pour sa part, l'abbaye de Mazan possède plusieurs domaines en Bas-Vivarais, et principalement deux granges susceptibles de lui fournir une grande quantité de vin : celle de Berg (Villeneuve-de-Berg), ou plus encore celle du Cheylard (Aubenas), de laquelle dépend le domaine de *Bothele*, aujourd'hui Bouteille (Chassiers). Même des établissements situés à une altitude supérieure, mais où croît la vigne, comme la grange de l'Ort, à Montpezat, étaient mis à contribution pour fournir du vin à l'abbaye<sup>(961)</sup>. Un terrier de 1501 couvrant l'ensemble des censives dépendant de la grange du Cheylard permet de connaître le volume de vin que l'abbaye perçoit<sup>(962)</sup>. 60 à 80 % des tenanciers concernés, selon les paroisses, versent du vin. Ce dernier se répartit en quatre catégories, le *vinum niger*, le *vinum rubei*, le *vinum albi*, et pour finir, le *vinum trebol*.

---

<sup>956</sup> ) AD 07, C 585.

<sup>957</sup> ) AD 07, 19J 91, pièce 5.

<sup>958</sup> ) AD 07, 1H 1.

<sup>959</sup> ) Cf. t. II, p. 487-496.

<sup>960</sup> ) AD 48, 6J 1, f°38.

<sup>961</sup> ) Haond (L.) : « Les domaines de l'abbaye cistercienne de Mazan dans la région de Montpezat », art. cité, p. 159.

<sup>962</sup> ) AD 07, 3H 3. Les données du terrier ont été exploitées avec Cécile Coste, doctorante à l'université Lyon II, travaillant sur l'abbaye de Mazan.

L'abbaye perçoit au total chaque année 463 setiers et 1 muid, à la mesure d'Aubenas pour la quasi-totalité. Les tables de concordance révolutionnaires ne mentionnent pas la valeur du setier d'Aubenas, mais dans les paroisses voisines, celui-ci varie peu et s'établit entre 16 et 19 litres en moyenne. Nous retiendrons donc comme mesure albenassienne moyenne probable 17 litres. De même, le muid d'Aubenas n'est pas connu, mais il s'établit presque dans toutes les paroisses du pied des Cévennes et de la vallée de l'Ardèche autour de 480 litres<sup>(963)</sup>. L'abbaye perçoit donc chaque année à la grange du Cheylard entre 8 et 9000 litres de vin au minimum, ce qui couvre incontestablement les besoins d'une trentaine de moines et des convers durant l'année, et permet sans doute de commercialiser un surplus.

Pareillement, dès le début du XIII<sup>e</sup> siècle, la chartreuse de Bonnefoy se fait concéder des rentes en vin significatives, qui s'élevaient à un total de 11 muids et 41 setiers, à prélever dans la région d'Aubenas<sup>(964)</sup>. En 1222, le cartulaire de l'abbaye signale encore la donation d'une rente d'un demi-muid à Burzet<sup>(965)</sup>, puis, au milieu du siècle, d'un muid dans la région de Juvinas<sup>(966)</sup>. Par la suite, les censives possédées par l'abbaye dans le secteur d'Aubenas lui rapportent des quantités de vin significatives, que l'on ne peut malheureusement pas chiffrer<sup>(967)</sup>, mais elles sont suffisamment importantes pour qu'au XV<sup>e</sup> siècle, la chartreuse installe un cellier à Aubenas afin de collecter le vin des censives<sup>(968)</sup>.

Aucun document n'a conservé la trace des modalités de transport de ces quantités de vin produit en Bas-Vivarais sur les domaines monastiques et acheminé vers le Plateau. Ne connaissant pas les volumes globaux, il est impossible de déterminer l'ampleur de ce mouvement, mais transporter la totalité de l'approvisionnement d'une abbaye comme celle du Monastier devait indéniablement mettre sur la route de nombreux muletiers.

La proximité d'une ville ou de voies de communication, et particulièrement de la voie fluviale, sont des facteurs déterminants de l'essor d'un vignoble. La situation des vignobles de Saint-Pourçain, en Bourbonnais est, de ce point de vue, exemplaire : leur enclavement et les difficultés de relations avec le midi leur interdisent de s'installer durablement à la table des papes sauf à admettre des surcoûts prohibitifs<sup>(969)</sup>.

<sup>963</sup> ) Cf. Charbonnier (P.) et alii. : *Les anciennes mesures locales du Massif Central d'après les tables de conversion*, op. cit., p. 64-69.

<sup>964</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 158, n° 200.

<sup>965</sup> ) *Ibidem*, p. 65, n° 52.

<sup>966</sup> ) *Ibidem*, p. 158, n° 201.

<sup>967</sup> ) De nombreuses reconnaissances de tenanciers versant des cens en vin sont rassemblées sous la cote AD 07, 4H 10.

<sup>968</sup> ) *Ibidem*, f°95.

<sup>969</sup> ) Renouard (Y.) : « La consommation des grands vins du Bourbonnais et de Bourgogne à la Cour pontificale d'Avignon », art. cité, p. 242.

Néanmoins, les vignobles du pied des Cévennes et du nord rhodanien constituent un autre cas de figure. Certes, les coûts de transport les pénaliseraient s'ils devaient être exportés vers des régions productrices, mais le Massif Central offre un débouché sans concurrence locale, ou presque. Nous sommes donc là dans le cas de figure des « vins de rebord de montagne » qui trouvent une clientèle assurée, malgré l'absence de ville importante ou de voie fluviale <sup>( 970 )</sup>. Pour leur part, les « Côtes du Rhône », manifestement déjà de qualité supérieure pour certains crus, peuvent, outre le Massif Central, s'exporter dans des régions productrices.

Le trafic du vin constitue indéniablement un facteur de développement des axes de circulation orientés est-ouest, reliant le Massif Central et les plaines, trafic dont ne bénéficient pas, ou moins, les routes orientées nord-sud. D'autres denrées ou produits se conjuguent au vin pour asseoir la primauté des axes transversaux en Vivarais.

## B- Le Vivarais importateur de céréales ?

---

Le Vivarais est-il importateur de grain, exportateur, ou tout simplement largement autosuffisant ? La question céréalière n'est pas de celles qui se laissent appréhender facilement. Une documentation rare n'apporte que quelques éléments de réponse à ce sujet, mais avant de les exposer, il nous a paru nécessaire de présenter un point rapide de la production céréalière en Vivarais.

### a- La production de céréales en Vivarais à la fin du Moyen Age

Malgré une documentation pas toujours adaptée à une telle étude, quelques grands traits se dessinent et l'aptitude, ou l'inaptitude, de chaque région vivaroise à la céréaliculture peut être évoquée. La situation varie en effet beaucoup d'une région à une autre et il est impossible de décrire une situation globale valable pour l'ensemble du Vivarais, mais il faut envisager la question pour chaque parcelle de la mosaïque régionale.

Nous l'avons expliqué, la vigne domine, au moins au XV<sup>e</sup> siècle mais sans doute avant, dans la région de Tournon, ou encore entre Aubenas et les Vans, chassant véritablement les céréales qui se trouvent confinées aux espaces marginaux qu'une viticulture spéculative leur concède. Ainsi, à Tournon, les emblavures ne représentent que 34 % des parcelles agricoles déclarées au compoix de 1448 <sup>( 971 )</sup> ; et au pied des Cévennes, dans les paroisses viticoles, elles ne couvrent pas 50 % des parcelles déclarées aux estimations de 1464 <sup>( 972 )</sup>.

Sur le Plateau, c'est pour des raisons climatiques que les céréales se trouvent confinées dans quelques espaces particulièrement bien abrités ou quelques clos cultivés comme des jardins, laissant l'essentiel des finages en prairies et en pâturages. Le climat,

---

<sup>970</sup> ) Dion (R.) : *Histoire de la vigne et du vin en France, des origines au XIX<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 53.

<sup>971</sup> ) Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, op. cit., p.171 bis.

<sup>972</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimations de 1464*, op. cit., carte n°21.

extrêmement rude, ne leur permet nullement de croître correctement. Sur ces étendues où les caprices météorologiques sont à craindre en permanence, les gelées, à redouter même au coeur de l'été, menacent régulièrement les grains et les chutes de neiges de mai-juin couchent irrémédiablement des blés déjà hauts. Dans ces conditions, l'espoir de réellement produire des céréales est mince.

Pour leur part, les Boutières et les Cévennes, pays de pentes et de champs construits en terrasses, se prêtent, elles aussi, très mal à la céréaliculture. Quelle que soit la période concernée, les sols y sont généralement très peu profonds, constitués avant tout de granit décomposé à l'infertilité remarquable, laissant par contre filtrer l'eau de sorte que la sécheresse est très rapidement à redouter. L'exiguïté des parcelles, bâties entre roches et versants abrupts, renforce encore les difficultés de façon, ne permettant pas toujours le passage d'un animal de labour et d'un araire, mais imposant au contraire un travail à la houe<sup>(973)</sup>.

Le Bas-Vivarais calcaire, région de garrigues arides et dénudées, région où le rocher brut affleure le plus souvent, ne connaît qu'une céréaliculture limitée qui se heurte là encore aux limites du possible. Seuls les fonds de vallées alluviaux, les dolines karstiques enrichies par les apports de l'érosion, ou encore quelques dépressions marno-calcaires peuvent accueillir des épis, comme c'est le cas à Vallon et Lagorce, où entre 1400 et 1420 les emblavures représentent 75 % des parcelles cultivées, toutes concentrées dans les secteurs alluviaux, évitant soigneusement les terrains karstiques dénudés de l'est de la paroisse<sup>(974)</sup>. Il en est de même dans la moyenne vallée de l'Ardèche, autour de Ruoms et de Pradons, où, en 1464, 89 % des parcelles cultivées le sont en blé<sup>(975)</sup>.

Finalement, seul le sillon rhodanien, hors des zones viticoles, ou encore le plateau d'Annonay, se prêtent relativement bien aux céréales. Ainsi, elles dominent sur le Piedmont, jusqu'au bord de la vallée du Doux, puisqu'elles représentent 80 % des parcelles exploitées dans la région de Bosas et Saint-Félicien en 1464<sup>(976)</sup>, et qu'elles dominent à Baix en 1466<sup>(977)</sup> ou à Bourg-Saint-Andéol en 1448<sup>(978)</sup>.

La première distinction que nous venons d'évoquer, entre les régions productrices de céréales et celles d'où les grains sont chassés par de mauvaises conditions naturelles et d'autres productions agricoles, se double de différences au niveau des types de céréales cultivés.

<sup>973</sup> ) Bozon (P.) : *L'Ardèche, la terre et les hommes du Vivarais*, op. cit., p. 201-202.

<sup>974</sup> ) AD 07, 2Mi 15, 1J 310 et 1J 311.

<sup>975</sup> ) AD 07, C 604.

<sup>976</sup> ) Foriel-Destezet (Ch.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimes de 1464 », art. cité, p. 178.

<sup>977</sup> ) AM Baix, CC 8.

<sup>978</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1.

Faute de sources, la situation agricole antérieure au XIV<sup>e</sup> siècle est méconnue en Vivarais, et il est impossible de savoir si, au moins dans la partie sud du Vivarais, l'orge a alors dominé de façon presque exclusive, à l'image du Bas-Languedoc voisin ou de la Provence<sup>(979)</sup>. C'est probable mais il a alors perdu tout rôle prépondérant à la fin du Moyen Age, le seigle et le froment se partageant la région.

Dès le XIV<sup>e</sup> siècle, le froment s'est largement imposé dans une large part du Bas-Vivarais, à l'exemple de Lagorce et de Vallon, perçu au travers de terriers des toutes premières années du XV<sup>e</sup> siècle, où près de 90 % des redevances en grain exigées sont constituées de froment, le seigle n'occupant qu'une part marginale<sup>(980)</sup>. Quelques années plus tard, en 1464, le froment représente 88 % des redevances dues par les déclarants de la paroisse de Vallon aux Estimes, contre seulement 11,5 % d'avoine, et un dérisoire 0,2 % de seigle<sup>(981)</sup>. Même dans le cas très probable d'une surreprésentation des céréales nobles dans les redevances, on ne peut nier que le froment domine assurément. Le cas de Vogüé en 1464 est aussi exemplaire, avec un prélèvement en froment sept fois supérieur à celui du seigle<sup>(982)</sup>. Le Coiron aux riches terres basaltiques est aussi le domaine du froment où en 1464, il règne en maître sur les paroisses de Chomérac, Saint-Martin-le-Supérieur (exclusion du seigle dans les redevances) et Saint-Martin-l'Inférieur (cinq fois plus de froment demandé en redevance que de seigle). Même les tenanciers des paroisses de Saint-Pierre-la-Roche et de Sceautres, pourtant situées un peu plus haut en altitude, fournissent encore deux fois plus de froment que de seigle. Le froment remonte aussi sur les Basses-Cévennes où il devance le seigle dans les redevances perçues en 1464 à Faugères, Les Assions, Joyeuse, Laurac, Montréal ou Uzer<sup>(983)</sup>.

Deux affermages des dîmes de deux paroisses du Bas-Vivarais apportent un autre éclairage sur la question. Ils confirment cette domination quasi exclusive du froment. Le 30 juin 1407, le recteur du chapitre de Viviers arrente à Guilhem Richard, de Saint-Remèze, les dîmes des grains et des légumes de sa paroisse : il est convenu que celui-ci devra verser au chapitre 205 setiers de froment contre seulement 3 d'avoine et de seigle confondus<sup>(984)</sup>. En 1414, le recteur du chapitre cathédral afferme les dîmes des grains de Bidon qui doivent alors rapporter 135 setiers de froment contre un seulement d'avoine et de seigle<sup>(985)</sup>.

<sup>979</sup> ) Leroy-Ladurie (E.): *Les paysans de Languedoc*, op. cit., p. 179 et Coulet (N.): *Aix-en-Provence, espace et relations d'une capitale (milieu XIV<sup>e</sup> siècle-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., t. I, p. 165.

<sup>980</sup> ) Brechon (F.): *Economie et société dans deux paroisses rurales du Bas-Vivarais au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de Vallon et de Lagorce vu au travers des archives notariales et des terriers*, op. cit., p. 196.

<sup>981</sup> ) AD 07, 1Mi 15, r2 ; données exploitées par Valladier (R.): *Vallon-Pont-d'Arc à la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 65.

<sup>982</sup> ) AD 07, C 582.

<sup>983</sup> ) Farcis (D.): *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 168.

<sup>984</sup> ) AD 07, 2E 7683.



Pour leur part, les Boutières constituent une région globalement mixte, où le froment, sans supplanter le seigle qui domine, tient une place non négligeable. Cependant, la situation est très différente d'une paroisse à une autre : ainsi, en 1464, les redevances en seigle dominant parfois, comme à Ajoux, alors que le froment prend le dessus ailleurs, comme à Pourchères<sup>(986)</sup>.

Sur le Haut-Vivarais, la situation est toute autre : même si le froment n'y est pas exclu, il occupe une place marginale par rapport au seigle qui domine largement au nord du Doux. Sur la vallée du Doux et sur celle de la Darone, il représente 60 % des céréales exigées pour les redevances à Labâtie-d'Andaure, 80 % de celles de Saint-Félicien, la part du froment s'établissant aux environs de 13 % seulement. Ces exemples sont à comparer aux chiffres bas-vivarois où le froment dépasse toujours les 60 %<sup>(987)</sup>.

Toujours au travers des redevances seigneuriales notées dans les Estimes de 1464, il apparaît que le seigle règne en maître exclusif sur le Plateau, puisque seuls quelques rares tenanciers des paroisses de la région de Pradelles, Saint-Clément-sous-Pradelles, plus basses en altitude, auxquelles il faut associer Issarlès, doivent un peu de froment<sup>(988)</sup>. De même, le seigle est encore dominant au cœur des Cévennes, le froment étant par exemple pratiquement absent de Rocles, Beaumont, Sablières et Sainte-Mélany, aucune redevance ne se versant en froment à Lafigère, Malarce, Montselgues, Thines ou Sainte-Marguerite<sup>(989)</sup>.

Alors que l'orge, si elle a été présente, est totalement exclue aux deux derniers siècles du Moyen Age, le Vivarais est traversé par une double limite en matière de céréales : le midi est assurément fromentier, ne cultivant que peu de seigle, alors que le nord de la région, à l'inverse, ignore presque tout du froment qui n'y occupe qu'une place marginale, la transition entre un sud fromentier et un nord dévolu au seigle s'effectuant manifestement dans les Boutières. Par ailleurs, la seconde ligne de partage est altitudinale : les terres situées au-dessus de 500 à 700 mètres d'altitude répugnent au froment, ce dernier étant totalement étranger des plus hautes terres.

Après ce rapide tour d'horizon de la production céréalière, reconnaissons qu'il est impossible de la quantifier, sauf rares cas tout à fait exceptionnels dont l'exemplarité n'est nullement assurée. Il est donc très difficile, voire impossible, en l'absence de documents comme de véritables séries d'affermages de revenus de dîmes, de quantifier la production régionale et l'humilité impose donc de reconnaître que nous touchons là aux limites de la

---

<sup>985</sup> ) *Ibidem*.

<sup>986</sup> ) AD 07, C 561.

<sup>987</sup> ) Foriel-Destezet (Ch.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimes de 1464 », art. cité, p. 178.

<sup>988</sup> ) Cornu (L.) : *Economie et vie rurales sur le Plateau du Vivarais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Mémoire de maîtrise, Université de Lyon II, 1991, p. 105.

<sup>989</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 170.

documentation et de notre enquête. On peut seulement remarquer que plus du tiers du Vivarais est exclu de la céréaliculture, ou lui a volontairement tourné le dos pour se lancer dans la production viticole. Ce sont donc nécessairement des régions importatrices de grains qui en aucun cas ne peuvent subvenir elles-mêmes à leurs besoins à la fin du Moyen Age. L'essor du châtaignier, nettement constaté dans les Cévennes et plus diffus dans les Boutières, ne répond-il pas à la faiblesse de la production céréalière de ces régions, comblant un déficit protéinique par l'apport de « l'arbre à pain », dont l'essor dès le XIII<sup>e</sup> siècle et les fortes densités démographiques ne fait plus de doutes<sup>(990)</sup> ? Malgré cela, les Cévennes font encore partie des « terres de la faim », qui manquent cruellement de grains dès que survient une difficulté climatique<sup>(991)</sup>. Qu'en est-il pour le reste du Vivarais, raisonnablement céréalier, comme le plateau d'Annonay, une large part du sillon rhodanien, ou encore, les secteurs favorisés du Bas-Vivarais calcaire ? Il est difficile de le savoir, mais il est douteux que les seules régions où se trouvent les rares bonnes terres à céréales soient en mesure de pourvoir, outre leurs besoins propres, à la subsistance des populations pratiquant presque exclusivement l'élevage et la viticulture et aux nécessités des Cévennes ou des Boutières, manifestement déficitaires. Sans pouvoir préciser plus les choses ni les assurer, l'impression globale, mais ce n'est qu'une impression avec ses limites, est que le Vivarais pris dans son ensemble ne peut sans doute pas subvenir à ses propres besoins céréaliers, tant le déséquilibre creusé par certaines régions ne produisant pratiquement pas de grain pèse sur celles qui ont quelques dispositions en la matière. Un nécessaire commerce existe donc afin d'amener la subsistance manquante.

### **b- Le commerce des céréales**

Comment imaginer que les producteurs de vin des Cévennes et du sillon rhodanien aient abandonné les céréales au profit de la vigne, sans avoir l'assurance de trouver sur un marché bien approvisionné de quoi pétrir leur pain quotidien ? C'est peu envisageable sans qu'existent des circuits d'échange bien établis permettant, en temps normal, d'alimenter ces régions. Néanmoins, les attestations claires de ce commerce céréalier sont ténues : achetés en gros hors de la région, les blés sont seulement débités au détail sur les marchés vivarois, ce qui, bien entendu, n'occasionne aucune transaction écrite ou presque. Les seuls contrats liés à des ventes de grain que nous ayons conservés sont réduits et ne dépassent jamais, ou presque, un cadre strictement local, ne portant que sur quelques setiers tout au plus. Ce commerce apparaît toutefois en filigrane dans nos sources.

Interrogeons tout d'abord les tarifs de péages que nous avons conservés pour le Vivarais et ses marges. Les grains sont taxés à douze des quatorze péages pour lesquels un tarif est conservé, qu'il s'agisse de ceux portant sur les routes de l'intérieur du Vivarais ou des péages rhodaniens. Seul le vin est aussi présent, ou encore le cheptel et le sel, tous les autres produits et denrées étant nettement moins souvent taxés (généralement

---

<sup>990</sup> ) Sur l'essor du châtaignier au Moyen Age, cf. infra, p. 224.

<sup>991</sup> ) Molinier (A. ) : *Stagnation et croissance, le Vivarais aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 37-39 ; Leroy-Ladurie (E.) : *Les paysans de Languedoc*, op. cit., p. 213.

moins de 8 à 9 mentions sur les quatorze péages)<sup>(992)</sup>. Remarquons aussi que quelques marchands dont nous connaissons avec précision la nature des stocks commerciaux, tels ceux de Saint-Agrève en 1464, détiennent tous d'importantes quantités de blé destiné à la vente. Alors que l'estimation est réalisée au mois de juin, donc avant la moisson, Pons Largier détient encore 120 setiers de seigle et 10 setiers de blé ; Jean Largier, 200 setiers de grains, en seigle avant tout ; Jacques de La Chapelle, 100 setiers de seigle et de froment et pour finir, André *Esbruyn*, 40 setiers de seigle et de blé, ces grains constituant la quasi totalité de leurs réserves commerciales estimées<sup>(993)</sup>.

D'où proviennent ces blés ? On peut penser à la lecture de certains contrats, qu'il s'agit d'abord de produits locaux, répartis dans un mouvement de rétablissement d'équilibre entre régions productrices (bordure du Bas-Vivarais, sillon rhodanien, Coiron, plateau de Vernoux et Piedmont) et secteurs moins bien pourvus. Les seuls contrats conservés qui portent sur de grandes quantités de grains sont conclus entre des personnes de ces régions et des marchands de villes des Cévennes et du Plateau qui sont deux régions où les céréales sont rares. Certes, leur nombre limité doit inciter à la plus grande vigilance, mais il est indéniable qu'un certain mouvement existe. Ainsi, en septembre 1330, Hugues *Girardi*, d'Aubenas achète 18 quartes de froment à Saint-Laurent-sous-Coiron<sup>(994)</sup>, alors qu'en février 1386, Pons *Sales*, de Tournon-les-Privas achète cent saumadées de seigle pour le prix de 100 florins à noble Flocard de Montagut, de Chalencon<sup>(995)</sup>. En février 1400, c'est un marchand privadois qui achète d'un coup 62 setiers de froment au Teil, pour la somme rondelette de 22 francs<sup>(996)</sup>. Tous les autres contrats qui ne mettent pas en jeu des régions vivaroises apparaissant comme productrices sont limités à quelques setiers tout au plus, et sont conclus entre des personnes de la même localité ou de lieu très voisin, ce qui n'a aucune commune mesure avec les quelques transactions que nous venons de citer. Les registres de notaires demeurent cependant avares de renseignements en la matière.

Par-delà cet approvisionnement semi-local de « rééquilibrage », le blé est importé d'autres régions. La question a été étudiée au XVII<sup>e</sup> siècle, et il est possible d'affirmer que « la population du Gévaudan<sup>(997)</sup>, celle du Vivarais, connaîtraient souvent la disette, si le Bas Languedoc par la voie du Rhône, le Haut-Languedoc par les routes de terre, et le Velay par les passages des monts, ne leur envoyaient des chargements de céréales à dos de mulet »<sup>(998)</sup>.

La gestion des grains perçus à titre de rentes et cens par le chapitre cathédral de

<sup>992</sup> ) Cf. tableau récapitulatif des tarifs de péage annexe n°5.

<sup>993</sup> ) AD 07, C 625.

<sup>994</sup> ) AD 07, 2E 38, f°174v°.

<sup>995</sup> ) AD 07, 19J 95.

<sup>996</sup> ) AD 07, 29J 11.

<sup>997</sup> ) Entendre les Cévennes gévaudanaises.

Mende nous semble, elle aussi, révélatrice du manque chronique, ou au moins fréquent, de céréales en Vivarais et du fait que ce dernier s'approvisionne au coeur du Gévaudan, dans la région mendoise et ses abords, la Margeride n'étant pas, elle non plus une terre à blé<sup>(999)</sup>. Entre 1438 et 1453, des ventes de surplus sont connues en 1439, 1447, 1448, 1449, 1450, et 1451. Elles ont toutes lieu à Altier, modeste village cévenol, à l'écart des localités gévaudanaises importantes, mais aux portes du Vivarais, non loin de Villefort et Génolhac où aboutissent des routes venant des Cévennes vivaroises.

Par ailleurs, le Velay, dont l'Emblavès, région justement nommée, est un petit grenier à blé régional, semble excédentaire en grains. Aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, la répartition des céréales y est la même qu'en Vivarais : le froment se limite pour l'essentiel à l'Emblavès, au nord, où une altitude plus basse lui permet de bien croître, les plateaux du Devès se cantonnant le plus souvent à la culture du seigle<sup>(1000)</sup>. Au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, l'évêque du Puy perçoit d'ailleurs seulement 46 setiers de froment contre presque 652 de seigle, ce qui démontre clairement le déséquilibre entre les deux productions<sup>(1001)</sup>. En outre, l'Emblavès est un foyer d'embauche pour les saisonniers vivarois venus y moissonner, cette demande de main d'oeuvre signant sans doute une production relativement importante. Néanmoins, cette dernière n'est pas à l'abri des caprices de la météo, et on apprend qu'en 1523 et 1555, le gel met à mal les récoltes, imposant à ces saisonniers de s'en retourner chez eux, miséreux, sans avoir pu travailler<sup>(1002)</sup>. Les années normales, le Velay exporte du grain vers le Vivarais, ainsi que l'atteste une ordonnance du bailli de Velay Armand de Polignac. En 1420, suite à une mauvaise récolte, il interdit alors les exportations de grain vers le Vivarais, le Valentinois et le Gévaudan, tout particulièrement outre Rhône (Dauphiné) et outre Ardèche (Uzège et Bas-Languedoc). Par ailleurs il constate que, malgré une précédente ordonnance, ce commerce continue comme à l'accoutumée<sup>(1003)</sup>. Au XVI<sup>e</sup> siècle, le Velay contribue également à l'approvisionnement de Lyon, conjointement avec la Bourgogne et le Forez<sup>(1004)</sup>.

Le Forez, petit exportateur de grains, peut en diffuser jusque dans le sillon rhodanien et sur le nord du Vivarais, par où il est possible qu'il se répande à l'intérieur de la région, mais ce n'est, semble-t-il, jamais un secteur d'approvisionnement régulier et important<sup>(1005)</sup>. De même, les plaines céréalières de la région valentinoise et romanaise peuvent, dans une certaine mesure, servir de centre d'approvisionnement pour le Vivarais.

<sup>998</sup> ) Frêche (G.) : « Prix du blé et crises dans le Haut-Languedoc », art. cité, p. 329.

<sup>999</sup> ) Delrieu (A.-S.) : *La comptabilité du chapitre cathédral de Mende de 1438 à 1453*, op. cit., p. 117.

<sup>1000</sup> ) Cornu (L.) : *Les communautés rurales du Velay face aux crises de la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 125-128.

<sup>1001</sup> ) Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, op. cit., t. I, p. 141.

<sup>1002</sup> ) *Ibidem*, t. I, p. 295 et 462.

<sup>1003</sup> ) Jacotin (A.) : *Preuves de la maison de Polignac*, op. cit., t. II, n 308.

<sup>1004</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., t. I, p. 129-130.

Cependant, pour en être assuré, faute d'étude historique utilisable, il faudrait interroger directement les archives de ces deux villes et les registres notariés des campagnes environnantes, ce que nous n'avons pu faire faute de temps.

Le sillon rhodanien est aussi un vecteur important de céréales, ainsi que le laisse penser le compte du péage de La Voulte pour la période septembre 1399-août 1400<sup>(1006)</sup>). Sur un peu moins d'une année, les céréales et le bois arrivent en tête des chargements des voituriers d'eau et de terre passant par ce bourg. Sur cette période, 39 chargements contiennent du grain, 38 du bois, pour seulement sept portant sur des fruits, auxquels il faut associer neuf autres passages de marchandises n'apparaissant qu'à quelques rares reprises, ou même seulement une fois : fer, chandelles, charbon, étoffes...<sup>(1007)</sup>. Toute quantification des céréales transportées est cependant impossible, dans la mesure où le péage est prélevé par bateau ou par charroi de terre, sans que leur contenance soit précisée. Tout juste sait-on que quelques barques sont *parva*..., ce qui laisse penser que l'essentiel correspond à des navires plus grands. C'est bien peu. Par ailleurs, le sens de circulation n'est pas précisé et on ne sait pas expressément s'il s'agit d'embarcations descendant le fleuve ou le remontant. Néanmoins, un produit peut nous servir de guide : le bois. Il provient du nord, essentiellement des forêts préalpines et savoyardes, atteignant le fleuve par flottage sur l'Isère, bois associé dans plusieurs chargements à du blé, laissant supposer qu'il provient sans doute des mêmes régions, et obligatoirement qu'il s'écoule d'amont en aval. De même, plusieurs facteurs et commis de cardinaux avignonnais, ou accessoirement de l'évêque de Viviers, passent avec les marchandises destinées aux puissants qu'ils servent : étant chargés, ils sont sur le chemin du retour, une fois les achats accomplis, et descendent donc le fleuve vers la cité pontificale. Pour finir, remarquons que le compte ne taxe pas de sel, alors que c'est la marchandise qui circule le plus sur le Rhône dans le sens de la montée. L'origine des voituriers d'eau a été présentée comme un indice du sens de la circulation<sup>(1008)</sup>. Ils proviennent uniquement du nord : Tournon, Valence, Sassenage, Saint-Nazaire-en-Royans, Lyon, Vienne par exemple. Cela nous semble indiquer que sur cette section du fleuve, le trafic est entre les mains de personnes de ces régions, mais il est évident que si elles descendent avec leurs embarcations, elles sont dans l'obligation de remonter et leur origine ne nous apporte aucun élément de réponse. Rien ne semble indiquer un quelconque trafic ascendant qui devait échapper au péage, ou, autre solution qui se constate clairement pour d'autres péages, l'affermage et la gestion des droits à la montée et à la descente sont distincts, ce qui expliquerait ici que nous n'ayons en fait qu'un seul sens de circulation. Les grains taxés pourraient alors venir du Bas-Dauphiné, mais aussi de Bourgogne, descendant la Saône et le Rhône. En effet, la Bourgogne est la première région d'approvisionnement en grain de la ville de Lyon au XVI<sup>e</sup> siècle et rien n'interdit de penser que ceux-ci descendent

---

<sup>1005</sup>) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 188-189.

<sup>1006</sup>) B.N.F., Nouv. acq. lat., Ms. 2131.

<sup>1007</sup>) Cf. infra, annexe n°5.

<sup>1008</sup>) Mazon (A.) : *Notice sur la baronnie de La Voulte*, op. cit., p. 63-72.

plus bas <sup>(1009)</sup>. En outre, la considérable différence de coût entre transports terrestres et fluviaux devait, s'ils arrivaient jusqu'au Vivarais, indéniablement les favoriser par rapport à ceux du Velay, péniblement descendus par coubles de mulets. L'étude des revenus du péage de Saint-Symphorien-d'Ozon, connus pour l'année 1527 <sup>(1010)</sup> est instructive. Les deux sens de navigation y sont représentés et les grains ne constituent que 4,7 % des sommes perçues à la montée, contre 22,3 % de celles prélevées à la descente, alors que les revenus globaux des deux sens sont pratiquement équivalents. On peut donc penser que c'est là du grain bourguignon qui poursuit sa route, peut-être accompagné de grain lyonnais. C'est d'ailleurs ce grain bourguignon qui poursuit sa route sur le Rhône jusqu'à Avignon, pour être vendu en ville, ou pour être chargé sur des navires à destination du Bas-Languedoc <sup>(1011)</sup>.

Le Vivarais n'est donc pas autosubsistant en céréales. C'est assuré pour la période moderne, et très probable pour les deux derniers siècles du Moyen Age au moins. Les terres arables sont rares dans de nombreuses régions, ou alors le climat ne permet pas d'y semer des céréales en escomptant des rendements corrects. De plus, le tiers au moins du Vivarais s'est tourné vers l'élevage et la vigne trouvant dans ces productions des sources de revenus qui permettent aux viticulteurs et aux éleveurs de se passer largement de la culture céréalière. Les importations, bien qu'elles soient difficiles à cerner, depuis le Velay sans doute, mais aussi par le sillon rhodanien, animent donc les routes vivaroises. Elles sont associées aux trafics locaux de grains qui tendent de rééquilibrer les différences régionales les plus marquées.

### C- De multiples petites productions d'exportation

---

Quelques produits dont le Vivarais est producteur apparaissent encore, certes dans une moindre mesure, dans les tarifs de péage vivarois et sur les marchés ou les étals des régions voisines, laissant penser qu'ils sont exportés et qu'ils alimentent eux aussi les circulations. Ce sont principalement les châtaignes et le bois. Néanmoins, il ne s'agit nullement là de productions et de flux commerciaux comparables à ceux que nous avons évoqués, mais leur cumul peut quand même être significatif et compléter les circulations induites par le vin ou le bétail de boucherie.

#### a- Les châtaignes et les fruits

Il n'y a pas lieu ici de fournir une étude sur la châtaigneraie vivaroise au Moyen Age, qui dépasserait assurément le cadre que nous nous sommes fixé. Néanmoins, quelques précisions s'imposent. Bien souvent, les historiens modernistes considèrent que la châtaigneraie ne s'est développée dans la région qu'à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, du fait de

---

<sup>1009</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., t. I, p. 129.

<sup>1010</sup> ) AD 38, B 4463, exploité dans Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., t. I, p. 159.

<sup>1011</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 494.

l'augmentation démographique <sup>( 1012 )</sup>, propos repris ensuite par les géographes <sup>( 1013 )</sup>. C'est toutefois nier trop rapidement les témoignages surabondants de sa présence dès le Moyen Age dans les régions vivaroises où elle domine par la suite, Cévennes et Boutières avant tout. Ainsi, dès le XIII<sup>e</sup> siècle, les chartriers de Chambonas, de Blou (Thueyts) ou de La Tour (Saint-Pierreville), concernant les Cévennes et les Boutières, mentionnent de multiples redevances en châtaignes fraîches ou blanches sèches <sup>( 1014 )</sup>. Les estimates de 1464 permettent de cerner plus précisément l'importance de la châtaigneraie vivaroise. Les déclarants de Beaumont, Faugères, Lafigère, Malarce, Rocles, Sablières, Sainte-Marguerite et Sainte-Mélany possèdent tous au moins un castanet, ces derniers constituant même le plus souvent une part dominante de leur patrimoine foncier. Le nombre de castanets à Sablières s'élève ainsi à 903, à 470 à Beaumont et à 434 à Rocles, soit entre 5 et 10 parcelles par feu. De même, en Boutières, les tenanciers des paroisses de Saint-Christol, Saint-Genest-Lachamp, Saint-Etienne-de-Serre, Saint-Pierreville ou Saint-Julien-du-Gua doivent des redevances en châtaignes fraîches ou blanches (sèches) et presque tous déclarent des châtaigneraies <sup>( 1015 )</sup>.

La châtaigne figure en bonne place dans le tarif de la leyde d'Aubenas de 1498 <sup>( 1016 )</sup>. Ce dernier impose que les châtaignes fraîches ou blanches soient taxées au tarif de la leyde des blés. Si les tarifs de leydes autres que ceux d'Aubenas sont perdus, la charte de franchise des Vans accordée en 1313 indique toutefois la présence de châtaignes sur le marché dès son premier article : il est précisé que les droits de cartalage du lieu peuvent se régler en châtaignes, blé ou sel <sup>( 1017 )</sup>. A Largentière, un édit réglementant le marché atteste l'existence d'une leyde des châtaignes, preuve que la production de ces dernières était bien, en partie au moins, destinée à la vente <sup>( 1018 )</sup>. Outre la consommation locale, les châtaignes sont commercialisées et circulent, ce qui leur vaut d'être taxées à plusieurs péages, comme à Montpezat en 1378 <sup>( 1019 )</sup>, à Alès en 1412 <sup>( 1020 )</sup> et à Beaudiner en 1556 <sup>( 1021 )</sup>. Elles s'exportent même hors de la région,

<sup>1012</sup> ) Molinier (A.) : *Stagnations et croissance, le Vivarais aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 203-204.

<sup>1013</sup> ) Pitte (J.-R.) : *Terres de castanides, hommes et paysages du châtaignier de l'Antiquité à nos jours*, op. cit., p. 86-88.

<sup>1014</sup> ) Chartrier de Chambonas : AD 07, 39J. Chartrier de Blou : AD 07, 42J. Chartrier de La Tour : AD 07, 19J.

<sup>1015</sup> ) AD 07, C 615 et C 617.

<sup>1016</sup> ) AD 07, 52J 93, p. 33.

<sup>1017</sup> ) Minard (P.) : « La charte des Vans », art. cité, p. 210.

<sup>1018</sup> ) AD 07, 1J 529, f°86.

<sup>1019</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>1020</sup> ) AD 30, C 163, pièce 18.

<sup>1021</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n°14.

puisqu'elles figurent dans le tarif de la leyde de Montpellier de 1296, provenant alors probablement des Cévennes <sup>(1022)</sup>. On les rencontre encore à Marseille au XIV<sup>e</sup> siècle, venant certes de l'est de la Provence, mais aussi importées des Cévennes via Arles. Celles qui sont alors dites « d'amont » proviennent sans doute du Vivarais, acheminées à Arles par le fleuve, d'où le sens de cette précision géographique <sup>(1023)</sup>. Ces châtaignes, descendant par le Rhône, peuvent, dès avant Arles, être débarquées à Avignon, puisqu'il en est attesté au port de la Pallière au milieu du XV<sup>e</sup> siècle <sup>(1024)</sup>. De même, les châtaignes du Vivarais sont expressément signalées à Lyon à la fin du XV<sup>e</sup> siècle et au XVI<sup>e</sup> siècle <sup>(1025)</sup>, alors qu'au même moment, celles des Cévennes s'exportent jusqu'en Italie <sup>(1026)</sup>.

Il faut en outre associer les châtaignes à d'autres fruits et produits du jardin dont on rencontre à plusieurs reprises la trace dans les tarifs de péage et dans les listes de produits vendus dans les villes voisines du Vivarais. Ainsi, les tarifs de péages d'Alès de 1412, Saint-Ambroix de 1325, Montpezat de 1378, Aubenas de 1397, Mézilhac de 1347, La Voulte de 1331, et Rochemaure du XIV<sup>e</sup> siècle taxent tous des fruits locaux frais, comme les pommes, poires, cerises, figues ou des fruits secs ou séchés : amandes, raisins, figues et noix avant tout. De même, le compte du péage de La Voulte de l'année 1399-1400, déjà exploité pour le commerce des grains, fait la part belle aux fruits et châtaignes qui, parmi les produits taxés, se placent en troisième position, certes loin après le grain et le bois, mais bien avant les autres chargements taxés, fer, charbon, etc. <sup>(1027)</sup>. Ainsi, des marchands bourguésans, spiripontains ou montiliens viennent-ils vendre de l'*espice* <sup>(1028)</sup>, des amandes, du miel, de l'huile, de l'anis ou encore des semences de légumes à Lyon à la fin du XV<sup>e</sup> siècle <sup>(1029)</sup>. De même, le chroniqueur tournonnais Jean Péliçon, écrivant au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, est clair à ce sujet : les « fruits, comme figues, pêches, abricots, aubergines, grenades (?), pommes et poires de la Saint-Jean, cerises et griottes, et semblables fruits dont les vigneronns font un grand argent car ils sont les plus beaux et meilleurs, et mûrissent plus tôt qu'en Dauphiné et au Pays Bas, et on les porte à Lyon et au Puy, où ils se vendent au poids de l'or » <sup>(1030)</sup>. On retrouve d'ailleurs

<sup>1022</sup> ) Germain (A.) : *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette, rédigée d'après les documents originaux et accompagnée de pièces justificatives inédites*, op. cit., t. I, p. 31-32.

<sup>1023</sup> ) Stouff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 108.

<sup>1024</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 480.

<sup>1025</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., t. I, p. 130.

<sup>1026</sup> ) Leroy-Ladurie (E.) : *Les paysans de Languedoc*, op. cit., p. 213.

<sup>1027</sup> ) B.N.F., Nouv. acq. lat., Ms. 2131 ; cf. infra, annexe n°6.

<sup>1028</sup> ) Lavande sauvage pouvant donner une huile par simple macération, utilisée avant que l'essence obtenue par distillation ne soit connue.

<sup>1029</sup> ) Bresard (M.) : *Les foires de Lyon aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 183-185.



régulièrement ces figures sur les marchés ponots aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles<sup>( 1031 )</sup>. Il semble que jamais ces ventes, sans doute limitées en volume et en valeur, ne fassent l'objet d'un crédit, ce qui les rend transparentes aux yeux des notaires et nous prive d'une source documentaire importante à leur sujet.

### b- Le bois et ses dérivés

Parmi les produits et les matières premières que le Vivarais exporte et qui participent, certes plus modestement que le vin, à alimenter les circulations sur les routes de la région, il faut signaler le bois. Alors que de vastes étendues du Plateau sont herbagées et totalement déforestées, plusieurs domaines ecclésiastiques et seigneuries laïques se signalent par l'importance de leurs forêts, alliant de grands résineux comme le sapin, à des feuillus comme les hêtres<sup>( 1032 )</sup>. Outre l'utilisation locale de ces forêts pour le bois de chauffage et le charbonnage, leur exploitation pour produire du bois d'oeuvre est perceptible par la présence de scieries<sup>( 1033 )</sup>, généralement qualifiées de *molendinum resse* ou de *ressatoria*, qui se rencontrent assez fréquemment au détour de la documentation sur tout le coeur du Plateau, entre le col de la Chavade et le mont Mézenc<sup>( 1034 )</sup>. A nord et au sud, bien que d'importantes forêts existent sans doute, notamment sur le massif du Tanargue, la documentation n'a pas livré l'existence de moulins à scie. Plus encore que ces moulins, dont la présence atteste quand même d'un certain degré de mécanisation du sciage du bois qui n'est pas le lot de toutes les régions au Moyen Age, le commerce du bois transparait à la lecture des tarifs de péage. Presque tous ceux portant sur des routes descendant du Plateau taxent le bois ou les produits du bois<sup>( 1035 )</sup>, avec parfois un certain degré de détail comme à Mézilhac en 1347<sup>( 1036 )</sup>, où sont différenciés les bois bruts, les madriers, ou la vaisselle de bois.

Ce bois, eu égard aux complications que présente son transport, induisant assurément des surcoûts prohibitifs<sup>( 1037 )</sup>, devait avant tout être destiné au Bas-Vivarais calcaire et aux villes du pied des Cévennes. Ainsi, en 1376, Jacques du Mas, de

<sup>1030</sup> ) AD 07, 1Mi 31.

<sup>1031</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy-en-Velay*, op. cit., p. 95.

<sup>1032</sup> ) Aucune étude paléoenvironnementale n'a encore été conduite en Vivarais, mais pour un aperçu global de ces forêts à la fin du Moyen Age, cf. Cornu (L.) : « La nature et les hommes des hauts plateaux du Vivarais, XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles », art. cité, principalement p. 135.

<sup>1033</sup> ) Sur les scieries médiévales, cf. la mise au point en introduction de Adam (J.-P.) et Varène (P.) : « Scieries hydrauliques en Savoie (vallée du Giffre) », art. cité, p. 83-89.

<sup>1034</sup> ) Cf. annexe n°7, liste des moulins à scie attestés à la fin du Moyen Age dans la documentation consultée.

<sup>1035</sup> ) A Aubenas en 1397 [AN, H<sup>4</sup> 3101, n°18], Chalencon en 1466 [AD 07, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5 ; AN, H<sup>4</sup> 3016/1, pièce 6 et AN, H<sup>4</sup> 3087/1, pièce 11], Montpezat en 1378 [AD 07, 39J 358] ou Saint-Ambroix en 1325 [AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11].

<sup>1036</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v.

Champagne, dans le mandement de Montpezat, vend-il à Béraud Larzalier, de Saint-Maurice-d'Ardèche, trois douzaines de planches de sapin à livrer en trois fois à Saint-Maurice <sup>(1038)</sup>. En effet, parmi toutes les rivières vivaroises, qui sont avant tout des torrents, seule l'Ardèche pourrait de prime abord paraître convenir à un flottage des bois, ce que voudrait en outre accréditer l'historiographie locale s'appuyant sur un dossier de preuves indigent. Cependant, elle n'a jamais vraiment été flottable pour des trains de bois <sup>(1039)</sup>. Naturellement, elle ne l'est pas, son débit étant le plus souvent trop faible et son lit coupé de rapides, ou au contraire de bancs de gravier, sans compter les nombreux moulins et pêcheries bordant ses rives, multipliant les entraves à un écoulement normal de l'eau. C'est bien comme une rivière sauvage et inutilisable sans travaux conséquents qu'elle apparaît en 1667-1668 aux yeux de Louis de Froidour, réformateur général des Eaux et Forêts <sup>(1040)</sup>. Le seul débouché pour les bois vivarois, au moins jusqu'au Rhône, est donc bien un transport terrestre.

La fabrication de la vaisselle de bois, que l'on rencontre par exemple en grand nombre au péage de Mézilhac au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(1041)</sup>, apparaît variée, avec des écuelles, vases, cuillères, pots, mortiers, probablement produits en hêtre, bois dense et résistant bien au séchage sans se fendre. C'est d'ailleurs une spécialité bien attestée de toutes les zones forestières du Massif Central <sup>(1042)</sup>. Si les bois d'oeuvre sont difficiles à transporter, ce n'est pas le cas de la vaisselle de bois : cette dernière, de faible encombrement, plus solide que la vaisselle de terre, présentant une certaine valeur ajoutée, est peut-être exportée plus loin. Ainsi, non loin du Vivarais, le commerce des écuelles et des cuillères de bois fait partie des activités des marchands locaux d'Anduze, ces derniers les exportant jusque dans le sillon rhodanien, puisqu'en 1311, ils se plaignent de ce que le tarif du péage de Comps les pénalise à ce sujet <sup>(1043)</sup>.

Par ailleurs, la châtaigneraie des pentes vivaroises et cévenoles produit aussi du

<sup>1037</sup> ) A titre d'exemple, en 1390, dans une région au relief pourtant ouvert rendant possible le charroi, le transport de 30 sapins du pied du Vercors à Romans (environ 30 kilomètres) pour la construction du pont sur l'Isère a coûté 425 florins, alors que les sapins avait été acheté 30 florins au total seulement. 150 hommes et 80 paires de boeufs furent nécessaire pour les déplacer jusqu'au chantier [Mesqui (J.) : *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, op. cit., p. 150].

<sup>1038</sup> ) AD 07, 2E 5888.

<sup>1039</sup> ) Sur les arguments que nous présentons allant à l'encontre de la pratique du flottage des bois sur l'Ardèche, cf. t. II, p. 444-447.

<sup>1040</sup> ) AD 31, non coté, fonds de la Table de Marbre des Eaux et Forêts. *Inventaire général des titres, papiers renseignements procez verbaux plans figures et jugemens concernant la Réformation générale des Eaux et forestz au parlement de la Grande Maîtrise de Toulouse*, f°220.

<sup>1041</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v.

<sup>1042</sup> ) Fournier (G.) : « Usages et techniques de la vie quotidienne : vaisselle de bois, silos », art. cité, p. 159.

<sup>1043</sup> ) AD 30, 1E 5.

bois <sup>( 1044 )</sup>, ce dernier étant manifestement utilisé, outre pour la menuiserie dans les régions de production, pour la fabrication de tonneaux, de cercles de tonneaux et de vaisselle vinaire. L'essor de la viticulture des plaines languedocienne s'accompagne d'importations de bois de châtaignier ou de futailles finies depuis les régions cévenoles et péri cévenoles comme le Vivarais, ce qui pousse les autorités consulaires montpelliéraines à en demander l'interdiction à deux reprises, en 1252 et en 1340, cette dernière « putréfiant le vin » <sup>( 1045 )</sup>. Ces requêtes ne sont pas suivies d'effet, puisqu'au XVI<sup>e</sup> siècle, le châtaignier s'est imposé face au chêne qui est à son tour rejeté <sup>( 1046 )</sup>. La documentation régionale témoigne, elle-aussi, de la fabrication et de la vente de vaisselle vinaire. Ainsi, en 1391, deux choriers de la cathédrale de Viviers s'approvisionnent en tonneaux à Thueyts, au mas de Serrecourt, achetant quatorze fûts en châtaignier « de plante jeune et de bon bois », les acquéreurs prenant en charge les cercles des tonneaux et nourrissant les animaux nécessaires au transport ainsi que le voiturier <sup>( 1047 )</sup>. En 1526, c'est un fustier de Montpezat qui vend vingt-deux tonneaux à un fustier d'Avignon, livrables à Pont-Saint-Esprit <sup>( 1048 )</sup>. Au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, les cercles de tonneaux, dont on sait qu'ils sont en châtaignier, sont même bien représentés parmi les marchandises débarquées à Avignon au port de La Pallières <sup>( 1049 )</sup> et au XVI<sup>e</sup> siècle, les futailles en châtaigniers du Vivarais, et plus particulièrement de la haute vallée de l'Ardèche et de ses affluents, s'exportent même au-delà du Rhône et jusque dans le midi méditerranéen <sup>( 1050 )</sup>.

Outre le bois d'oeuvre, ou les tonneaux, on mentionnera encore une troisième catégorie de bois : celui de chauffage, avant tout à destination des fours des principales villes. En effet, le Bas-Vivarais en exporte au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, embarqué sur le Rhône à Viviers, Bourg-Saint-Andéol et Pont-Saint-Esprit en direction d'Avignon <sup>( 1051 )</sup>. Il est vrai que le boisement de chênes verts de la région constitue un combustible de première qualité et que ce secteur, sans doute l'un des moins peuplé du Vivarais à la fin

<sup>1044</sup> ) Sur l'utilisation du bois de châtaignier, cf. Durand (A.), Forest (V.), Gardeisen (A.), Ruas (M.-P.) : « Approches bioarchéologiques de l'habitat castral languedocien, huit sites de la bordure méridionale du Massif Central (X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 21.

<sup>1045</sup> ) Berthélé (J.) : *Grand chartrier de Montpellier, inventaire analytique rédigé par P. Louvet en 1662-1663, op. cit.*, p. 81, n°943-944-945. .

<sup>1046</sup> ) Leroy-Ladurie (E.) : *Les paysans de Languedoc, op. cit.*, p. 215.

<sup>1047</sup> ) AD 07, 2E 7648, f°6v°.

<sup>1048</sup> ) AD 07, 2E 1540, f°63v°.

<sup>1049</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I, vol. 2, p. 480.

<sup>1050</sup> ) Reynier (E.) : *Saint-Sauveur-de-Montagut, op. cit.*, p. 3, note 4.

<sup>1051</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I, vol. 2, p. 502.

du Moyen Age, offre des immensités quasiment vides d'homme qu'il est possible d'exploiter de la sorte (bois du Laoul, bois de Ronze, bois d'Ajude, etc.), ce commerce pouvant porter sur des quantités importantes. Un habitant de Mélas achète par exemple à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle 1500 quintaux de bois de roure et d'yeuse à livrer au port du Teil pour le charger sur des navires, mettant en jeu à somme conséquente de 19 francs et 3 gros<sup>(1052)</sup>.

Le commerce du bois, même s'il n'est assurément pas l'un des moteurs principaux des circulations, y contribue manifestement pour une part, associé en association avec d'autres produits artisanaux.

### c- Le verre

Il peut paraître surprenant de mentionner ici du verre et de la vitrerie ou des miroirs, mais nous en trouvons, par exemple, mentionnés aux tarifs de péages de Mézilhac de 1347, de Saint-Ambroix de 1325, d'Aubenas de 1397 et de Privas de 1466 pour ce qui est des routes de l'intérieur du Vivarais, ou encore à Charmes en 1535 et à La Voulte en 1331 en ce qui concerne le sillon rhodanien. A Mézilhac, l'unité de mesure est la grosse charge, soit une charge de mulet, alors que d'autres unités plus petites existent, comme la valeur de ce que porte un colporteur. A Saint-Ambroix, le cas du passage d'un mulet chargé de verre, soit une saumadée, est aussi envisagé, de même qu'à Aubenas, laissant penser que les quantités ne sont pas négligeables pour ce type de produit à la diffusion limitée et qui ne constitue pas un bien de grande consommation. A La Voulte en 1331, il est question de *caysia de veres, vel de mirals*<sup>(1053)</sup>. Une leyde spécifique sur le verre est attestée à Montpezat au début du XVI<sup>e</sup> siècle, noble Gratien d'Ucel, reconnaissant, en 1539, tenir du seigneur de Montlaur « ...la leyde des verres aux lieux places et mandement de Montpezat tous ainsi que mes prédécesseurs ont jouy et possédé... »<sup>(1054)</sup>. A ces quelques exemples de commerce du verre, il faut ajouter plusieurs mentions directes de verriers et verreries. Ainsi, dès 1269, Raymond de Montdragon donne une terre située à Saint-Marcel-d'Ardèche à Bermond Veyrier où il pourra construire une verrerie et devra résider<sup>(1055)</sup>. Un verrier est aussi attesté en 1328<sup>(1056)</sup> à Lachamp-Raphaël, alors que Pierre *Thomacii* exerce cette profession à Joyeuse en 1338<sup>(1057)</sup>, et que Jean Lacombe est *veyrierius* à Aubenas en 1492<sup>(1058)</sup>. Il est vrai que les ressources locales sont intéressantes et se prêtent bien à cette activité : les sols

<sup>1052</sup> ) AD 07, 2E 7648, f°18.

<sup>1053</sup> ) Mézilhac [AD 07, 3J 23] ; Saint-Ambroix [AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11] ; Aubenas [AN, H<sup>4</sup> 3101, n°18] ; Charmes [AN, H4 3041/2, pièce 2] ; La Voulte[AN, H<sup>4</sup> 2960].

<sup>1054</sup> ) AD 07, 39J 357.

<sup>1055</sup> ) AD 13, 56H 4571.

<sup>1056</sup> ) AD 07, 2E 38.

<sup>1057</sup> ) AD 07, 2E 10739.

granitiques se décomposent en arène riche en silice, alors que les forêts que nous avons déjà évoquées peuvent procurer le combustible indispensable en grande quantité. Par ailleurs, la soude qui entre dans la composition du verre apparaît, elle aussi, à plusieurs reprises. Produite sur le littoral méditerranéen par combustion de la salicorne <sup>(1059)</sup>, elle figure dans plusieurs tarifs de péage, sous forme de soude (*soda*), ou sous forme de cendres <sup>(1060)</sup>. Nîmes, Montpellier et Avignon en étant les principaux centres de redistribution <sup>(1061)</sup>.

Outre les quelques mentions de verriers et celles de trafic du verre ou de la soude, la documentation nous a livré plusieurs actes sur l'installation et le fonctionnement d'une verrerie à Rousson, certes en Uzège, mais à quelques kilomètres seulement du Vivarais. Ainsi, le 30 novembre 1394, Pierre d'Aigremont, coseigneur de Rousson, passe un accord avec Guilhem Pons, *veyrerius*, de Bertholène, au diocèse de Clermont, pour que celui-ci installe une verrerie au manse de *Penitencia*, non loin de Rousson, mitoyenne avec la route royale de Saint-Ambroix à Alès. Les modalités de construction et les dimensions de la pièce du four sont précisées, de même qu'il est prévu dès la fondation les modalités d'approvisionnement du four en bois <sup>(1062)</sup>. L'affaire semble alors bien fonctionner, puisque le 23 juillet 1396, ledit Guilhem Pons, prend un associé, Jean *Francisci*, de Quingey, au diocèse de Besançon <sup>(1063)</sup>. Ensuite, le 12 juin 1397, Guilhem Pons, devenu noble, s'associe avec Jean *Verteti*, de Saint-Flour, Jean *Francisci*, son associé de l'année précédente lui concédant les tâches subalternes, approvisionner le four en *souda*, et porter la terre, comprendre la silice ou le calcin <sup>(1064)</sup>. Ces quelques actes témoignent aussi de la commercialisation du verre, puisque l'accord aboutissant à la fondation de la verrerie prévoit que le seigneur de Rousson prendra sous sa protection les marchands (*mercatores*) venant acheter du verre. Le 11 mars 1397, Jean *Francisci*, s'oblige même en faveur de Pierre *Verlhat*, marchand d'Avignon, et s'engage à lui livrer du verre en paiement de la soude et du colorant qu'il lui a acheté <sup>(1065)</sup>. Ce mode de commercialisation par échange du produit fini contre l'un de ses composants, généralement la soude, est par ailleurs répandu et se rencontre dans pratiquement toutes les verreries méridionales pour lesquelles des archives ont été conservées <sup>(1066)</sup>.

<sup>1058</sup> ) AD 07, 1J 307.

<sup>1059</sup> ) Foy (D.) : *Le verre médiéval et son artisanat en France méditerranéenne*, op. cit., p. 34.

<sup>1060</sup> ) Mézilhac en 1347 [AD 07, 3J 23] ; Alès en 1412 [AD 30, C 168] ; La Voulte en 1331 [AN, H<sup>4</sup> 2960].

<sup>1061</sup> ) Foy (D.) : *Le verre médiéval et son artisanat en France méditerranéenne*, op. cit., p. 37.

<sup>1062</sup> ) AD 34, 2E 96/2, acte n°13.

<sup>1063</sup> ) *Ibidem*, acte n°69.

<sup>1064</sup> ) *Ibidem*, acte n°110.

<sup>1065</sup> ) *Ibidem*, acte n°102.

Le Vivarais dans son ensemble n'apparaît certes pas comme une région de production verrière importante, mais le pied des Cévennes constitue manifestement de ce point de vue la continuation vers le nord du bassin d'Alès, qui se signale dès le XIV<sup>e</sup> siècle par un nombre important de verreries (<sup>1067</sup>), alors que les tarifs de péages attestent d'un trafic bien réel, qui devait présenter des caractères très singuliers. Le verre plat (vitrages et miroirs), de par sa fragilité, devait poser de sérieux problèmes aux muletiers, alors que le verre mis en forme (vaisselle avant tout), s'il est moins fragile, est encombrant. Il est néanmoins difficile de préciser à la lecture de la seule documentation vivaroise dans quelle direction partait ce verre, mais on peut penser que les villes du sillon rhodanien ou du Bas-Languedoc constituaient des marchés potentiels.

Les productions agricoles vivaroises et, dans une moindre mesure artisanales, concourent à alimenter des circuits d'échange unissant plaine et montagne. Ainsi, le vin, spécialité du nord du sillon rhodanien et des Cévennes, est-il acheminé jusqu'au coeur de l'Auvergne, donnant naissance à des courants commerciaux pouvant expliquer que certaines routes orientées est-ouest connaissent un essor particulier. De même, plusieurs produits artisanaux, issus de l'exploitation du milieu naturel avant tout (bois, verre, mais aussi peut-être minerai ou charbon, etc.) se cumulent pour, eux aussi, générer un trafic, certes réduit par rapport à celui du vin, mais bien présent. A ces exportations vivaroises, il faut ajouter les grains, qui suivent les mêmes axes routiers, mais dans l'autre sens, participant eux aussi à l'essor des routes transversales. Notre connaissance de ces flux est toutefois limitée à leur mise en évidence, mais nous ne pouvons nullement en étudier les fluctuations conjoncturelles ou les évolutions à la fin du Moyen Age. De même, s'il est assuré que du vin vivarois part en quantité vers le Velay et l'Auvergne ou que du grain arrive en Vivarais, nous ne pouvons percevoir les quantités mises en jeu, donc le nombre de convois muletiers concernés, puisque la documentation comptable des péages vivarois a totalement disparu et, sauf surprise d'une découverte toujours possible dans un fonds d'archives privé, les données chiffrées manquent cruellement. Pilier des flux commerciaux, le sel et le grain ne sont toutefois pas les seuls produits mis en jeu dans la région, l'élevage et le commerce de la viande induisant à eux seuls des déplacements tout aussi importants, si ce n'est plus.

## Chapitre 2 : L'élevage, la transhumance et la commercialisation du bétail

Depuis le début du XIV<sup>e</sup> siècle au moins, le pied des Cévennes et le nord du sillon rhodanien se sont spécialisés dans la production de vin, destiné avant tout au Massif Central et alimentant donc les routes vivaroises d'un trafic conséquent. D'autres spécialisations touchent différents secteurs du Vivarais, induisant elles aussi un trafic

---

<sup>1066</sup> ) Foy (D.) : *Le verre médiéval et son artisanat en France méditerranéenne*, op. cit., p. 37.

<sup>1067</sup> ) *Ibidem*, p. 118.

favorisant les chemins orientés sur un axe est-ouest.

## A- Un élevage bovin, équin et ovin important

---

Les estimés de 1464 conservent la trace d'un important cheptel et, de même que pour la vigne, elles constituent un guide précieux pour appréhender la situation de l'élevage à la fin du Moyen Age. En effet, le cheptel est comptabilisé avec soin, au point que l'âge des bêtes est souvent noté, alors que leur sexe et la présence de veaux ou de génisses accompagnant un adulte a toujours été portée. Il ressort que toutes les régions vivaraises pratiquent un élevage plus ou moins développé. La Montagne, de par ses dispositions herbagères naturelles, constitue le pays d'élevage par excellence : 78 % des foyers déclarent un cheptel, avec un pic de 91 % des feux possédant du bétail sur la paroisse de Lachamp-Raphaël<sup>(1068)</sup>. Le Haut-Vivarais constitue également une zone d'élevage importante : si le nombre de déclarants possédant un cheptel descend à 62,5 % à Ardoix, la moyenne générale du plateau annonéen s'établit tout de même à 81 %<sup>(1069)</sup>. Le Bas-Vivarais calcaire, moins favorisé en herbages et en pâturages, est la seule région où l'élevage soit moins important puisque le nombre de feux déclarant du cheptel s'établit, selon les secteurs, entre 50 à 55%<sup>(1070)</sup>. Les données cévenoles, quant à elles, se hissent au niveau de celles de la Montagne : 90 % des feux de Montselgues possèdent du cheptel, 92 % à Beaumont, 94 % à Sablières et même 96 % à Sainte-Marguerite<sup>(1071)</sup>. Derrière ces chiffres se cachent des pratiques très différentes, aux finalités opposées. A un élevage familial à but d'autoconsommation ou de commercialisation locale, s'ajoute dans deux régions un élevage au caractère tout aussi spéculatif que la culture de la vigne dans le sillon rhodanien et les Cévennes.

### a- L'élevage bovin

Le Plateau, à l'altitude élevée et au climat rude, n'est pas une région de culture. Les terres labourables ne représentent qu'une part très limitée des surfaces, toujours inférieure à celle des pâturages et des prés<sup>(1072)</sup>. La production de céréales, tous types confondus, demeure limitée ; elle est rendue souvent impossible par un été trop court, trop frais et trop humide<sup>(1073)</sup>. La valeur attribuée aux prés et aux pâturages lors de l'estimation de 1464, bien supérieure à celle des terres labourables, témoigne d'un système agraire avant tout basé sur l'élevage. Nous avons déjà expliqué que 80 à 90 % des déclarants de

<sup>1068</sup> ) AD 07, C 626.

<sup>1069</sup> ) Souchon (C.) : *Le Haut-Vivarais d'après les estimés de 1464*, op. cit., p. 117 et ss.

<sup>1070</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 177-178.

<sup>1071</sup> ) AD 07, C 601, C 577, C 600.

<sup>1072</sup> ) Cornu (L.) : *Economie et vie rurales sur le Plateau du Vivarais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 88-89.

<sup>1073</sup> ) *Ibidem*, p. 104-105.

1464 possèdent un cheptel au sein duquel les bovins dominant largement. En effet, sur les paroisses de Laviatte, Coucournon, Lespéron, Le Béage, Sainte-Eulalie, Le Cros, Lachamp-Raphaël, Lafarre, Les Sagnes, Lachapelle-Grailhouse et Mézilhac, représentant la moitié de la surface du Plateau, les estimés de 1464 recensent 1671 têtes. Ainsi, le cheptel bovin moyen d'un paysan de la paroisse des Vastres s'élève, en 1464, à 31 vaches, 15 boeufs de labour, 11 veaux <sup>(1074)</sup>. A Chaudeyrolles, le tenancier moyen déclare 2 boeufs de labour, 16 vaches, 13 veaux et 4 génisses, alors que l'exploitation du petit paysan se compose de 9 vaches, sans boeuf, et de deux veaux <sup>(1075)</sup>. Un gros exploitant de Chanéac, au bord du Plateau, déclare pour sa part 14 boeufs de labour, 36 vaches, 8 veaux <sup>(1076)</sup>.

La comparaison des données locales avec celles de régions voisines est éloquent. Le Bas-Languedoc, au moins le Narbonnais aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, ne connaît pratiquement pas l'élevage bovin, ce dernier étant presque toujours limité à des paires de boeufs de trait <sup>(1077)</sup>. Le Comtat du début du XV<sup>e</sup> siècle est mieux loti, mais l'élevage bovin reste souvent limité, avec moins d'une tête par famille <sup>(1078)</sup>.

L'existence d'une race bovine spécifique au Plateau, la Mézine, témoigne aussi de la place que l'élevage y occupe. Mixte et peu spécialisée, elle est tout à la fois une race laitière, à viande et de travail, les qualités bouchères primant toutefois souvent sur les deux autres. Les vaches de race Mézine sont attestées assurément dès le XVII<sup>e</sup> siècle dans plusieurs inventaires après décès qui mentionnent des vaches « poil froment », ou « froment rouge », comparaisons employées pour désigner leur robe jusqu'à la disparition de la race, il y a une vingtaine d'années seulement <sup>(1079)</sup>. La documentation médiévale livre, elle aussi, quelques mentions de vaches *pili rubei* <sup>(1080)</sup>, dont on peut penser qu'elles sont des Mézines, les Aubrac ou les Salers voisines ayant des robes brunes et non rouges. En outre, ces deux races sont d'introduction récente dans la région. De plus, en 1372, on apprend que des vaches *pili rubei et chalhols* vendues à Aubenas sont originaires de *montaneis* <sup>(1081)</sup>, ce qui laisse penser que la race Mézine existe déjà au XIV<sup>e</sup> siècle. Les troupeaux de l'hôtel-dieu du Puy élevés sur le domaine du Sauvage, au

<sup>1074</sup> ) Régné (J.) : *Situation économique du Vivarais au lendemain de la guerre de Cent Ans*, op. cit., p. 103.

<sup>1075</sup> ) *Ibidem*, p. 29.

<sup>1076</sup> ) *Ibidem*, p. 28.

<sup>1077</sup> ) Gramain (M.) : « Les formes de l'élevage en Bas-Languedoc occidental aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 140-141.

<sup>1078</sup> ) Zerner (M.) : « L'élevage en Comtat Venaissin au début du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 124-125.

<sup>1079</sup> ) Les éléments sur les caractères de la race, son histoire depuis le XVII<sup>e</sup> siècle et sa disparition récente sont tirés de Guigal (M.) : « La race bovine du Mézenc », art. cité, surtout p. 9-11.

<sup>1080</sup> ) AD 07, 2E MJ 5, f°8.

<sup>1081</sup> ) AD 07, 2E 32, f°48.



sud du Puy, au coeur du domaine des Mézines, sont connus à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et au début du XV<sup>e</sup> siècle. Toutes les bêtes sont elles aussi dites *chalhol* <sup>(1082)</sup>. L'obtention d'une race bovine très spécifique, comme la Mézine, est un long processus de sélection. Son aboutissement, assuré au XVII<sup>e</sup> siècle, apporte en lui-même la preuve que ce travail de sélection est bien issu du Moyen Age <sup>(1083)</sup>. C'est dire l'importance de l'élevage sur le Plateau dès cette époque.

Certes, les estimates de 1464 ne nous permettent que de connaître l'élevage paysan, puisque les cheptels ecclésiastiques et nobles ne sont pas pris en compte, mais aucune autre source ne laisse penser que les établissements monastiques du Plateau possèdent de grands troupeaux de bovins. Cet élevage est donc avant tout l'apanage des exploitations paysannes familiales, qui doivent en tirer l'essentiel de leurs revenus. Néanmoins, quelques gros éleveurs extérieurs à la région peuvent manifestement gérer de grands troupeaux à l'image de ce qui se fait pour les ovins. Ainsi, le 13 octobre 1383, noble Hugues Maurand, originaire du diocèse de Limoges, procureur de noble Raoul de Lestrangle, baille pour trois ans cinquante-quatre bêtes bovines à Pons Faure, de Montélimar, et à Arnaud Rémuzat, spécifiant que les preneurs devront les faire « *montanhare* » <sup>(1084)</sup>. On est bien ici loin d'un élevage paysan, tant le nombre de bovins que le mode de concession et d'élevage évoquent une véritable entreprise spéculative. Néanmoins, il nous est impossible de préciser combien de cas de ce type pouvaient se rencontrer dans les campagnes vivaroises.

En évoquant les produits de l'élevage bovins, il faut parler de revenus, car en aucun cas un tel cheptel ne peut être destiné à l'autoconsommation, mais bel et bien à la vente. La vocation bouchère de ce cheptel est manifeste. Contrairement au reste du Vivarais, les boeufs de trait ne constituent pas ici la part la plus importante du cheptel bovin adulte, composé à plus de 60 % de vaches souvent accompagnées d'un ou plusieurs veaux. De même, les bêtes jeunes dominent, l'absence de bovins âgés permettant de penser qu'ils sont abattus en vue de la boucherie dès qu'ils arrivent à leur poids maximum. Ainsi, sur les 1671 bovins recensés au coeur du Plateau en 1464, 795 sont des veaux, soit 47,5 % du cheptel. Les déclarants de quelques paroisses prennent même la peine de déclarer systématiquement l'âge de leurs veaux, témoignant d'un abattage massif dans le courant de la deuxième année, seuls étant conservés quelques sujets sans doute destinés à la reproduction du troupeau de trait ou à la production laitière <sup>(1085)</sup>.

---

<sup>1082</sup> ) Cornu (L.) : *Les communautés rurales du Velay face aux crises de la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 151.

<sup>1083</sup> ) Discussion avec M. Riffard, vétérinaire à Aubenas.

<sup>1084</sup> ) AD 07, 2E 7642, 1383, f°17.

<sup>1085</sup> ) Cornu (L.) : *Economie et vie rurale sur le Plateau du Vivarais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 126-127.

Age des veaux en 1464	
Bêtes de lait	168
Bêtes d'un an	132
Bêtes de deux ans	64
Bêtes de trois ans	71
Bêtes de quatre ans	4

Dès la fin du Moyen Age, le paysan du Plateau remplace l'impossible culture céréalière par l'élevage à vocation commerciale. Discernable clairement en 1464, nous ne pouvons préciser si cette situation est ancienne, ou au contraire, si elle répond à l'essor généralisé de la consommation de viande aux deux derniers siècles du Moyen Age <sup>(1086)</sup>. L'archéozoologie, dont les apports régionaux restent encore limités, n'est que d'un secours limité pour répondre à cette question. Cependant, les données issues du château du Mézenc laissent penser que l'élevage bovin est important dès avant les deux derniers siècles du Moyen Age. Ainsi, aux X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, la population du château du Mézenc consomme prioritairement de la viande bovine <sup>(1087)</sup>, à une période où le porc domine encore dans l'alimentation de nombreuses régions proches, comme en Forez à Essertine <sup>(1088)</sup>, tout en étant parfois supplanté par les ovins, comme à Calberte, en Gévaudan <sup>(1089)</sup>. Il est difficile d'en conclure que, dès lors, l'élevage bovin est dominant dans la région, mais on ne peut nier qu'il soit déjà développé au point de fournir l'apport protéinique principal de la population châtelaine de ce site, implanté à 1500 mètres d'altitude au pied nord du mont Mézenc

### **b- Une spécialisation poulinière et mulassière ?**

Parallèlement à l'élevage bovin, il semble que la région se soit aussi relativement largement adonnée à l'élevage de poulains, chevaux ou mulets, et d'ânes. Moins documenté que l'élevage bovin, ce dernier est beaucoup plus difficile à appréhender et, sans doute, tient-il une place plus limitée dans l'économie régionale, mais c'est un facteur de circulation sur les routes vivaroises.

Rarement étudié pour le Moyen Age, l'élevage mulassier a fait l'objet d'une recherche attentive au XVII<sup>e</sup> siècle, qui aboutit à la conclusion qu'un circuit partant du Poitou amène les mulets jusqu'en Espagne, après un détour sur les confins vivaro-vellaves et en Auvergne. Nés pour l'essentiel dans le Poitou, les mulets sont alors achetés par des

<sup>1086</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Les mutations agricoles des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles et les progrès de l'élevage », art. cité, p. 17-27.

<sup>1087</sup> ) Forest (V.) : « Etude archéozoologique du mobilier osseux exhumé lors des campagnes de fouilles 1995 et 1996 au château du Mézenc », annexe à Laffont (P.-Y.) : *Le château du Mézenc (commune de Chaudeyrolles, Haute-Loire, rapport de sondages 1998, op. cit.*

<sup>1088</sup> ) Piponnier (F.) : *Le Château d'Essertines, Loire, op. cit.*, p. 119-128.

<sup>1089</sup> ) Colin (M.-G.), Darnas (I.), Pousthomis (N.), Schneider (L.) : *La maison du castrum de la bordure méridionale du Massif-Central, op. cit.*, p. 213.

éleveurs originaires du Massif Central qui les engraisent jusqu'à l'âge de trois ou quatre ans avant de les vendre dans les Pyrénées, où les Espagnols les achètent <sup>(1090)</sup>. Par ailleurs, le Massif Central et particulièrement le Velay oriental et la Planèze du Cantal apparaissent comme des pays naisseurs, dont la propre production complète le cheptel poitevin <sup>(1091)</sup>. Dans ce système, au XVII<sup>e</sup> siècle <sup>(1092)</sup> comme au XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(1093)</sup>, les foires du Puy sont des zones d'approvisionnement privilégiées en mulets.

Qu'en est-il de cet élevage aux siècles précédents ? Bien attesté au XVII<sup>e</sup> siècle, il apparaît encore dans la documentation du XVI<sup>e</sup> siècle, par exemple dans le village auvergnat de Cheylade <sup>(1094)</sup>, alors que plusieurs Auvergnats sont implantés dès le XVI<sup>e</sup> siècle dans le nord de l'Espagne, jouant un rôle d'intermédiaire entre muletiers ibériques et compatriotes auvergnats naisseurs ou éleveurs <sup>(1095)</sup>. Néanmoins, la péninsule ibérique ne semble pas être demandeuse de mulets avant le XVI<sup>e</sup> siècle <sup>(1096)</sup> et même, au contraire, elle semble en exporter en assez grand nombre dans le Roussillon et le sud du Languedoc <sup>(1097)</sup>. Cependant, est-il envisageable qu'une demande nouvelle aux confins sud de l'Europe puisse rapidement provoquer l'organisation et l'essor d'un tel circuit commercial, partant du Poitou et passant par les étables reculées du Plateau vivaro-vellave et auvergnat sans que ses bases aient été posées depuis longtemps ? Sans doute que non, et il est permis de penser que le marché espagnol se tourne vers l'Auvergne et ses marges pour s'approvisionner dès le XVI<sup>e</sup> siècle parce que l'élevage mulassier y est déjà développé et au moins relativement prospère.

Tout d'abord, retenons qu'à la fin du Moyen Age, le mulet est incontestablement le moyen de transport dominant, voire presque exclusif du Midi du royaume, comme de l'ensemble du bassin méditerranéen. Sa production en grand nombre, indépendante de la demande ibérique, est donc assurément une nécessité, qui, pour d'évidentes raisons d'herbages, ne peut échoir qu'à des régions de montagne, tel le Diois <sup>(1098)</sup> ou la

<sup>1090</sup> ) Poujade (P.) : « Le commerce des mules entre la France et l'Espagne à l'époque moderne : l'exemple du Val d'Aran et des Pyrénées centrales », art. cité, p. 315.

<sup>1091</sup> ) *Ibidem*, p. 317.

<sup>1092</sup> ) Poitrineau (A.) : *Les Espagnols de l'Auvergne et du Limousin du XVII<sup>e</sup> siècle au XVIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 113.

<sup>1093</sup> ) Braudel (F.) : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, *op. cit.*, t. II, p. 69.

<sup>1094</sup> ) Bartou (L.) : *Cheylade*, *op. cit.*, p. 113.

<sup>1095</sup> ) Poujade (P.) : « Le commerce des mules entre la France et l'Espagne à l'époque moderne : l'exemple du Val d'Aran et des Pyrénées centrales », art. cité, p. 315.

<sup>1096</sup> ) Braudel (F.) : *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, *op. cit.*, t. I, p. 261 et 533.

<sup>1097</sup> ) Régné (J.) : « L'importation des chevaux d'Espagne à Narbonne au début du XIV<sup>e</sup> siècle, d'après les archives de la couronne d'Aragon », art. cité et Renouard (Y.) : « Un sujet de recherches : l'exportation de chevaux de la péninsule ibérique en France et en Angleterre au Moyen Age », art. cité.

Haute-Provence <sup>( 1099 )</sup>. Outre sa bonne adaptation aux conditions topographiques des régions méditerranéennes, plus souvent montagneuses que planes, ne peut-on d'ailleurs pas proposer que le mulet s'est maintenu aussi longtemps sur le pourtour du bassin méditerranéen parce que les montagnes productrices ne sont jamais loin ? C'est ce que suggère Olivier de Serres écrivant dans les dernières années du XVI<sup>e</sup> siècle, lorsqu'il remarque, en observateur avisé de la région, que « l'Auvergne, nourrissant des mulets et mules en abondance, en fournit ses voisins de Languedoc, Dauphiné et Provence... » <sup>( 1100 )</sup>. Quelques exemples locaux de la fin du Moyen Age attestent aussi de ce commerce. En outre, à l'échelle de la région, nous l'avons évoqué, il est significatif qu'à la fin du Moyen Age, les muletiers soient le plus souvent originaires des régions connues par la suite pour leur production mulassière.

Remarquons que les déclarants du Plateau aux estimés de 1464 possèdent presque tous des mules en nombre supérieur à ce qui est nécessaire à la bonne marche d'une exploitation. C'est le cas à Borée <sup>( 1101 )</sup>, Coucouron <sup>( 1102 )</sup>, Cros-de-Géorand <sup>( 1103 )</sup>, Fay <sup>( 1104 )</sup>, Issarlès <sup>( 1105 )</sup>, Mézilhac <sup>( 1106 )</sup> et Saint-Paul-de-Tartas <sup>( 1107 )</sup>, où la majorité des exploitations possède plus d'un équidé, les juments et les sujets jeunes dominant nettement lorsque la précision de l'âge et du sexe est donnée. Outre le Plateau, il semble aussi que le Coiron connaisse la même spécialisation mulassière, par exemple autour de Berzème <sup>( 1108 )</sup>. L'élevage mulassier n'est pas comparable à celui des vaches et, alors que certaines exploitations arrivent à cumuler plusieurs dizaines de têtes bovines, ce n'est jamais le cas pour les mulets. Trois ou quatre juments poulinières sont le lot commun des

<sup>1098</sup> ) Par exemple le Diois et la haute vallée de la Drôme sont des pays naisseurs à destination de la vallée de la Durance et de Sisteron, cf. Verdier (R.) : « Les affaires d'un maquignon du Diois (fin XV<sup>e</sup> siècle, début XVI<sup>e</sup> siècle) », art. cité, p. 296.

<sup>1099</sup> ) La Haute-Provence alimente pour sa part le marché mulassier de Marseille, cf. Baratier (E.), Reynaud (F.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., p. 854.

<sup>1100</sup> ) Serres (O.) de : *Le théâtre d'agriculture et mesnage des champs dans lequel est présenté tout ce qui est requis et nécessaire pour bien dresser, gouverner, enrichir et embellir la maison rustique*, op. cit., p. 136.

<sup>1101</sup> ) AD 07, C 626.

<sup>1102</sup> ) AD 07, C 614.

<sup>1103</sup> ) AD 07, C 583.

<sup>1104</sup> ) AD 07, C 624.

<sup>1105</sup> ) AD 07, C 607.

<sup>1106</sup> ) AD 07, C 615.

<sup>1107</sup> ) AD 07, C 569.

<sup>1108</sup> ) AD 07, C 566.

feux paysans du Plateau, ce qui assure une production cumulée significative à l'échelle de la région. La répartition des bêtes entre mâles et femelles en Bas-Vivarais peut laisser penser que nous sommes aussi, dans une moindre mesure toutefois que sur le Plateau, en présence d'un pays d'élevage mulassier : les mâles sont plutôt moins représentés que les femelles et les sujets jeunes <sup>(1109)</sup>. A l'opposé, le Haut-Vivarais n'apparaît pas comme un pays d'élevage poulainier et, à la différence du Plateau où la majeure partie des feux possède plusieurs équidés, leur nombre s'y établit entre 0,5 et 0,7 par feu en 1464, correspondant sans doute à la seule nécessité du travail agricole <sup>(1110)</sup>. Pour sa part, en Velay voisin, qui apparaît au XVII<sup>e</sup> siècle comme un centre d'élevage important, faute d'étude approfondie sur la question, nous devons nous limiter à constater que les poulains muliers sont plus nombreux que les sujets adultes, permettant d'envisager une vente de ces derniers dès qu'ils ont quelques années <sup>(1111)</sup>. Pour finir, remarquons que, dès le XVI<sup>e</sup> siècle au moins, les mules montagnardes, provenant du Velay, du Gévaudan ou du Rouergue et du Vivarais sont réputées dans tout le Bas-Languedoc <sup>(1112)</sup>.

Les contrats de vente de mules sont rares et ne portent jamais sur des bêtes destinées au transport, mais sont tous le fait de paysans achetant manifestement l'animal de bât et de trait nécessaire pour leur exploitation. Tout au plus remarque-t-on le personnage de Pierre *Vitas*, de Mende, qui en 1337 vend deux mules dans la région de Joyeuse <sup>(1113)</sup>, ou encore celui de Jean de *Bosco*, d'Aujac, en 1413, qui achète un cheval à Guilhem Pascal, de Loubaresse, la transaction étant conclue aux Vans <sup>(1114)</sup>.

Les ventes existent pourtant bien. En effet, les archives de l'hôtel-dieu du Puy, renferment plusieurs comptabilités pour la fin du Moyen Age et pour le XVI<sup>e</sup> siècle, qui permettent de connaître les lieux d'approvisionnement de cet établissement en mulets. En effet, cet hôpital entretient plusieurs muletiers destinés à son service propre, qu'il s'agisse d'aller chercher du vin en Vivarais, du poisson salé dans les ports méditerranéens, ou de livrer les surplus commercialisés jusqu'à Lyon ou au-delà. Souvent renouvelés, les mulets ne sont jamais achetés loin, mais proviennent des foires locales comme celle du Puy, ou encore celles du Plateau vivarois et du sud du Velay ; ils suffisent toujours aux besoins de cet établissement pourtant exigeant <sup>(1115)</sup>. De même, en 1514, les marchands dauphinois de Romans et de sa région déclarent régulièrement aller au Puy et à Annonay acheter des mules, entre autres marchandises <sup>(1116)</sup>.

<sup>1109</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 187.

<sup>1110</sup> ) Souchon (C.) : *Le Haut-Vivarais d'après les estimes de 1464*, op. cit., p. 123.

<sup>1111</sup> ) Cornu (L.) : *Les communautés rurales du Velay face aux crises de la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 140-141.

<sup>1112</sup> ) Leroy-Ladurie (E.) : *Les paysans de Languedoc*, op. cit., p. 118.

<sup>1113</sup> ) AD 07, 2E 10739.

<sup>1114</sup> ) AD 07, 2E 1897, f°15V°.

<sup>1115</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy en Velay*, op. cit., p. 302.

Les tarifs de péage de la région portant sur les routes provenant de la Montagne mentionnent tous des chevaux, mules et ânes conduits « à vendre », bien différenciés de ceux passant en portant des marchandises. Ainsi, à Alès en 1412, au débouché de la route de Régordane descendant du Velay, 6 deniers sont perçus « par cheval, mule ou mulet menés à vendre et passant par Alès »<sup>(1117)</sup>. A Saint-Bonnet-le-Froid, qui contrôle les routes allant du Velay au sillon rhodanien par Lalouvesc et Annonay, le tarif de 1556 prélève 13 deniers « pour chacun poulain ferré ou non ferré » et 6 deniers « pour chacun asine, jument ou cheval », qui là encore ne porte pas des marchandises mais sont destinés à la vente<sup>(1118)</sup>. A Mézilhac, où le tarif de 1347 mêle droit de leyde et péage, il est prélevé 26 deniers (sic) « de chacune jument et de chacun cheval et poulain et de chacune beste mulatière » passant sans être vendue, 13 deniers « pour chacun cheval juman mule mulet ou poulain vendu es dites foires » et 6 oboles « de chacun asne »<sup>(1119)</sup>. A Privas en 1466, le péage comme la leyde taxent les « mules ou cheval et bete a pied rond »<sup>(1120)</sup>. A Mayres en 1532, il est encore question de « beste rossative a vendre mener »<sup>(1121)</sup>.

Aucun compte de passage ne nous permet de connaître le nombre réel de têtes, mais leur présence dans les tarifs de péage, leur élevage en nombre relativement supérieur à celui qui serait nécessaire pour le seul usage domestique, le fait que l'Hôtel-Dieu du Puy trouve toujours à acheter ses mulets sur place, ou encore l'importance postmédiévale de cet élevage, s'associent pour suggérer que dès la fin du Moyen Age, les confins du Vivarais et du Velay sont des pays naisseurs et d'engraissement. Comment expliquer que les archives notariales ne prennent pas correctement en compte ce commerce et qu'aucune transaction autre que locale n'y figure ? C'est sans doute parce qu'aucun registre notarié ou presque n'a été conservé sur le Plateau et en Velay, où semblent se trouver les principaux lieux de vente, ainsi que l'attestent les comptabilités de l'hôtel-dieu du Puy. Bien que significatif, l'élevage mulassier n'est assurément pas d'une importance comparable à celui des bovins, déjà évoqué, encore moins à l'élevage ovin, et n'a sans doute pas encore atteint le niveau qu'il connaîtra par la suite, au XVII<sup>e</sup> siècle.

### c- L'élevage ovin<sup>(1122)</sup>

Alors que nous avons jusqu'à présent largement exploité les estimations de 1464, elles s'avèrent d'un usage plus délicat pour l'étude de la production ovine. En effet, pour nombre de paroisses, les ovins et les caprins sont recensés indistinctement, ce qui ne

<sup>1116</sup> ) AM Romans, CC 472, f. 283.

<sup>1117</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

<sup>1118</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n°14.

<sup>1119</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v<sup>o</sup>, traduction de 1602.

<sup>1120</sup> ) AD 07, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5 ; AN, H<sup>4</sup> 3016/1, pièce 6 et AN, H<sup>4</sup> 3087/1, pièce 11.

<sup>1121</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, pièce 19.

permet pas toujours d'attribuer à chaque espèce sa part réelle dans l'exploitation. Les principaux troupeaux ovins, très conséquents, semblent faire l'objet d'une attention particulière et le doute subsiste avant tout pour les seules petites exploitations où ne sont signalées que quelques bêtes. Si l'élevage bovin est avant tout le fait de paysans, l'élevage ovin est très largement dominé par les troupeaux monastiques, échappant aux estimations.

#### L'élevage ovin laïc

A la fin du Moyen Age, les moutons ont conquis les Cévennes : ils sont présents dans plus de 90 % des foyers ruraux estimés en 1464, alors que seulement 20 à 30 % détiennent des bovins. Beaumont constitue même un cas extrême, où seuls 6 % des feux déclarent des bovins contre 91 % détenant des ovins. Sur une paroisse comme Sablières, 2317 ovicaprinés sont déclarés en 1464, 1528 le sont à Beaumont, 1294 à Rocles, 1015 à Saint-Mélany ou encore 947 à Thines<sup>(1123)</sup>. Le Bas-Vivarais calcaire est aussi une région où les ovins sont bien implantés : 50 à 70% des feux en possèdent. Tout comme dans les Cévennes, en 1464, le cheptel de certaines paroisses dépasse mille têtes. Ainsi, les déclarants de Balazuc signalent 1344 ovins et ceux de Vogüé 1059 têtes<sup>(1124)</sup>. Les troupeaux paroissiaux moyens sont plus réduits et s'établissent généralement entre 300 et 500 têtes. Même en Haut-Vivarais, où les dispositions naturelles sont pourtant favorables à l'élevage bovin, les ovins dominent. Dans le triangle formé par les paroisses de Vaudevant, Saint-Jeure-d'Andaure et Bosas, 70% des feux déclarent posséder des ovins et des caprins, alors que seulement 20% détiennent des bovins<sup>(1125)</sup>. La Montagne est, comme nous l'avons expliqué, la seule région où les bovins dominent. Parallèlement, notons aussi qu'en 1464, la région du Bas-Vivarais où le cheptel est le plus réduit est celle qui, d'Aubenas aux Vans, connaît un essor important de la viticulture, les ceps et les dents des moutons ne faisant pas bon ménage<sup>(1126)</sup>.

La part importante tenue par les ovicaprinés dans l'élevage en 1464 ne doit pas faire illusion : c'est avant tout un élevage à vocation familiale, la majeure partie des troupeaux ne dépassant pas une vingtaine de têtes. Ainsi, le troupeau moyen de la région de

<sup>1122</sup> ) Un rapide tableau de la transhumance ovine médiévale en Vivarais a été brossé dans Bozon (P.) : « La transhumance sur les plateaux du Vivarais du Moyen Age au XX<sup>e</sup> siècle », art. cité, mais l'auteur, géographe, ne s'appuie pour le Moyen Age que sur des sources de seconde main pas toujours justes et précises, ce qui affaiblit la description qu'il peut faire de cette pratique pastorale.

<sup>1123</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>1124</sup> ) AD 07, C 582.

<sup>1125</sup> ) Foriel-Destezet (C.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimations de 1464 », art. cité, p. 179.

<sup>1126</sup> ) Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimations de 1464*, op. cit., p. 178. L'auteur qui signale le faible nombre de têtes élevées dans ce secteur ne l'explique toutefois pas et ne le rapproche pas de la présence massive de la vigne.

Saint-Félicien se compose de neuf ovins et quatre caprins <sup>( 1127 )</sup>. De ce point de vue, la situation est différente en Bas-Vivarais. Si l'essentiel des feux ne possède que quelques têtes en 1464, plusieurs personnes peuvent paraître relativement spécialisées dans l'élevage ovin. Leurs troupeaux dépassent la cinquantaine de têtes, et parfois même la centaine, comme dans plusieurs paroisses de la dépression de la vallée de l'Ardèche, d'Aubenas à Vallon, et des Gras. Sur la paroisse de Balazuc, six éleveurs se partagent 75 % des 1344 têtes déclarées aux estimateurs. Il en est de même à Vogüé, où sept éleveurs regroupent à eux seuls 72 % des 1059 têtes de la paroisse. Sur les paroisses de Vogüé, Balazuc et Pradons, le troupeau moyen de ces éleveurs s'établit respectivement à 109, 165 et 113 têtes <sup>( 1128 )</sup>. En 1310, un éleveur de Villeneuve-de-Berg possède à lui seul plus de 300 moutons, que le seigneur de Vogüé lui confisque après les avoir trouvés dans ses devès <sup>( 1129 )</sup>. Si, en 1464, quelques éleveurs possèdent des cheptels suffisamment grands pour que l'on puisse les considérer comme des troupeaux à vocation commerciale, aucun ne peut soutenir la comparaison avec les grands éleveurs bastidans de la région aixoise <sup>( 1130 )</sup> ou les gros propriétaires arlatans <sup>( 1131 )</sup>, qui possèdent des troupeaux forts de plus de 500 têtes, dépassant souvent même le millier.

### L'élevage ovin ecclésiastique

Il est incontestable que l'élevage ovin ecclésiastique dépasse en importance l'élevage laïc : une dizaine d'établissements, quel que soit leur ordre, s'y livrent, et rassemblent des troupeaux importants à l'échelle de la région.

### L'abbaye cistercienne de Mazan

Nous ne possédons aucune donnée chiffrée sur l'importance de son cheptel, mais l'attention apportée à la transhumance, à l'obtention de pâturages d'hiver et d'été, et à ce que les établissements voisins ne viennent pas perturber son organisation, témoignent à eux seuls de l'importance de ses troupeaux. L'abbaye de Mazan pratique la transhumance inverse, faisant estiver ses troupeaux sur ses propres terres, sur le Plateau. Extrêmement nombreux, nous ne rapporterons pas ici tous les litiges, transactions et compromis ayant abouti à la délimitation des espaces de transhumance de l'abbaye, mais nous retiendrons les principaux, permettant d'en tracer les contours

<sup>1127</sup> ) Foriel-Destezet (C.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimes de 1464 », art. cité, p. 179.

<sup>1128</sup> ) Données calculées à partir du relevé brut fourni par Farcis (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, op. cit., p. 177-178.

<sup>1129</sup> ) Vogüé (E.-M.) de : *Une famille vivaroise*, op. cit., t. I, preuve 18.

<sup>1130</sup> ) Coulet (N.) : *Aix-en-Provence, espace et relations d'une capitale (milieu XIV<sup>e</sup> siècle, milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., t. I, p. 198-199.

<sup>1131</sup> ) Stouff (L.) : *Arles à la fin du Moyen Age*, op. cit., t. I, p. 448-449.



généraux. Le cœur de l'espace d'estive est centré sur l'abbaye qui possède un vaste domaine pastoral aux sources de l'Ardèche, sur la vallée de la Veradeyre et sur la haute vallée de la Loire <sup>(1132)</sup>. A son sujet, elle est en conflit presque permanent avec les chartreux de Bonnefoy au nord, comme en 1199 <sup>(1133)</sup> ou en 1205 <sup>(1134)</sup>, et avec les cisterciens d'Aiguebelle à l'est, conflit qui débouche parfois sur des engagements violents, comme en 1215 <sup>(1135)</sup>. A l'ouest, l'abbaye de Mazan se heurte aux prétentions de l'abbaye de Saint-Chaffre, avec laquelle les conflits ne semblent pas atteindre la violence de ceux connus avec Aiguebelle. L'abbaye possède aussi des droits de dépaissance au pied du mont Mézenc, sur la paroisse de Saint-Front, au sujet desquels elle transige en 1210 avec l'abbaye de Saint-Chaffre <sup>(1136)</sup>, mais aussi encore plus au nord, dans le mandement de Beaudiner <sup>(1137)</sup>.

Les pâturages d'hiver de Mazan sont tous situés dans une zone homogène au pied sud du Coiron. Ils sont centrés sur sa grange de Berg, acquise au XII<sup>e</sup> siècle, et où la pratique de la dépaissance est attestée dès 1200 <sup>(1138)</sup>. En outre, alors que les terres de Berg ne semblent pas suffire à accueillir tous les troupeaux mazanais, l'abbaye se fait concéder des droits de pâture dans de nombreuses seigneuries des environs, comme en 1202 à Alba <sup>(1139)</sup>, 1220 à Saint-Laurent-sous-Coiron <sup>(1140)</sup>, 1226 à Mirabel <sup>(1141)</sup>, 1233 à Alba <sup>(1142)</sup>, 1234 à Saint-Germain et Vogüé <sup>(1143)</sup>, 1246 <sup>(1144)</sup> et 1255 <sup>(1145)</sup> à Alba,

<sup>1132</sup> ) Les limites de cet espace pastoral sont globalement confirmées en 1245, cf. AD 07, 3 H 1, f°208.

<sup>1133</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 117, n°135.

<sup>1134</sup> ) *Ibidem.*, p. 27, n°19.

<sup>1135</sup> ) *Chartes et documents de l'abbaye de Notre-Dame d'Aiguebelle*, op. cit., t. I, p. 182, n°44.

<sup>1136</sup> ) AD 07, 29J 7, pièce n°3.

<sup>1137</sup> ) AD 07, 3 H 1, f°136-137v°.

<sup>1138</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis, f°686.

<sup>1139</sup> ) Columbi (J.) : *Opuscula varia*, op. cit., p. 560.

<sup>1140</sup> ) *Galia Christiana Novissima*, op. cit., t. XVI col. 599.

<sup>1141</sup> ) *Galia Christiana Novissima*, op. cit., t. XVI, col. 599.

<sup>1142</sup> ) Columbi (J.) : *Opuscula varia*, op. cit., p. 560.

<sup>1143</sup> ) Vogüé (E.-M. de) : *Une famille Vivaroise...*, op. cit., P.J. n°Vbis.

<sup>1144</sup> ) Columbi (J.) : *Opuscula varia*, op. cit., p. 561.

<sup>1145</sup> ) AD 07, 2 E 2195 bis, f° 686.

ou en 1310 à Saint-Laurent-sous-Coiron <sup>( 1146 )</sup>. La zone d'estive de l'abbaye de Mazan constitue donc à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle une bande d'une dizaine de kilomètres de largeur du nord au sud, sur vingt-cinq environ d'est en ouest, au contact du Bas-Vivarais calcaire et du Coiron.

### L'abbaye cistercienne des Chambons

Située sur les hauteurs du massif du Tanargue, l'abbaye des Chambons pratique elle aussi la transhumance inverse, gardant ses troupeaux sous ses murs en été. Pour ce faire, outre ses domaines propres situés dans le mandement de Borne, l'abbaye se fait concéder à plusieurs reprises l'usage de pâturages. Ainsi, en 1212, l'usage des pâturages compris entre la limite des châteaux de Loubaresse et de Paris et l'Allier est-il confirmé <sup>( 1147 )</sup>, alors que la possession de la grange de la Croix de Bauzon, centre des pâturages d'altitude de l'abbaye, est confirmée par Innocent III en 1213 <sup>( 1148 )</sup>. L'abbaye étend encore ses herbages sur le Tanargue en achetant des droits complémentaires à Borne en 1244 <sup>( 1149 )</sup> et 1266 <sup>( 1150 )</sup>, à Loubaresse en 1286 <sup>( 1151 )</sup>, ou en transigeant à plusieurs reprises avec le sire de Montlaur, seigneur de Mayres, pour l'usage de Champlonge <sup>( 1152 )</sup>. Isolée sur les crêtes du Tanargue, à la différence de Mazan, l'abbaye des Chambons ne connaît pas les mêmes difficultés de voisinages et ses troupeaux n'entrent en concurrence avec aucun autre établissement monastique. Ses pâturages d'hiver sont tout à fait localisables. Pour l'essentiel, ils se trouvent dans la moyenne vallée de l'Ardèche et ses abords, dans un triangle circonscrit par Vogüé au nord, Joyeuse à l'est et Sampzon-Grospierres au sud. Dès 1190, des pâturages situés dans le bois de Beauzon, non loin de Joyeuse, sont donnés à l'abbaye <sup>( 1153 )</sup>, suivis en 1251 de l'acquisition par l'abbaye des droits de pâturage sur les « gras » du mandement de Vogüé <sup>( 1154 )</sup>. En 1253, les droits de l'abbaye sur le manse de Montredon, proche de Joyeuse, sont confirmés et l'abbaye s'implante sur les pâturages de Grospierres en 1254 <sup>( 1155 )</sup>. Des

<sup>1146</sup> ) BNF, coll. Chérin, vol. 204, f°2.

<sup>1147</sup> ) AD 48, 3J 6.

<sup>1148</sup> ) AD 07, 1H 1.

<sup>1149</sup> ) AD 48, 6J 1, f°38.

<sup>1150</sup> ) AD 48, 6J 1, f°39.

<sup>1151</sup> ) AD 48, 6J 1, f°91.

<sup>1152</sup> ) AD 07, 1H 1, f°2 (1285), f°9 (1286) et f°10 (1362).

<sup>1153</sup> ) AD 48, 6J 1, f°22v°.

<sup>1154</sup> ) AD 07, 1H 3, pièce 1.

<sup>1155</sup> ) AD 48, 6J 1, f°129.

droits de dépaissance sont alors explicitement mentionnés <sup>( 1156 )</sup>. De même, une transaction de 1277 nous apprend que l'abbaye fait aussi estiver ses troupeaux à Sampzon, sur les terres épiscopales <sup>( 1157 )</sup>. L'importance du Bas-Vivarais comme pâturage d'hiver pour l'abbaye des Chambons entraîne de nombreux conflits avec les communautés d'habitants du secteur, comme celle de Joyeuse en 1253 <sup>( 1158 )</sup>, Lachapelle et Vogüé en 1323 <sup>( 1159 )</sup>, ou les seigneurs châtelains, comme les Châteauneuf, seigneurs de Joyeuse en 1279 <sup>( 1160 )</sup>.

### L'abbaye cistercienne d'Aiguebelle

L'abbaye d'Aiguebelle, au diocèse de Saint-Paul, est le seul établissement cistercien de la région à pratiquer une transhumance classique, hivernant ses troupeaux sur ses domaines propres et les déplaçant à l'estive en Vivarais.

Une transaction entre l'abbaye et le prieur du Cros-de-Géorand datée de 1295 conclut que l'abbaye a la faculté de faire dépaître 120 trenteniers de moutons, soit 3600 bêtes, et encore cette concession ne concerne que des terres marginales de son domaine, ce qui sous-entend qu'elle peut éventuellement en accueillir encore plus <sup>( 1161 )</sup>. C'est l'une des seules données chiffrées que nous possédions sur un troupeau à l'estive.

Nous ne présenterons pas ici les domaines d'hivernage des troupeaux d'Aiguebelle, puisqu'ils sortent du cadre géographique que nous nous sommes fixé. Retenons toutefois qu'ils se situent aux environs de l'abbaye, au sud-est de Montélimar, dans la plaine de la Valdaine et sur les contreforts collinaires qui la bordent au sud en direction de Roussas, de Réauville et de la vallée de la Berre <sup>( 1162 )</sup>. Ce sont donc exclusivement les pâturages d'été de cette abbaye qui nous intéressent. Ils sont très faciles à cerner, dans la mesure où ils constituent un domaine homogène, érigé en grange, autour duquel s'agrègent quelques terres isolées. Le domaine, puis la grange, du Goudoulet, possession de l'abbaye depuis 1179 <sup>( 1163 )</sup> au moins, centre de ses pâturages d'estive, est situé au sud du mont Gerbier de Jonc, au coeur du Plateau. Les limites du domaine sont clairement indiquées en 1289 dans une donation consentie en faveur de l'abbaye par Géraud Itier,

<sup>1156</sup> ) AD 07, 1H 11.

<sup>1157</sup> ) AD 07, 1H 8, pièce 1.

<sup>1158</sup> ) AD 07, 1J 152, p. 72.

<sup>1159</sup> ) AD 07, 1H 8, pièce 18.

<sup>1160</sup> ) AD 07, 1H 3, pièce 28.

<sup>1161</sup> ) AD 43, 1H 297, n°1.

<sup>1162</sup> ) Les données sur les pâturages d'hiver de l'abbaye d'Aiguebelle sont issues de Wullschleger (M.) : « Aiguebelle et ses dépendances vivaroises », *art. cité*, p. 171-172.

<sup>1163</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste dauphinois, op. cit.*, t. I, n°4707.

seigneur de Géorand <sup>( 1164 )</sup> : à l'est par une modeste rivière, la Padelles, à l'ouest, par la Loire, au sud par le confluent des deux cours d'eau, et au nord par la Cham de Méhalène. Seule la limite nord du domaine de Goudoulet, unique confin à ne pas suivre le réseau hydrographique, pose problème et soulève de nombreux litiges avec les chartreux de Bonnefoy dont les terres bordent celles d'Aiguebelle au pied du mont Gerbier de Jonc. Ainsi, un litige éclate dès 1179, pacifié par transaction entre le prieur et l'abbé <sup>( 1165 )</sup>. La situation demeure toutefois tendue entre les deux parties, puisque Pierre Itier, seigneur de Géorand, s'engage en 1221 à protéger la chartreuse contre les moines d'Aiguebelle <sup>( 1166 )</sup> et, en 1229, Jérenton de Chapeuil confirme les donations de Jérenton du Mézenc en faveur de l'abbaye, où qu'elles soient, précisant y compris « *in terra et tenemento de Chalm Mejana* » <sup>( 1167 )</sup>. Quelques terres extérieures au périmètre de la grange du Goudoulet échoient aussi à Aiguebelle. Ainsi, en 1219, l'abbaye reçoit des domaines situés à l'est de la Padelles, dans le mandement de Burzet <sup>( 1168 )</sup>. De même, en 1295, on apprend que l'abbaye possède des pâturages non loin du lac d'Issarlès, à une quinzaine de kilomètres du Goudoulet <sup>( 1169 )</sup>, sur lesquels elle a le droit de faire paître jusqu'à 3600 bêtes.

### L'abbaye bénédictine de Saint-Chaffre du Monastier

Implantée aux confins du Velay et du Vivarais, l'abbaye de Saint-Chaffre pratique elle aussi la transhumance inverse. Bien que nous ne connaissions pas le nombre de têtes élevées, on peut penser qu'elles sont moins nombreuses que chez les cisterciens voisins de Mazan et des Chambons. En effet, malgré une documentation relativement importante, les pâturages d'estive et d'hivernage n'apparaissent pas souvent et l'abbaye ne semble pas posséder de vaste domaine pastoral <sup>( 1170 )</sup>. Certes, le cartulaire de l'abbaye recense de nombreux près et pâturages dispersés sur tout le Plateau, mais l'abbaye ne possède des droits de dépaissance que dans la paroisse de Saint-Front et dans le mandement du château du Mézenc, qui lui sont d'ailleurs disputés en 1210 par l'abbaye de Mazan, expansionniste en matière de transhumance <sup>( 1171 )</sup>. On peut en outre penser que l'abbaye

<sup>1164</sup> ) Chartes et documents de l'abbaye de Notre-Dame d'Aiguebelle, op. cit., n°111.

<sup>1165</sup> ) Lemaître (J.-L.) : Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy, op. cit., n°18.

<sup>1166</sup> ) Ibidem, n°39.

<sup>1167</sup> ) Ibidem, n°42.

<sup>1168</sup> ) Chartes et documents de l'abbaye de Notre-Dame d'Aiguebelle, op. cit., n°48.

<sup>1169</sup> ) AD 43, 1H 297, n°1.

<sup>1170</sup> ) Pour une présentation détaillée de l'histoire de la transhumance des troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre, cf. Brechon (F.) : « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif Central : les troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre-du-Monastier à la fin du Moyen Age », art. cité.

<sup>1171</sup> ) AD 07, 29J 7, pièce n°3.

---

fait dépaître des troupeaux aux environs même du Monastier, puisqu'elle se fait concéder en 1308 une franchise de pulvérisation portant en partie sur les droits perçus dans le mandement de Châteauneuf, où se trouve l'abbaye <sup>(1172)</sup>. Les pâturages d'hiver, guère plus nombreux semble-t-il, ne sont pas mieux renseignés. Les seuls que nous connaissions sont donnés à l'abbaye en 1247 par Henri, Armand et Guigues, frères, seigneurs de Barrès, qui concèdent alors à l'abbaye le droit de dépaissance dans leur mandement, qui s'étend sur les communes actuelles de Saint-Vincent-de-Barrès, de Saint-Pierre-la-Roche et de Saint-Bauzile <sup>(1173)</sup>. Le seul espace d'hivernage assuré pour les troupeaux de l'abbaye est donc très limité, confiné à l'est du massif du Coiron. On peut aussi penser que les moines de Saint-Chaffre envoyaient dépaître leurs troupeaux à l'ouest du Coiron, dans la région d'Ucel, ce prieuré étant une dépendance chaffrienne. Lorsqu'en 1391, le sire de Montlaur demande une information supplémentaire contre le bayle du seigneur de Lestrangle, ce dernier ayant selon les dires de témoins, saisi des troupeaux appartenant à des « moines » qui paissaient dans le mandement d'Ucel dont il est seigneur, on ne comprend pas de quels troupeaux autres que ceux de Saint-Chaffre il pourrait s'agir <sup>(1174)</sup>. Alors que le prieuré d'Ucel dépend de l'abbaye de Saint-Chaffre, remarquons que ni Mazan, ni les Chambons, ni Aiguebelle ne possèdent de droit de dépaissance dans le secteur. Seule la chartreuse de Bonnefoy y détient quelques terres et droits, mais il est bien question de « moines » et non de « frères », ce qui exclut les chartreux. Il ne peut donc vraisemblablement s'agir que des moines de Saint-Chaffre. Il a parfois été affirmé, sans preuve, que l'abbaye envoyait ses troupeaux dans la moyenne vallée de l'Hérault, les confiant à son prieuré de Saint-Vincent-de-Barbeyrargues. La seule justification proposée est que la vallée du Lez, proche du prieuré de Saint-Vincent, soit propice à l'expansion de pâturages d'hiver <sup>(1175)</sup>. Néanmoins, outre l'absence totale de preuve allant dans ce sens, une longue transaction de 1308 conclue avec Pons de Montlaur, par laquelle l'abbaye de Saint-Chaffre se fait concéder des droits de passage pour descendre en Bas-Vivarais, met en évidence l'orientation générale de la transhumance de ses troupeaux <sup>(1176)</sup>. Il est net que les domaines transhumants de l'abbaye de Saint-Chaffre ne sont que des espaces intercalaires entre les zones tenues par d'autres abbayes : le pied des Cévennes est occupé par celle des Chambons, le sud du Coiron l'est par Mazan, le cœur des gras calcaires est entre les mains de la commanderie de Trignan. En Montagne, il en est de même, les Chambons, Mazan et Aiguebelle tenant les meilleurs espaces pastoraux des confins du Vivarais et du Velay.

## La chartreuse de Bonnefoy

<sup>1172</sup> ) AD 07, 19J 91.

<sup>1173</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., p. XXV.

<sup>1174</sup> ) AD 07, 52J 56, f°657.

<sup>1175</sup> ) Clément (P.-A.) : *Les chemins à travers les âges en Cévennes et bas-Languedoc*, op. cit., p. 241.

<sup>1176</sup> ) AD 07, 19J 91, pièce n°5.

Probablement marginal pour la chartreuse, l'élevage transhumant n'apparaît qu'en filigrane dans une documentation pourtant relativement abondante, en tout cas comparable à celle des abbayes de Mazan et de Chambons. L'espace situé entre mont Gerbier de Jonc et mont Mézenc, au centre duquel est implantée la chartreuse, constitue un domaine de dépaissance vaste, où les chartreux font estiver leurs troupeaux. Peu d'actes nous renseignent directement sur cette pratique, mais quelques conflits avec les voisins cisterciens de Mazan et d'Aiguebelle attestent la présence de leurs troupeaux. Ainsi, en 1178, le prieur de la chartreuse et l'abbé d'Aiguebelle conviennent que la chartreuse ne fera plus paître ses troupeaux dans les terres d'Aiguebelle et réciproquement<sup>(1177)</sup>. Ensuite, en 1188, une dénommée *Savina*, inconnue par ailleurs, donne à la chartreuse le territoire de *Las Gardas*, composé en partie de pâturages, et lui remet le droit de pacager dans ses terres du mandement du Mézenc, à condition que d'autres troupeaux étrangers ne s'y trouvent pas<sup>(1178)</sup>. En 1205, la chartreuse est en litige avec l'abbaye de Mazan au sujet de divers droits dans le mandement du Mézenc, droits qu'elle rétrocède à l'abbaye, à l'exception des pacages qu'elle conserve dans toute la châtelainie<sup>(1179)</sup>. Deux ans après, en 1207, Guillaume de Solignac donne les herbages et pâturages qu'il possède dans les limites de la chartreuse<sup>(1180)</sup>. En 1222, c'est au tour de G. de Burriane de donner des pâturages situés dans le mandement du Mézenc et à Cham Méjane à la chartreuse<sup>(1181)</sup>. Pour finir, citons encore un conflit qui oppose en 1240 la chartreuse de Bonnefoy et l'abbaye de Mazan sur leurs droits de dépaissance respectifs au sud du mont Mézenc<sup>(1182)</sup>. Il se poursuit jusqu'en 1258, date à laquelle intervient une seconde transaction entre les deux parties<sup>(1183)</sup>. A la lecture de ces donations et conflits, les domaines d'estive de la chartreuse de Bonnefoy apparaissent étroitement circonscrits par ceux de Mazan et d'Aiguebelle, ne s'étendant que très peu hors des limites des terres de la chartreuse ainsi qu'elles ont été définies au milieu du XII<sup>e</sup> siècle lors de sa fondation. Seuls des pacages donnés à Freycenet-la-Cuche entre 1220 et 1229 semblent constituer un terrain de transhumance distinct du domaine cartusien central<sup>(1184)</sup>.

A l'image de ceux de l'abbaye de Saint-Chaffre, les pacages d'hiver de Bonnefoy

<sup>1177</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 27, n°18.

<sup>1178</sup> ) *Ibidem*, n°167.

<sup>1179</sup> ) *Ibidem*, n°19.

<sup>1180</sup> ) *Ibidem*, n°37.

<sup>1181</sup> ) *Ibidem*, n°56.

<sup>1182</sup> ) AD 07, 29J 7.

<sup>1183</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. I, p. 63.

<sup>1184</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°72.

sont très mal connus, probable reflet de leur surface limitée et, si la multiplication des pâturages d'altitude ne nous en rappelait pas l'existence, on arriverait même à douter de cette transhumance. Aucun texte ne nous renseigne précisément sur les pâturages d'hiver de la chartreuse, et la documentation moderne n'est pas plus explicite <sup>( 1185 )</sup>. Cependant, lors d'une transaction avec le prieur d'Ucel intervenue en 1323 au sujet de divers droits, la chartreuse s'astreint à verser à ce dernier une redevance en fromage, alors que l'on sait que ce type de charge est la plupart du temps assigné sur les terrains de dépaissance, ou au moins en liaison avec eux <sup>( 1186 )</sup>. Peut-être s'agit-il là des troupeaux hivernant dans le mandement de Boulogne et qui doivent payer, comme le rappelle l'hommage rendu pour ce château en 1491, la « casse et paquerages de tout le bétail étranger, plus [...] sur chaque trentenier de brebis a lait hors le dit mandement, trois livres de fromage » <sup>( 1187 )</sup>. En outre, la chartreuse de Bonnefoy est relativement bien implantée dans le secteur d'Aubenas, avec plusieurs domaines et maisons rurales pouvant servir à organiser une transhumance qui demeure manifestement réduite.

#### La commanderie de Jalès

Située en Uzège, mais aux confins du Vivarais, la commanderie templière puis hospitalière de Jalès est l'un des rares établissements ecclésiastiques régionaux à pratiquer une transhumance « classique », faisant estiver ses troupeaux en montagne, puis les ramenant pour l'hiver sur ses domaines proches, en Bas-Vivarais. La seigneurie de Jalès a déjà fait l'objet d'une présentation de synthèse qui cartographie les domaines templiers, facilitant l'approche de la transhumance <sup>( 1188 )</sup>.

Les pâturages d'été sont presque tous au sud de la Margeride, en Gévaudan, et constituent le membre de Grosfau, situé en limite de la forêt de Mercoire <sup>( 1189 )</sup>. L'implantation templière dans le secteur débute dès 1156, avec la donation du *mansus de Grosso Fago* <sup>( 1190 )</sup>, qui deviendra le centre des possessions templières gévaudanaïses, suivie en 1162 par la donation du manse de Gros Viala, la faculté de faire dépaître des troupeaux étant alors clairement précisée <sup>( 1191 )</sup>. En 1214, ces domaines d'estive s'étoffent encore par la donation à la commanderie des herbages, eaux et pâturages du

<sup>1185</sup> Carlat (M.) : « La chartreuse de Bonnefoy, ses grangers et les communautés paysannes du Gerbier-Mézenc de 1500 à 1788 : jalons pour une histoire économique et sociale », art. cité, p. 108.

<sup>1186</sup> ) AD 07, 2E 38, f°84.

<sup>1187</sup> ) AD 07, C 196, f°556.

<sup>1188</sup> ) Le Blévec (D.) : « La seigneurie des Templiers de Jalès », art. cité, p. 41, 42.

<sup>1189</sup> Lozère, commune actuelle de Chaudeyrac.

<sup>1190</sup> ) AD 13, 56H 5245, Régné (J.) : « Petites annales de la commanderie de Jalès du XII<sup>e</sup> siècle à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, n°5.

<sup>1191</sup> ) Régné (J.) : « Petites annales de la commanderie de Jalès du XII<sup>e</sup> siècle à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », *op. cit.*, n°8.

manse des Laubies et de celui de *Bosco*, tous deux situés non loin de Grosfau <sup>( 1192 )</sup>. Pour finir, la commanderie achète en 1214 les herbages, pâturages et eaux de Mercoire, appartenant à Garin d'Apcher, précisant qu'elle a l'habitude d'y faire pâturer et d'y abreuver ses troupeaux <sup>( 1193 )</sup>. La liste des donations et cessions pourrait encore être étendue, avec par exemple celle de pâturages au Laubies en 1228 <sup>( 1194 )</sup>, mais ces dernières restent globalement concentrées dans les environs plus ou moins immédiats du membre gévaudanais de Grosfau, sur lequel la pratique de l'estive est bien attestée jusqu'à la fin du Moyen Age, puisqu'en 1454, un litige oppose le commandeur et les habitants du manse de Grosfau sur les nuits de fumature <sup>( 1195 )</sup>.

Lorsque les étendues herbeuses du sud de la Margeride sont prises par les neiges, la commanderie de Jalès ramène ses troupeaux en Bas-Vivarais et sur les confins de l'Uzège. C'est pour cela que, rapidement après sa fondation au milieu du XII<sup>e</sup> siècle, elle se fait concéder des droits de parcours dans la région de Berrias, Banne, Courry, Gros pierres, Bec-de-Jun, ou encore, en Cévennes, jusqu'à Peyre, dans un rayon de 10 à 15 kilomètres au maximum autour de la commanderie. Les premiers pâturages d'hiver de Jalès entourent la commanderie elle-même et s'étendent tout d'abord dans la plaine de Berrias, où en 1243, Bertrand de Bousigue lui donne les pâturages et herbages compris entre le ruisseau de Granzon et le Chassezac, qui correspondent globalement au bois de Païolive <sup>( 1196 )</sup>. Dans la même direction, le temple étend ses pâturages dans ce qui deviendra dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle sa zone pastorale privilégiée : le pied des Cévennes, de Brahic à Courry et Banne. Ainsi, en 1214, la commanderie s'attache à défendre ses droits de dépaissance dans un différend l'opposant au prieuré de Bonnevaux au sujet des herbages de Valvejols, à Courry <sup>( 1197 )</sup>, puis en 1229, elle reçoit en donation des pâturages à Banne <sup>( 1198 )</sup>. Il en est de même en 1264, lorsqu'un litige l'oppose alors, pour les pâturages de Banne, à la communauté d'habitants de ce village et à ses seigneurs <sup>( 1199 )</sup>. Il est vrai que parallèlement, la communauté d'habitants de Banne cherche à étendre ses herbages, puisqu'elle en achète la même année à Giraud de Lagorce <sup>( 1200 )</sup>. Outre la région de Berrias et le pied des Cévennes, Jalès étend ses herbages vers le

<sup>1192</sup> ) AD 13, 56H 4553.

<sup>1193</sup> ) AD 13, 56H 4553.

<sup>1194</sup> ) AD 13, 56H 4553.

<sup>1195</sup> ) AD 13, 56H 4554.

<sup>1196</sup> ) AD 13, 56H 19, f°5.

<sup>1197</sup> ) AD 13, 56H 5232.

<sup>1198</sup> ) AD 13, 56H 5227.

<sup>1199</sup> ) AD 13, 56H 5227.

<sup>1200</sup> ) AD 12, E 530.



sud-est, et dès 1194, elle reçoit en don ceux de Grospierres et de Cruzières<sup>( 1201 )</sup>. Cette implantation sur les terrains de parcours situés au sud-est de la commanderie se poursuit par de nombreuses donations ou acquisitions à titre onéreux, comme celles conclues en 1229<sup>( 1202 )</sup>, date à laquelle Dalmas de Grospierres donne au temple ses herbages compris entre Cèze et Ardèche, ou en 1237, lorsque Pons de Cornillon lui vend tous les pâturages qu'il possédait dans le mandement de Bec-de-Jun<sup>( 1203 )</sup>. Dans la même direction, les pâturages de la commanderie dans le mandement de Cruzières lui sont confirmés en 1243<sup>( 1204 )</sup>, ou encore en 1245<sup>( 1205 )</sup>, alors que ceux de Grospierres sont encore étendus en 1246<sup>( 1206 )</sup>. Au nord-ouest, l'extension des pâturages de Jalès ne peut qu'être limitée par la présence de ceux de l'abbaye des Chambons. Seules quelques transactions apportent des herbages aux templiers dans cette direction, comme en 1235, lorsque Pierre de Barjac, seigneur de Cornillon, vend ceux qu'il possède entre le Chassezac et Peyre, donc immédiatement au sud de ceux des Chambons<sup>( 1207 )</sup>. De même en 1238, des pâturages sont confirmés au temple dans la région de Chandolas et de Nan<sup>( 1208 )</sup>. Il ne semble cependant pas que des conflits aient éclaté dans le secteur, à l'image de ceux opposant par exemple Mazan, Bonnefoy et Aiguebelle.

Sans que nous soyons parvenus à préciser le nombre de têtes de cheptel que la commanderie de Jalès fait transhumérer, remarquons toutefois l'organisation rigoureuse de ses domaines de transhumance : ceux-ci sont constitués de deux pôles, l'un en Bas-Vivarais proche de la commanderie, l'autre en Gévaudan, sur d'excellentes terres d'estive.

### La commanderie de Trignan

Cet établissement hospitalier est situé à l'extrême sud du Vivarais, au bord du plateau des Gras. C'est sur ces derniers que s'étendent les terrains de dépaissance de la commanderie, autour de Saint-Montan, Rimourin, Sobeyradel, Saint-Remèze, Bidon, Le Pouzat, Louby, Aiguèze, Trignan, Saint-Marcel, Marnas<sup>( 1209 )</sup>. On peut penser que l'origine des domaines de dépaissance de la commanderie est à placer en 1221, avec la donation par Vierre de Balazuc, épouse de Dragonnet de Montdragon, du manse de

<sup>1201</sup> ) AD 13, 56H 5239 ; AD 13, 56 H 19, p. 154.

<sup>1202</sup> ) AD 13, 56H 4239.

<sup>1203</sup> ) AD 13, 56H 19, p. 245.

<sup>1204</sup> ) AD 13, 56H 5222.

<sup>1205</sup> ) AD 07, 116H.

<sup>1206</sup> ) AD 13, 56H 19, p. 154

<sup>1207</sup> ) AD 13, 56H 5225.

<sup>1208</sup> ) AD 13, 56H 5224.

Marnas, dont le territoire s'étend sur la majeure partie du bois du Laoul<sup>( 1210 )</sup>. En outre, cette donation inclut un troupeau de neuf trenteniers de chèvres et de brebis, soit deux cent soixante-dix têtes. C'est autour des droits sur le bois de Laoul que s'élèveront par la suite la majeure partie des contestations opposant la commanderie et les habitants de la région. Elles aboutissent à de nombreuses transactions et sentences arbitrales, comme avec les habitants de Saint-Marcel en 1255<sup>( 1211 )</sup> ou ceux de Bourg-Saint-Andéol en 1258<sup>( 1212 )</sup>, ou encore le seigneur de Saint-Remèze en 1271<sup>( 1213 )</sup>.

Bien pourvue en pâturages d'hiver, la commanderie de Trignan fait-elle transhumer ses troupeaux ? On peut le penser dans la mesure où, en 1268, Girard de Labeaume lui concède la permission de faire passer son bétail par toute sa juridiction, tant en montant qu'en descendant les montagnes, sans payer aucun droit<sup>( 1214 )</sup>. De même, à plusieurs reprises, les troupeaux de Trignan sont comptés par « cabane », unité servant à dénombrer les troupeaux transhumants pour le paiement des droits de pulvérage qui leurs sont liés. C'est par exemple le cas en 1206, lorsque Bertrand de Bidon et sa femme vendent au commandeur une cabane au bois du Laoul<sup>( 1215 )</sup>.

Néanmoins, on ignore tout de la localisation des pâturages d'estive : seule la donation de la franchise de passage à Labeaume pour les troupeaux laisse penser qu'ils se situent dans les Hautes-Cévennes. Les moutons de Trignan emprunteraient alors probablement la même draille que ceux de l'abbaye de Chambons et de la commanderie de Jalès. De même, peut-être que la transaction conclue en 1258 avec le seigneur de Beaumont, dans les Cévennes, au sujet du *charnagium* du *mansus de Cuseto*, renvoie-t-elle à l'usage des pâturages du secteur<sup>( 1216 )</sup> : rappelons que ce droit est perçu sur les troupeaux, et qu'il peut donc être lié au passage de ceux de Trignan. Quel que soit le cas de figure, il semble évident que si la commanderie de Trignan transhume bien, ce n'est pas pour elle une activité principale, sans quoi la documentation en aurait probablement conservé des témoignages en nombre beaucoup plus important. Enfin, dès 1383, la commanderie de Trignan est unie à celle de Jalès : elles ne forment alors qu'une seule entité, les troupeaux de Trignan pouvant donc, de fait, bénéficier des herbages

<sup>1209</sup> ) Cf. la cartographie qu'en dresse Le Blévec (D.) : « Les hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem en bas-Vivarais : la commanderie de Trignan (XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup>) », art. cité, p. 24.

<sup>1210</sup> ) AD 13, 56H 4570, AM Bourg-Saint-Andéol, DD 1.

<sup>1211</sup> ) Régné (J.) : « Catalogue des actes de la commanderie de Saint-Jean de Trignan, 1156-1495 », art. cité, n° 24.

<sup>1212</sup> ) AD 13, 56H 4608.

<sup>1213</sup> ) AD 13, 56H 4568.

<sup>1214</sup> ) AD 13, 56H 4565.

<sup>1215</sup> ) Régné (J.) : « Catalogue des actes de la commanderie de Saint-Jean de Trignan, 1156-1495 », art. cité, n° 4.

<sup>1216</sup> ) AD 13, 56 H 4608.

d'altitude de Jalès.

### Le prieuré casadéen de Saint-Sauveur-en-Rue

Le prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue pratique lui aussi la transhumance, sans qu'il nous soit toutefois donné de connaître le nombre de têtes de ses troupeaux. Néanmoins, jamais la transhumance des troupeaux de Saint-Sauveur ne semble avoir eu une importance comparable à celle des troupeaux des grandes abbayes du sud du Vivarais, mais il est vrai que cet établissement, beaucoup plus modeste, ne peut leur être comparé.

En été, ses troupeaux peuvent trouver des herbages frais dès les environs de Saint-Sauveur, dans la haute vallée de la Deûme, et il est probable que certains estivent sous les murs mêmes du prieuré. Néanmoins, ces pâturages ne semblent pas être assez vastes, ce qui impose au prieuré d'envoyer ses troupeaux plus haut. Ainsi, en 1267, le prieuré se fait confirmer par Clément IV une exemption de dîmes sur ses troupeaux stationnant dans la paroisse de Saint-Genest-Malifaux<sup>(1217)</sup>. Sans doute ceux-ci sont-ils parqués sur la *Cham de Malform*, vaste espace herbager attesté en 1287 au centre duquel se trouve le village de Saint-Genest<sup>(1218)</sup>. Par ailleurs, les herbages de la région de Dunières et de Rieutord ou de Montfaucon constituent aussi des terrains de parcours proches du prieuré de Saint-Sauveur, sur lesquels le prélèvement d'un *pascayragium* par le prieuré de Dunières, redevance en fromage portant sur les troupeaux à l'estive, est attesté à la fin du Moyen Age<sup>(1219)</sup>. Le prieur de Dunières n'est pas le seul à percevoir un droit en fromage, puisqu'en 1310, par voie testamentaire, Armand de Retourtour, seigneur de Dunières, retient sa vie durant, *medietatem caseorum proveniente dicto castro et eius mandamento*<sup>(1220)</sup>. Ces troupeaux payant le *pascayragium* sont-ils ceux de Saint-Sauveur ? Nous ne pouvons l'assurer, mais c'est possible étant donné la proximité des lieux et du prieuré. En 1265, une transaction conclue entre Gaudemar et Reynaud de Montchal, seigneurs de Montchal, et le prieur de Saint-Sauveur indique clairement que le prieuré fait estiver ses troupeaux sur les hautes terres qui séparent les vallées de la Cance et de la Deûme. Dans un espace dont les bornes, fixées dans l'acte, dans le secteur du mont Pyfara, du Felletin et de la forêt de Taillard, le prieuré possède des droits *pro pascuis unius fructeriae sive ovilis aestivalis*, devant alors donner au seigneur de Montchal, *duos solidos vel duos caseos tantum valente*<sup>(1221)</sup>.

Quelques textes nous donnent à connaître les pâturages d'hiver des troupeaux du prieuré. Ainsi, en 1298, un différend l'oppose à Pierre *Chantronis*, *domicellus* d'Argental,

<sup>1217</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°CLXVII.

<sup>1218</sup> ) AD 69, 48H 1797.

<sup>1219</sup> ) AD 69, D 182. Acte sans date mais antérieur à 1500 (date de l'inventaire dans lequel il figure), spécifiant que le prieur de Dunières peut lever ce droit.

<sup>1220</sup> ) AD 07, 1E 1583.

<sup>1221</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°CCIX.

au sujet de la terre de *Paners*, sans doute proche de Saint-Sauveur <sup>( 1222 )</sup>, la transaction qui suit confirme au prieuré l'usage des pâturages *pro animalibus suis quae hyvernaverunt seu hyeme tenebunt*, qui sont toutefois mêlés *cum animalibus quae non hyvernabunt seu quae non tenebunt in hyeme*, le prieuré se voyant en outre exempté de toute redevance et charge pour ce bétail <sup>( 1223 )</sup>. Outre cet hivernage proche de Saint-Sauveur, le prieuré recourait aussi aux pâturages de la grange de la Chalmette, en Dauphiné, les troupeaux pratiquant là une transhumance inverse. Ainsi, en 1275, Artaud de Lamastre, prieur de Saint-Sauveur obtient que les hommes et les animaux traversant le Rhône pour aller à la Chalmette soient exempts de droit de port à Serrières <sup>( 1224 )</sup>.

### La commanderie de Marlhes ?

Mentionnons rapidement ici un texte qui permet de penser que la commanderie de Marlhes, proche de Saint-Sauveur-en-Rue, pourrait éventuellement, elle aussi, pratiquer la transhumance. Néanmoins, il est peu clair et unique, ce qui nous interdit d'être affirmatif. En 1287, le seigneur d'Argental autorise la commanderie de Marlhes et ses hommes à faire dépaître dans le mandement d'Argental et de La Faye, ceci été comme hiver <sup>( 1225 )</sup>. Cette différenciation saisonnière ne cacherait-elle pas une certaine pratique de la transhumance, au moins limitée à quelques dizaines de kilomètres ? Rien d'autre n'en atteste toutefois la pratique.

### L'hôtel-dieu du Puy

Les troupeaux de l'hôtel-dieu sont les seuls dont nous connaissons aussi précisément le nombre. Les comptabilités indiquent que 1537 ovins estivent en 1382, 1313 en 1388, 1176 en 1389, 1070 en 1390, 1178 en 1391, 1316 en 1392, seulement 892 en 1393, puis 1780 en 1394, 1663 en 1395, 1963 en 1396, 2387 en 1397, 2123 en 1398, et finalement 1444 en 1401 <sup>( 1226 )</sup>. Ces troupeaux ovins fréquentent exclusivement ou presque les domaines de Ramourouscle, de Trespeux et de Rossignols, à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest du Puy, celui des Sauvages étant réservé à l'élevage bovin. L'hôtel-dieu ne semble pas par ailleurs jouir de droits de dépaissance dans d'autres seigneuries du Plateau.

Les pâturages d'été posent problème dans la mesure où ils sont relativement mal documentés. L'hôpital ne possède aucun domaine de plaine et il lui faut donc recourir à des droits d'usages concédés par les seigneurs ou les communautés du bas pays, mais

<sup>1222</sup> ) Nous n'avons pu localiser précisément cette terre, mais elle est très probablement dans le secteur de Montchal, ainsi que le laisse penser l'intervention du seigneur de Montchal et du curé de Burdigues comme arbitres.

<sup>1223</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, op. cit.*, n°CCVII.

<sup>1224</sup> ) *Ibidem*, n°CCXIV.

<sup>1225</sup> ) Vial (P.) : « Les templiers en Velay, XII<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 71.

<sup>1226</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 907.

nous n'en avons conservé aucune. Tout au plus sait-on qu'en 1401, 1800 à 2000 de ses bêtes stationnent dans la région de Lagorce<sup>(1227)</sup>. Où vont-ils les autres années ? Nous ne pouvons le préciser, mais il est probable que ce soit toujours à Lagorce, les multiples complications qu'occasionne la transhumance interdisant de changer périodiquement de région d'estive ou d'hivernage. Ce n'est donc qu'après le Moyen Age, ou à l'extrême fin de celui-ci, que l'hôtel-dieu prend l'habitude de faire estiver ses troupeaux dans les Alpilles, non loin des Baux, ainsi que l'attestent des carnets de route de bergers des années 1531-1534<sup>(1228)</sup>. Le rayon de la transhumance s'élargit alors considérablement, à l'image des transhumances entre Alpes et Provence<sup>(1229)</sup>. Il est toutefois impossible de préciser la période à laquelle les troupeaux ont quitté le Bas-Vivarais pour continuer leur route jusqu'en Provence, ni si cette pratique a duré de nombreuses années. En ce qui nous concerne, notons simplement que la direction suivie par les troupeaux reste la même dans la traversée des Cévennes, puisque ce n'est que sur les derniers kilomètres, à partir de Joyeuse, que les tracés vers Lagorce et la Provence divergent. Il est toutefois certain que jamais l'hôtel-dieu ne semble avoir possédé en Bas-Vivarais des domaines d'hivernage aussi vastes que ceux des abbayes de Mazan et des Chambons, ou de la commanderie de Jalès, ce qui peut expliquer la tentative d'aller en chercher plus loin. La Provence et sa forte pression pastorale était-elle la terre la mieux disposée pour accueillir des troupeaux venus de loin ? C'est peu probable.

#### La commanderie hospitalière de Devesset

Dernier établissement ecclésiastique à pratiquer la transhumance, la commanderie de Devesset n'est pas l'un des plus impliqués dans cette pratique pastorale. Nous ne la percevons qu'au travers d'un seul et unique acte, ne nous renseignant que maigrement sur les lieux d'estive. En 1327, le commandeur transige avec le seigneur de Saint-Agrève pour obtenir une franchise de péage et de pulvérisation dans ce mandement, demandant à pouvoir faire passer sans payer les bêtes qu'il conduit à dépaître sur les granges et terres de *Malodie*, autrement dites de *Chasfale*, d'*Artecelleto*, de *Chaulet* et de *Rocapaulis* (Rochepeule), toutes situées non loin de Devesset<sup>(1230)</sup>. Une lacune du parchemin, très dégradé sur son pourtour, empêche malheureusement de lire le nombre de têtes concernées. Les pâturages d'hiver nous demeurent totalement méconnus, et ne pouvant cerner le nombre de bêtes concernées, il est impossible de percevoir leur ampleur. On peut simplement remarquer que si les troupeaux passent par Saint-Agrève pour rejoindre Devesset, ils doivent en toute logique arriver par les abords de la vallée du Doux, ce qui peut laisser supposer que les bêtes passent l'hiver dans la région tournonnaise, peut-être

<sup>1227</sup> ) *Ibidem*, f°59.

<sup>1228</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », *Les Cahiers de la Haute-Loire*, 1983, p. 113-136.

<sup>1229</sup> ) Coulet (N.) : « Sources et aspects de l'histoire de la transhumance des ovins en Provence au bas Moyen Age », art. cité, p. 234.

<sup>1230</sup> ) AD 69, 48H 1669.

autour du membre de la Sainte-Epine <sup>( 1231 )</sup>. C'est peut-être pour cette raison que, lorsque le commandeur transige en 1298 avec Guy, seigneur de Tournon et d'Iserand, il est prévu que le membre de la Sainte-Epine pourra librement faire dépaître ses troupeaux dans ces deux juridictions <sup>( 1232 )</sup>. Néanmoins, il est certain que la région tournonaise n'offre pas de grands espaces pastoraux, dans la mesure où la vigne et la ville occupent l'essentiel d'un terroir de surface réduite. Seuls les abords immédiats du Doux et du Rhône, impropres à tout autre usage, peuvent éventuellement accueillir un troupeau conséquent, ainsi que les herbages du rebord du Piedmont, dans le secteur d'Iserand. La commanderie de Devesset, si elle pratique manifestement bien la transhumance, n'est nullement à comparer avec celle de Jalès.

### L'abbaye cistercienne de Franquevaux

Cette abbaye bas-languedocienne, dont les troupeaux hivernent en Petite Camargue, les fait estiver sur les herbages du mont Lozère, certes situés en Gévaudan, mais proches du Vivarais. Le mont Lozère, mitoyen du Vivarais, apparaît d'ailleurs à la fin du Moyen Age comme une « montagne à moutons », le paysage étant avant tout constitué de pâturages partagés entre différents établissements, dont les hospitaliers de Gap-Francès grâce aux terriers desquels la mise en valeur du secteur est bien connue <sup>( 1233 )</sup>. A la fin du XII<sup>e</sup> siècle, l'abbaye de Franquevaux se fait concéder des droits de dépaissance, situés sur le mont Lozère <sup>( 1234 )</sup> et, nous y reviendrons, doit partiellement traverser le Bas-Vivarais pour rejoindre ses herbages.

## B- La transhumance ovine en Vivarais

---

Les données chiffrées manquent en Vivarais sur le nombre de bêtes à l'estive et nous ne possédons malheureusement aucun document similaire à l'enquête réalisée en Gévaudan au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, qui permet de connaître exactement la composition d'un cheptel de plus de 15000 têtes, ses propriétaires et ses origines <sup>( 1235 )</sup>. La documentation vivaroise se borne le plus souvent à indiquer le nombre de cabanes de bétail qu'il est possible de mettre sur des secteurs très partiels des espaces de dépaissance, de sorte que l'on ne peut nullement en déduire le nombre total de bêtes et par là, les flux engendrés sur les différents axes transhumants. Seule la valeur de la

<sup>1231</sup> ) Sur le membre de la Sainte-Epine, cf. Patrie (Fl.) : « Deux membres de la commanderie hospitalière de Devesset en Haut-Vivarais et leurs chapelles : Sainte-Epine de Tournon et Saint-Georges d'Annonay », art. cité, p. 229-232.

<sup>1232</sup> ) AD 69, 48H 1782, pièce n°7.

<sup>1233</sup> ) Hélas (J.-C.) : « Les paysages gévaudanais du XV<sup>e</sup> siècle, l'apport des terriers », art. cité, p. 235 et 238.

<sup>1234</sup> ) Barbot (J.) : « Les possessions territoriales de l'abbaye de Franquevaux dans le diocèse de Mende », *Bulletin de la Société d'Agriculture de la Lozère*, 1915, p. 44-72 ; Pellet (J.) : « Concession aux cisterciens de Franquevaux au-dessus de Concoules », *Lien des chercheurs cévenols*, 1988, n°73, p. 5-6.

<sup>1235</sup> ) Feneyrou (N.) : « Contribution à l'histoire de la transhumance au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 126-134.

cabane, unité de compte du bétail à l'estive, est bien connue, puisque le tarif du péage d'Alès de 1412 indique que la « cabane est le nom de sept cens cinquante betes », soit la valeur de vingt-cinq trenteniers <sup>(1236)</sup> ; elle est d'ailleurs équivalente à la valeur de la cabane dans le Vercors <sup>(1237)</sup>.

### a- La transhumance laïque

Les gros propriétaires laïcs de troupeaux ovins que nous avons pu identifier en Bas-Vivarais pratiquent-ils la transhumance ? On peut difficilement concevoir qu'ils laissent leurs centaines de têtes sur les finages arides du Bas-Vivarais tout l'été. En effet, comment la maigre garrigue de Vogüé pourrait nourrir et abreuver plus de 1000 têtes, de même que celle des gras de Balazuc ? C'est probablement impossible. Dès lors, ces troupeaux devaient déjà pratiquer la transhumance, mais la documentation sur cette dernière est rarissime. Les contrats de location de pâturages par lesquels on aurait pu la percevoir, s'ils ont existé, ont totalement disparu avec les registres notariés du Plateau. Seuls quelques indices subsistent permettant de penser que la transhumance laïque existe, sans pouvoir percevoir son importance.

Il a été avancé que la transhumance ne touchait pas l'ensemble du Vivarais, mais qu'elle se limitait aux régions périméditerranéennes du Bas-Vivarais et des montagnes qui le bordent à l'ouest <sup>(1238)</sup>. L'argument proposé était de nature uniquement géographique, constatant que les pâturages du nord du Vivarais sont verts toute l'année et peuvent fournir des terrains de parcours utilisables sans interruption estivale, ce qui rendrait de fait la transhumance inutile. Certes, rien n'impose une transhumance classique dirigeant les troupeaux vers les pâturages d'altitude, mais la transhumance inverse demeure une nécessité, pratiquée à des latitudes encore plus septentrionales afin de « fuir », les neiges montagnardes <sup>(1239)</sup>. Les terrains de parcours estivaux de la région de Dunières, Montfaucon, ou encore du rebord ouest du mont Pilat sont couverts de neiges de longs mois imposant aux éleveurs de déplacer leurs troupeaux. La présence de troupeaux est attestée en été, et le cartulaire du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue permet de cerner les régions d'hivernage, qui, outre les troupeaux du prieuré sur lesquels nous reviendrons, semble aussi concerner des paysans locaux, puisqu'en 1302, Pierre de Cognet, de Bourg-Argental, achète des terres dans le but de faire hiverner ses troupeaux <sup>(1240)</sup>.

Il est possible que les éleveurs du Bas-Vivarais, confrontés à l'obligation de trouver

<sup>1236</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

<sup>1237</sup> ) Tardieu (J.) : « Etude d'un carnet de route d'un berger transhumant du XVIII<sup>e</sup> siècle, d'Arles vers la montagne de Gresse-en-Vercors », art. cité, p. 46.

<sup>1238</sup> ) Bozon (P.) : « La transhumance sur les plateaux du Vivarais du Moyen Age au XX<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 287.

<sup>1239</sup> ) Saunier (J.) : « Péages féodaux et coutumes pastorales. Un type de transhumance inverse : les troupeaux savoyards à l'hivernage dans le Velin », art. cité, p. 739-743.

<sup>1240</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, p. 233, appendice, n°19.

des pâturages d'estive, aient eu tout d'abord recours au plateau du Coiron. En effet, un droit de pulvération est associé au château d'Allier en 1292<sup>(1241)</sup>, et un hommage pour ce château rendu par Antoine de Lestrangle au comte de Valentinois en 1491 précise, entre autres droits et charges, **« le lait de tout bétail étranger qui estivoit audit mandement, scavoir dix livres de fromage et le lait le vendredy pendant que ledit bétail y demuroit. Plus le pulvération et casse du bétail qui y passoit pour aller aux montaignes »**<sup>(1242)</sup>. Il n'est certes pas indiqué clairement ici que ces troupeaux sont ceux du Bas-Vivarais, mais les établissements monastiques, principaux pourvoyeurs de troupeaux transhumants, ne semblent pas aller sur le Coiron. Même l'abbaye des Chambons, qui y possède pourtant le domaine de Chancoulan<sup>(1243)</sup>, n'y fait pas estiver ses bêtes : elle a de bien meilleurs pâturages d'été sur le Tanargue, et elle se fait concéder des pâturages d'hiver à Vogüé, Sampzon ou Joyeuse<sup>(1244)</sup>. Dans une transaction de 1312 entre les représentants des hommes du mandement d'Allier et l'abbaye des Chambons sur les droits de pâturage du domaine de Chancoulan et du bois de Bertheline, il n'est pas fait allusion aux troupeaux transhumants qu'elle aurait pu envoyer sur ses propres terres, le droit de dépaissance étant confirmé aux seuls hommes d'Allier, sans réserve de la part de l'abbaye<sup>(1245)</sup>. Pour les éleveurs locaux, la solution du Coiron semble la plus adaptée : la proximité de ce massif n'implique pas une organisation aussi poussée et structurée, donc coûteuse, que pour aller sur la Montagne, où plusieurs établissements ecclésiastiques puissants veillent strictement sur leurs droits. De plus, leurs troupeaux, bien inférieurs à ceux des abbayes en nombre de têtes, peuvent s'accommoder des espaces plus réduits du Coiron. Le bourgeois albenacien Jean *Clenchini*, ainsi que Raymond *Dalmacii*, de Laurac, possèdent tous les deux des droits de pâturage à Vogüé, au sujet desquels un litige survient en 1323. Il est alors convenu que ces pâturages ne leur serviront que l'hiver, ce qui sous-entend que leurs troupeaux quittent le secteur en été, sans doute pour transhumer<sup>(1246)</sup>.

De même, ce sont ces troupeaux que l'on trouve mentionnés à plusieurs reprises dans la documentation émanant des régions à l'écart de la transhumance monastique, comme le plateau de Vernoux ou les Boutières. Ainsi, en 1466 à Privas, il est question du **« droit de prendre et lever des betes a laine des montées et descendues passant par ledit mandemens pour pulvération pour chacun batton qui sont trois cents bettes des moutons cinq sols tournois, des brebis et des chevres deux sols six deniers et cinq livres de fromage »**<sup>(1247)</sup>. A Chalencou la même année, le tarif du

---

<sup>1241</sup> ) AD 38, B 3896.

<sup>1242</sup> ) AD 07, C 196, f°556.

<sup>1243</sup> ) AD 07, principalement 1H 8 et 11.

<sup>1244</sup> ) AD 07, 1H 1 et 2 principalement.

<sup>1245</sup> ) AD 07, 1H 3, pièce 7.

<sup>1246</sup> ) AD 07, 1H 8, pièce 18.



pulvérisation taxe « **le pargar de bétail a laine passant par icelluy mandement [...] de Chalancon pour aller aux herbages, tam pour montée que pour dessante, 6 l. fromage** » <sup>(1248)</sup>.

Outre les éleveurs Bas-Vivarois, le Vivarais accueille des troupeaux provenant de régions voisines. Certains traversent le Rhône, sans qu'il soit possible de savoir de quelle région ils proviennent. En effet, le seigneur de Montlaur impose en 1347 un règlement d'estive valable sur toutes ses terres, centrées sur les abords de la haute vallée de l'Ardèche, qui fait la part belle aux troupeaux *veniendo et redeundo ad Rodanum*, ou encore aux *ovium de ultra Rodanum* <sup>(1249)</sup>. Il y est aussi question de troupeaux venant du diocèse d'Uzès. Toujours dans le même secteur, le seigneur de Montlaur s'autorise en 1362 à accueillir sans préjudice pour l'abbaye des Chambons, un troupeau de 600 têtes de bétail étranger au maximum <sup>(1250)</sup>. Les actes de la pratique ne nous ont toutefois conservé que quelques textes mentionnant de tels troupeaux venant de l'extérieur du Vivarais. Ainsi, le 13 août 1394, Jean Mathieu et Jacques Pontel, de Nîmes, s'obligent en faveur de Maître Guilhem de *Ligones*, notaire des Vans, pour le remboursement des dégâts causés dans l'une de ses vignes par le passage de leurs moutons <sup>(1251)</sup>. Par ailleurs, on sait que la région vanséenne est traversée par plusieurs axes provenant d'Alès et du Bas-Languedoc <sup>(1252)</sup>.

La gestion de ces pâtures d'estive laïcs ne nous est pas connue en détail et peu de textes apportent des renseignements. La question doit en outre se poser à deux niveaux : celui des petits éleveurs du Bas-Vivarais et celui des principaux détenteurs de cheptel, leurs problèmes respectifs ne devant pas être les mêmes, ni leur capacité à les résoudre.

En ce qui concerne les grands troupeaux, le règlement de transhumance de 1347, édicté par le seigneur de Montlaur pour les troupeaux stationnant dans les terres de la baronnie, laisse apparaître deux catégories de personnes liées à la transhumance : les *conducatores montanarum*, et les *locatores ovium*. La définition de chaque fonction ne nous est pas donnée dans l'acte, mais les *conducatores* sont les bergers chargés d'acheminer les troupeaux et de les garder sur les estives. Selon le règlement de Montlaur, ce sont eux qui ont la charge de l'estive et qui acquittent les redevances dues pour le stationnement des troupeaux, ce qui laisse penser qu'ils sont aussi les détenteurs des droits de pâture ou les locataires des herbages. Les *locatores ovium* sont pour leur part les détenteurs des moutons (*locatores ovium de ultra Rodanum cum suo vacivo*). Ces *locatores* sont les véritables maîtres de la transhumance, puisqu'il est précisé que cette

<sup>1247</sup> ) AD 07, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5.

<sup>1248</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2016/1, pièce 6.

<sup>1249</sup> ) AN, P 1398/1, cote 659. Cf. annexe n°8.

<sup>1250</sup> ) AD 07, 1H 1, f°10.

<sup>1251</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 7, f°19v°.

<sup>1252</sup> ) Cf. t. II, p. 520-523.

dernière se fait *si ...volverint se transferre ad montana predicta ad estivandum predicta animalia*. Ce ne sont manifestement pas pour autant leurs propres bêtes. Ils les louent, ce qui leur confère un statut d'entrepreneur de transhumance, bien connu pour la Provence<sup>(1253)</sup>, mais ignoré par l'historiographie régionale. Néanmoins, excepté ce règlement, aucun acte de la pratique ne nous donne à connaître de tels personnages en action et seuls quelques exemples peuvent s'y rapporter. En 1437, c'est Lhermite de la Faye, seigneur du Mézenc, qui accense des pâturages en faveur de Raymond Guillot, pour le bétail qu'il « avoit hyverné », mais nous ne savons rien du statut de ce Guillot<sup>(1254)</sup>. Par ailleurs, plus explicite, nous avons déjà évoqué le cas des cinquante-quatre boeufs que Hugues Maurand baille à mi-croît, en 1383, en faveur de Pons Faure, de Montélimar, et d'Arnaud de Remuzat. Par le contrat, conclu à Viviers, ces derniers s'engagent à les faire *montanhare*<sup>(1255)</sup>. Certes, il ne s'agit pas ici d'ovins, mais leur provenance et la pratique de la transhumance sont clairement exprimées, ce qui suggère qu'ils sont éventuellement des *locatores* comme le définit le règlement de 1347. Un autre cas un peu similaire, concernant encore de bovins, est attesté en 1491, noble Raymond d'Aubignas, faisant hiverner ses troupeaux dans le mandement de la cité de Viviers, ce pourquoi il paye un droit aux autorités municipales<sup>(1256)</sup>. A une échelle inférieure, comment pratiquent les petits paysans du Bas-Vivarais ? Concèdent-ils leurs troupeaux à des *locatores* ? Louent-ils eux-mêmes les herbages et les services d'un *conducator* ? Il est difficile de le savoir, mais notons qu'en 1383, les habitants du manse des Sausses, à Burzet, achètent des droits de pâture dans le mandement de Raphaël<sup>(1257)</sup>, droits encore utilisés en 1412, alors que le seigneur de Fourchades leur concède le droit d'abreuver leurs troupeaux à la rivière d'*Angelhe*<sup>(1258)</sup>. Dans ce cas, une organisation collective de la transhumance apparaît, mais elle reste limitée à l'échelle d'un manse et de ses habitants, qui ne transument qu'à quelques vingt ou trente kilomètres tout au plus. En outre, elle est le fait des propriétaires de troupeaux et ne fait pas intervenir de spécialiste. De même, les estimés de 1464 nous apprennent que nombre d'éleveurs de la paroisse de Banne envoient leurs troupeaux à l'estive en montagne<sup>(1259)</sup>.

Les petits éleveurs ne pouvant pas gérer eux-mêmes la transhumance de leurs troupeaux pouvaient, dans une certaine mesure, les confier aux établissements

<sup>1253</sup> ) On pensera ici au personnage de Noé de Barras, entrepreneur de transhumance au XV<sup>e</sup> siècle [Royer (J.-Y.) : *Revenons à nos moutons, le journal de Noé de Barras, entrepreneur de transhumance au XV<sup>e</sup> siècle, op. cit.*], ou aux immenses troupeaux rassemblés par les entrepreneurs arlantans [Stouff (L.) : *Arles à la fin du Moyen Age, op. cit.*, t. I, p. 448-461].

<sup>1254</sup> ) AD 07, 59J 54, p. 249.

<sup>1255</sup> ) AD 07, 2E 7642, f°17.

<sup>1256</sup> ) AD 07, E dépôt 92, D1, f°42, n°73.

<sup>1257</sup> ) AD 41, F 144.

<sup>1258</sup> ) AD 41, F 144.

<sup>1259</sup> ) AD 07, C 590.

ecclésiastiques, spécialistes de la question. Ainsi l'hôtel-dieu du Puy mêle-t-il à ses propres troupeaux 98 bêtes en 1394, 68 en 1395, pratique qui semble ensuite se développer, avec un total de 471 têtes en 1497<sup>(1260)</sup>.

Si les éleveurs laïcs vivarois pratiquent bien la transhumance, manifestement gérée au moins partiellement par des entrepreneurs de transhumance, les *locatores*, cette dernière ne semble en rien comparable à celle qui se développe rapidement en Provence, où, au XV<sup>e</sup> siècle, des troupeaux de plus de 10000 ou 20000 têtes peuvent être rassemblés et expédiés dans en Haute-Provence ou en Dauphiné<sup>(1261)</sup>. L'essentiel de la transhumance vivaroise est en effet monastique.

#### **b- La transhumance ecclésiastique**

La majorité des établissements régionaux pratiquent la transhumance. S'il est impossible de chiffrer l'importance des troupeaux transhumants de chaque établissement, on peut toutefois esquisser un classement sommaire très impressionniste basé sur l'importance des actions engagées pour obtenir et conserver des pâturages d'estive ou d'hivernage et sur leur étendue. Les abbayes cisterciennes, Mazan et Aiguebelle avant tout, semblent dominer cette pratique, suivies de la commanderie de Jalès et de l'abbaye d'Aiguebelle qui elles aussi possèdent de vastes domaines pastoraux chèrement défendus. Les bénédictins de Saint-Chaffre, s'ils pratiquent bien la transhumance, se limitent probablement à un nombre de bêtes incomparablement moindre que les abbayes cisterciennes, ne possédant que peu de pâturages d'été et encore moins d'herbages d'hiver. Il en est sans doute de même pour l'hôtel-dieu du Puy. C'est probablement dans cette catégorie qu'il faut l'intégrer avec ses 1500 moutons environ, ce dernier ne semblant pas posséder plus d'herbages que l'abbaye de Saint-Chaffre. A une échelle encore moindre, il faut probablement placer le modeste prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue, ou la commanderie de Devesset, dont les troupeaux sont tout à fait méconnus, de même que les herbages. Ceci, malgré une documentation relativement abondante, est le signe de leur importance toute relative. La chartreuse de Bonnefoy possède des troupeaux qu'elle fait probablement hiverner en Bas-Vivaraïs, mais jamais cette question n'apparaît dominante dans sa politique foncière, qui demeure avant tout préoccupée de renforcer son « désert ». Il est vrai que saint Bruno, s'il n'a pas interdit l'élevage, en a strictement lié le développement à celui du nombre de frères, lui même restreint<sup>(1262)</sup>.

Quelques exceptions notables subsistent, comme l'abbaye bénédictine de Cruas, à laquelle il faut associer les moniales de Soyons, de Lavilledieu, de Mercoire et de Clavas, dont aucune ne fait transhumer ses troupeaux, bien que pratiquant l'élevage. A un moindre niveau, il faut aussi signaler que de simples prieurés, comme celui d'Asperjoc,

---

<sup>1260</sup> ) Cornu (L.) : *Les communautés rurales du Velay face aux crises de la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 151.

<sup>1261</sup> ) Coulet (N.) : « La transhumance des ovins en Provence », art. cité, p. 46

<sup>1262</sup> ) Sur l'attitude des différentes règles face à la consommation de viande et à l'élevage, cf. Aubrun (M.) : « L'élevage pendant le haut Moyen Age, particulièrement dans les moyennes montagnes de la France centrale, d'après l'hagiographie et les statuts monastiques », art. cité, p. 220-221.

pratiquent la transhumance, mais à une échelle beaucoup plus réduite, puisqu'en 1303 le prieur transige avec le seigneur de Raphaël pour faire estiver (*unam cabanam usque ad numerum ducentorum ovinum* sur les terres de ce dernier <sup>(1263)</sup>). La documentation manque souvent totalement pour connaître de telles pratiques à une échelle relativement réduite.

### c- Eléments de chronologie sur la transhumance

Précisons immédiatement que, comme souvent, les origines de la transhumance laïque se perdent dans les lacunes de la documentation antérieure au XIV<sup>e</sup> siècle, qui n'éclaire que la transhumance ecclésiastique, nous contraignant à restreindre ici, de fait, notre champ d'investigation. La première mention de transhumance en Vivarais date probablement des VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècles. Une notice de la *Carta Vetust*, premier cartulaire de l'église diocésaine de Viviers, rapporte la donation de la vallée de Valgorge, de l'église Saint-Martin (de Valgorge) et de *alpes duas quae nuncupatur Taranicus*, qui sont les actuels grands et petits Tanargues <sup>(1264)</sup>. Certes, la transhumance n'apparaît pas expressément, mais le fait que ces deux alpes, comprendre pâturages d'altitude, soient données implique qu'ils aient une valeur quelconque, ou au moins une utilité, qui ne s'explique que dans le cadre d'un système pastoral transhumant. Ensuite, tout au long du haut Moyen Age, la maigre documentation reste silencieuse sur la question. Deux établissements monastiques pourraient a priori dès lors transhumer : l'abbaye de Cruas, dans le sillon rhodanien, et celle de Saint-Chaffre, à l'image de l'abbaye d'Aniane qui déplace ses troupeaux du vivant même de saint Benoît <sup>(1265)</sup>. Toute la documentation concernant Cruas ayant disparu, on ne s'explique pas pourquoi elle aurait abandonné cette pratique que d'autres développaient dans le même temps. Pour Saint-Chaffre, la situation documentaire est meilleure, grâce à son cartulaire, le *liber de reparatione chartarum*, dont les plus anciennes notices débutent au IX<sup>e</sup> siècle et qui se termine fin XI<sup>e</sup>-début XII<sup>e</sup> siècle <sup>(1266)</sup>. La pratique de l'élevage y est suggérée implicitement à plusieurs reprises dès la fin du haut Moyen Age. En effet, parmi les multiples donations, legs et restitutions effectués en faveur de l'abbaye, vingt-trois portent explicitement sur des manses, des *villae* ou des biens divers avec leurs prés, pâturages et herbages <sup>(1267)</sup>. Si la possession de ces herbages rend possible l'élevage bovin ou ovin, gardons-nous toutefois d'y voir des possessions liées à la transhumance. Leur répartition géographique nous en

<sup>1263</sup> ) AD 07, 1J 106.

<sup>1264</sup> ) Régné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., vol. 1, p. 636-640.

<sup>1265</sup> ) Schneider (L.) : *Monastères, villages et peuplement en Languedoc central : les exemples d'Aniane et de Gellone (VIII<sup>e</sup> -XII<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 435.

<sup>1266</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier*, op. cit.

<sup>1267</sup> ) *Ibidem*, les chartes ou les notices mentionnant des herbages et des prés concédés à l'abbaye sont les n°LVIII, LXV, LXXI, LXVIII, XC, XCVIII, CXV, CXLVIII, CLV, CXCVIII, CXCIX, CCI, CCVII, CCXXII, CCXXIV, CCXXIX, CCXLI, CCLV, CCLXXV, CCXCIII, CCXCV, CCXCVIII, CCC, CCCI, CCCX.

dissuade. En effet, ces prés, pâturages et herbages sont pour plus de 80 % situés en Velay, en Gévaudan ou sur le Plateau, seul un acte du cartulaire mentionnant des prés à basse altitude. Ces derniers sont dans la *vicaria de Fontebellonensi* <sup>(1268)</sup>, au manse de *Bovozac*, en Bas-Vivarais. Un tel déséquilibre entre les possessions d'altitude et celles de plaine ne permettait pas de faire fonctionner un système pastoral basé sur la transhumance, qui impose d'avoir des pâturages d'estive et d'hivernage de surface et de capacité d'accueil presque identiques. En outre, dans ces vingt-trois actes ou notices mentionnant des herbages, les prés de fauches (*pratum*) dominent nettement sur les quelques pâturages (*pascua*) : il est peut-être possible d'y voir la trace d'une longue stabulation hivernale demandant beaucoup de foin.

Il faut attendre la fin du XII<sup>e</sup> siècle pour que les premiers signes tangibles du développement de la transhumance se multiplient. En effet, rappelons que les établissements cisterciens montagnards des Chambons et de Mazan ne semblent pas commencer à transhumier en Bas-Vivarais avant l'extrême fin du XII<sup>e</sup> siècle ou plus encore le début du XIII<sup>e</sup> siècle. Le premier pâturage d'estive connu pour Mazan est concédé en 1202 <sup>(1269)</sup> à Alba, suivi en 1220 et 1226 respectivement de ceux de Saint-Laurent-sous-Coiron et de Mirabel <sup>(1270)</sup>. Pour ce qui est de l'abbaye des Chambons, la situation est la même, et si un acte de 1173 laisse supposer la pratique de la transhumance <sup>(1271)</sup>, il faut attendre 1251 et la concession des herbages de Vogüé <sup>(1272)</sup> suivie de ceux de Joyeuse en 1260 <sup>(1273)</sup> et de Sampzon en 1277 <sup>(1274)</sup> pour en avoir la certitude. Cette entrée tardive en transhumance pour les cisterciens de Mazan et des Chambons aurait pu s'expliquer par les difficultés rencontrées par ces établissements, fondés dans la première moitié du XII<sup>e</sup> siècle, à acquérir des domaines pastoraux avant le XIII<sup>e</sup> siècle. Toutefois, leur très rapide essor foncier nous incite à repousser cet argument, surtout en ce qui concerne Mazan, un décalage d'une cinquantaine d'années au moins existant assurément entre leur fondation et le début de la transhumance de leurs troupeaux. C'est aussi la période où des établissements montagnards bien plus anciens commencent à faire transhumier leurs troupeaux. L'exemple de Saint-Chaffre est caractéristique. Cette abbaye qui ne semblait nullement pratiquer la transhumance à la fin du haut Moyen Age, est en conflit en 1210 avec Mazan, sa voisine cistercienne, sur des droits de dépaissance estivaux <sup>(1275)</sup>, et se fait concéder des pâturages d'hiver en 1247 <sup>(1276)</sup>. Son entrée en transhumance tardive est d'ailleurs

<sup>1268</sup> ) *Ibidem*, n°CCI.

<sup>1269</sup> ) Columbi (J.) : *Opuscula varia, op. cit.*, p. 560.

<sup>1270</sup> ) *Ibidem*, p. 559 et 560.

<sup>1271</sup> ) AD 48, 6J 1, f°37r°.

<sup>1272</sup> ) AD 07, 1H 8, pièce n°1.

<sup>1273</sup> ) AD 07, 1J 152, f°172.

<sup>1274</sup> ) AD 07, 1H 3, pièce n°1.

peut-être la raison pour laquelle ses terres d'hivernage sont loin et confinées à l'extrémité ouest du Coiron, incomparablement plus mal situées que celles de Mazan et des Chambons, ses grandes rivales. Le prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue, pour lequel on a conservé un volumineux cartulaire débutant à la fondation de l'établissement, ne semble pas, comme nous l'avons expliqué, faire transhumer ses troupeaux avant le XIII<sup>e</sup> siècle.

Le cas de la commanderie de Jalès, seul gros établissement transhumant de plaine avec Aiguebelle, semble assez différent. La transhumance des troupeaux de la commanderie de Jalès suit une chronologie décalée et plus précoce. Alors que la commanderie est fondée dans les années 1130, elle obtient ses premiers pâturages d'altitude, indispensables à cet établissement de plaine, en 1157<sup>(1277)</sup>, soit seulement une vingtaine d'années après, alors qu'aucune abbaye de montagne ne semble encore avoir eu de domaines d'hivernage.

On peut donc retenir que, à l'échelle du Vivarais, la transhumance est assurément le fait pastoral nouveau de la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, lié à l'arrivée d'ordres nouveaux, Citeaux et le Temple, qui s'y adonnent massivement, ce qui diffère de régions proches comme le Bas-Languedoc<sup>(1278)</sup>, ou plus lointaines comme la Lombardie<sup>(1279)</sup>, où la transhumance connaît un essor considérable dès le XI<sup>e</sup> siècle, caractérisé par l'accroissement des distances parcourues à la recherche de pâturages. Il est vrai que l'absence de grand monastère bénédictin du haut Moyen Age en Vivarais, à l'exception de Cruas, est un facteur qui limite un essor précoce de la transhumance. Soulignons aussi qu'une différence semble exister entre la transhumance inverse et la transhumance classique. Le mouvement inverse, amenant les troupeaux des établissements de la Montagne en Bas-Vivarais pour hiverner, est plus récent que le mouvement classique, ou conforme, qui paraît être pratiqué auparavant, ainsi que semble le montrer la constitution rapide du domaine transhumant de la commanderie de Jalès, ou encore, *a contrario*, l'entrée tardive en transhumance des troupeaux de Saint-Chaffre, abbaye pourtant déjà multiséculaire au XII<sup>e</sup> siècle. La chronologie vivaroise semble donc inversée par rapport à celle constatée dans d'autres régions, telle la Provence, où la transhumance inverse est plus ancienne<sup>(1280)</sup>.

<sup>1275</sup> ) AD 07, 29J 7, pièce n°3.

<sup>1276</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., p. XXV.

<sup>1277</sup> ) AD 13, 56H 5245, Régné (J.) : « Petites annales de la commanderie de Jalès du XII<sup>e</sup> siècle à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », op. cit., n°5.

<sup>1278</sup> ) Durand (A.) : *Les paysages médiévaux du Languedoc (X<sup>e</sup> -XII<sup>e</sup> siècles)*, op. cit., p. 362-366.

<sup>1279</sup> ) Menant (F.) : *Les campagnes lombardes au Moyen Age. L'économie et la société rurales dans la région de Bergame, de Crémone et de Brescia du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 252 et ss.

<sup>1280</sup> ) Coulet (N.) : « La transhumance des ovins en Provence », art. cité, p. 41 ; Coste (P.) : « L'origine de la transhumance en Provence : enseignements d'une enquête sur les pâturages comtaux de 1345 », art. cité, p. 114 ; Coste (P.) : « La vie pastorale en Provence au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 69-70.

La raison de cette entrée tardive des abbayes montagnardes en transhumance est probablement à chercher dans la capacité de ces établissements à entretenir un troupeau moyen sans le déplacer. L'abbaye de montagne ne se trouve dans l'obligation de pratiquer la transhumance que dans le cas où elle élève de très grands troupeaux. Les herbages de fauche abondent sur le Plateau et permettent d'envisager une longue stabulation pour un troupeau moyen, avant tout destiné à un usage domestique. A ce titre, rappelons qu'aux IX<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles, les herbages de l'abbaye de Saint-Chaffre, pour autant que l'on puisse les connaître au travers de son cartulaire, sont avant tout constitués de prés de fauches qui renvoient à une longue stabulation. A l'inverse, comment conserver en Bas-Vivarais des troupeaux aussi réduits soient-ils tout un été puisque l'herbe y manque, de même que bien souvent l'eau ?

Un élevage massif de plusieurs milliers de têtes, imposant la transhumance, est avant tout à vocation spéculative : sa raison d'être est alors à rechercher dans l'évolution de la demande en produits de l'élevage. En la matière, il se trouve que la fin du Moyen Age en Vivarais, comme dans tout le Languedoc, est marquée par l'essor des activités drapières ainsi qu'en témoignent la multiplication des moulins à foulons et les nombreuses mentions de marchands drapiers dans les petites villes comme Privas, Aubenas, Annonay, Joyeuse ou les Vans <sup>(1281)</sup>. La transhumance pratiquée par les abbayes du Plateau serait alors, pour une part, la réponse à une demande de matière première accrue. En outre, la demande de viande de boucherie, de la part de villes comme Lyon, Nîmes, Montpellier, Marseille, Arles ou Carpentras qui s'approvisionnaient en Vivarais et Velay, a pu jouer au même moment un rôle dans l'essor des grands troupeaux et de la transhumance.

Si le XIII<sup>e</sup> siècle paraît être la période à laquelle la transhumance inverse prend corps dans la région, cette pratique pastorale, qu'elle que soit son sens, inverse ou classique, connaît un essor nouveau au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, ainsi qu'en témoignent plusieurs textes. C'est tout d'abord, en 1341, le règlement d'estive imposé par le seigneur de Montlaur pour l'ensemble de ses terres d'altitude qui, à plusieurs reprises, laisse entendre que les herbages en question font l'objet d'une affluence nouvelle <sup>(1282)</sup>. Il s'agit là de pâturages d'estive sur lesquels viennent manifestement des troupeaux de plaine dans le cadre d'une transhumance classique. A l'inverse, à Laurac en 1360, ce sont des troupeaux hivernant qui viennent de plus en plus nombreux, débouchant sur un litige motivant un arbitrage entre un coseigneur du lieu et la communauté d'habitants, cette dernière cherchant à enrayer l'essor de cette pratique qu'elle juge être contraire à ses intérêts <sup>(1283)</sup>. De ce point de vue, la transhumance vivaroise connaît le même rythme que celle pratiquée en Provence, qui connaît un développement rapide au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(1284)</sup>.

#### d- Les routes de transhumance

<sup>1281</sup> ) Cf. infra, annexe n°2.

<sup>1282</sup> ) AN, P 1398/1, cote 659.

<sup>1283</sup> ) AD 07, 52J 56, p. 458.

C'est bien entendu cet aspect de la transhumance qui nous intéresse le plus, et si nous avons présenté les différents troupeaux et leurs lieux de séjour estival ou hivernal, c'est uniquement pour mieux comprendre les mouvements saisonniers et leurs répercussions sur le réseau routier.

Notons tout d'abord que le terme de *draya*, ou *drailha*, s'il n'est pas inconnu dans la région, ne désigne pas les chemins de transhumance, mais simplement tout petit chemin et tout passage de bêtes quel qu'il soit <sup>(1285)</sup>. Ainsi, jamais un chemin de transhumance n'est appelé draye à la fin du Moyen Age, et ce terme n'apparaît qu'au sein des espaces de pâturages, pour désigner les chemins conduisant d'un point précis à un autre (du parc à l'abreuvoir par exemple), ou éventuellement d'un point du finage à un autre (du village à l'abreuvoir). La documentation ne nous livre donc jamais de mention de draille reliant le Plateau au Bas-Vivarais, ce qui ne facilite pas le travail d'identification, et si nous employons parfois le mot draye, c'est uniquement par commodité descriptive.

Incontestablement, le chemin de Saint-Agrève au Bas-Vivarais par Aubenas constitue l'axe majeur de transhumance, qui doit au printemps et à l'automne se transformer en véritable marée moutonnaire. L'empruntent en effet les troupeaux de Mazan, ceux de Bonnefoy, de Saint-Chaffre, et probablement ceux d'Aiguebelle. Cette draille est bien identifiée grâce à une transaction conclue en 1308 entre l'abbaye de Saint-Chaffre et le sire de Montlaur par laquelle ce dernier concède des franchises de pulvérisage à l'abbaye <sup>(1286)</sup>. Au départ de Saint-Agrève, ce chemin s'oriente vers Fay-sur-Lignon, par Les Vastres, avant de gagner la Croix de Peccata et la croix des Boutières qui l'amène au niveau de la Cham du Bleynet <sup>(1287)</sup>. Sur cette première section, elle traverse, longe, ou passe à proximité des domaines de Mazan, de Saint-Chaffre, d'Aiguebelle et de Bonnefoy, ce qui lui permet de collecter l'essentiel des troupeaux transhumants. La documentation signale d'ailleurs plusieurs digitations se dirigeant vers les principaux domaines d'estives, comme la draye de la Croix de Peccata, à Saint-Front, desservant les domaines voisins de Saint-Chaffre et de Mazan situés à l'est de Saint-Front, ou encore <sup>(1288)</sup> comme la route des Etables au Monastier qui dessert les herbages de Saint-Chaffre <sup>(1288)</sup>. La Cham du Bleynet présente d'ailleurs une caractéristique intéressante : la draye/route s'y élargit au droit du carrefour conduisant à la grange de l'abbaye de Mazan. Elle forme alors une vaste surface herbagée de 55 hectares où les troupeaux pouvaient stationner le temps d'être triés et répartis entre ceux continuant sur la draille et ceux la quittant pour aller à la grange du Bleynet.

Au niveau de la Cham du Bleynet, la draye rejoint la route du Puy à Viviers par

<sup>1284</sup> ) Coste (P.) : « L'origine de la transhumance en Provence : enseignements d'une enquête sur les pâturages comtaux de 1345 », art. cité, p. 113.

<sup>1285</sup> ) Cf. infra, p. 335-336.

<sup>1286</sup> ) AD 07, 19J 91, pièce 5.

<sup>1287</sup> ) Cf. t. II, p. 247-249 pour la description détaillée de cette section.

<sup>1288</sup> ) *Ibidem*.



laquelle le voyage se poursuit jusqu'aux abords du col du Pal<sup>( 1289 )</sup>. Alors que la route commerciale descend sur la vallée de la Pourseille, puis de la Fonteaulière et Montpezat, la draye continue manifestement vers le sud afin de descendre directement dans la vallée de l'Ardèche. Elle y descend soit au niveau de Bruç, ainsi que le laisse penser la documentation chaffrienne, soit à Thueyts même<sup>( 1290 )</sup>. De là, la draye suit la vallée de l'Ardèche par la rive gauche, arrivant à Ucel, où s'arrêtent les troupeaux de Bonnefoy. Ensuite, la draye continue jusqu'au pied de Saint-Laurent-sous-Coiron où le tracé se sépare en deux branches. La plus septentrionale est celle par laquelle passent les troupeaux de Saint-Chaffre afin de rejoindre le Barrès, traversant la totalité du plateau du Coiron par le mandement d'Allier<sup>( 1291 )</sup>. Certes, cette solution impose de monter sur ce plateau, mais elle évite aux bénédictins d'avoir à traverser les domaines d'hivernage des cisterciens de Mazan, tous situés le long de la branche sud de la route qui en constitue véritablement l'axe de développement. Ainsi, seuls doivent passer par cette branche les troupeaux de Mazan, s'arrêtant au fil du chemin, entre Mirabel et Alba. Pour finir, seuls poursuivent les troupeaux d'Aiguebelle, mais nous ne pouvons préciser le tracé exact de leur transhumance, ni le point où ils traversent le Rhône. Cependant, la géographie rend logique une traversée au niveau des bacs du Teil et de Viviers, tout autre point de passage imposant un détour significatif<sup>( 1292 )</sup>.

Le second axe de transhumance, allant de Langogne/Pradelles à Joyeuse, est celui des troupeaux de l'abbaye des Chambons, de la commanderie de Jalès et de l'hôtel-Dieu du Puy. Il est jalonné par les étapes figurant dans le carnet de transhumance des bergers de l'hôtel-dieu du Puy de 1531<sup>( 1293 )</sup>. Les troupeaux de l'hôtel-dieu quittent leurs pâturages du Devès pour se regrouper au niveau du Bouchet-Saint-Nicolas, avant de partir en direction de Pradelles, puis de là, gagner l'abbaye des Chambons en traversant la cham de Chamlonge<sup>( 1294 )</sup>. A ce niveau, les troupeaux cisterciens prennent à leur tour

<sup>1289</sup> ) Cf. t. II, p. 292-308 pour la description détaillée de cette section.

<sup>1290</sup> ) Sur les arguments permettant de localiser la draille sur cette section, cf. Brechon (F.) : « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif Central : les troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre-du-Monastier à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 55-59.

<sup>1291</sup> ) AD 07, C 196, f°556.

<sup>1292</sup> ) Wullschleger (M.) : « Aiguebelle et ses dépendances vivaroises », *art. cité*, p. 174. L'auteur, qui ne retient qu'un nombre de bacs très inférieur à la réalité, laisse sous-entendre qu'un axe de transhumance a pu traverser le Rhône à Baix et continuer par Privas et Mézilhac, avant d'arriver au Goudoulet. Ce tracé n'est certes pas impossible, mais il a contre lui une extrême complication. En effet, l'abbaye d'Aiguebelle serait alors la seule à utiliser cet axe, ce qui lui aurait imposé de négocier des droits de passage et d'usage spécifiques d'une draye, alors que les autres abbayes se concentrent sur un axe ouvert et manifestement jamais contesté, qui dessert aussi bien leurs domaines. En outre, aucun document n'atteste du passage de grands troupeaux transhumants de Baix à Mézilhac.

<sup>1293</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité.

<sup>1294</sup> ) La section de Pradelles à Champlongue est décrite t. II, p. 347.

la draye, qui se poursuit en direction du sud-est par Le Bez et Loubaresse. Se joignent aussi probablement les troupeaux de la commanderie de Jalès. Nous ne savons pas exactement comment ils gagnent la draye principale que nous décrivons, mais il est fort probable qu'ils suivent un axe les amenant à La Bastide, où ils rejoignent la route passant par Saint-Laurent-les-Bains et allant jusqu'à Loubaresse <sup>(1295)</sup>. De là, tous les troupeaux suivent le même chemin qui, par Paris, Peyre et Planzolles, les amènent au sud de Joyeuse <sup>(1296)</sup>. Là, les différents troupeaux s'égayent vers leurs destinations finales. Ceux des Chambons sont arrivés sur les espaces de pâture principaux, ceux de Jalès n'en sont plus loin <sup>(1297)</sup> et ceux de l'hôtel-dieu gagnent probablement Lagorce par Ruoms <sup>(1298)</sup>. A partir de là, lorsque les troupeaux de l'hôtel-dieu poursuivent leur chemin jusqu'en Provence, ils continuent par Les Lèbres, où ils traversaient le Chassezac, Bec-de-Jun, puis Berrias et Barjac, avant de gagner Bagnols, traversant le Rhône à Villeneuve-les-Avignon <sup>(1299)</sup>.

L'axe de Saint-Sauveur-en-Rue à Serrières est d'une importance beaucoup plus réduite que les deux du sud du Vivarais, puisque n'y transitent manifestement que les troupeaux du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue. Ces derniers traversant le Rhône à Serrières pour se rendre à la grange de la Chalmette, il est permis de penser qu'ils suivent la vallée de la Deûme par Bourg-Argental et Boulieu, puis de là, ils obliquent en direction de Peaugres et de Serrières en suivant la route commerciale, puisque rien ne permet de penser qu'un axe spécifique aux troupeaux ait existé <sup>(1300)</sup>.

Nous avons supposé que les troupeaux transhumants de la commanderie de Devesset hivernent au confluent du Doux et du Rhône, dans la région de Tournon, ou vers Iserand, sur les premiers contreforts du Piedmont. Deux possibilités existent pour relier Devesset à Tournon, soit par Saint-Bonnet-le-Froid, Lalouvesc et Saint-Félicien au nord, soit par Lamastre et la vallée du Doux au sud. Le fait que les hospitaliers négocient une franchise de pulvérisation pour leurs troupeaux transitant à Saint-Agrève nous semble être de nature à exclure la voie nord, au seul profit de la vallée du Doux, qui serait alors suivie depuis Lamastre <sup>(1301)</sup>. Un droit de pulvérisation se perçoit d'ailleurs à Lamastre, attesté à partir de 1328, il ne s'expliquerait pas sans la présence de cet axe de

<sup>1295</sup> ) La section de La Bastide à Paris est décrite t. II, p. 500-502.

<sup>1296</sup> ) Sur la section terminale de la route, cf. t. II, p. 509-513.

<sup>1297</sup> ) On peut aussi envisager que les troupeaux de Jalès ne gagnent pas Joyeuse mais Les Vans et Berrias ou Banne directement depuis Peyre en suivant la route des Vans à Saint-Laurent (Cf. t. II, p. 511). C'est une proposition tout à fait recevable qui, en outre, présente le mérite de la plus grande simplicité lorsque le pont de Chambonas est ouvert à la circulation, facilitant la traversée du Chassezac. Néanmoins, rien n'atteste le passage de quelconques troupeaux transhumant par cet axe, à la différence de celui de Joyeuse.

<sup>1298</sup> ) Sur cette section, cf. t. II, p. 425-427.

<sup>1299</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité.

<sup>1300</sup> ) Sur la description de ces routes, cf. t. II, p. 6-7, 29-33.

transhumance <sup>( 1302 )</sup>.

Bien que ne concernant pas directement le Vivarais, nous avons évoqué rapidement la question des troupeaux de l'abbaye de Franquevaux, en Petite Camargue, estivant sur le mont Lozère, c'est qu'ils empruntent une partie du chemin de Saint-Ambroix à Villefort pour gagner leurs terres d'estive. Ceux-ci, après avoir traversé la basse Gardonnenque, arrivent à Alès, où se lève un pulvérage portant, comme le rappelle le tarif de 1412, sur le bétail « **que va estiver aux montagnes et passe par la ville et juridiction dalest [...] et en revenant desdites montagnes...** » <sup>( 1303 )</sup>. De là, les troupeaux se dirigent probablement vers Saint-Ambroix, puis s'orientent en direction de Courry, Malbosc et Malons suivant un axe que jalonnent de très nombreux toponymes liés à la transhumance : comme La Draille (deux occurrences), les Fumadasses, la Serre des Abeillards, les Triadous, ou encore l'Abeouradou. Ensuite, la route arrive à Villefort où les troupeaux obliquent dans la vallée de l'Altier jusque sur les herbages du mont Lozère, leur lieu d'estive <sup>( 1304 )</sup>. C'est encore un axe très utilisé au XVII<sup>e</sup> siècle par les troupeaux camarguais estivant dans le secteur du mont Lozère et le tracé, alors bien connu, ne semble pas avoir changé <sup>( 1305 )</sup>.

A la première lecture de cette énumération d'itinéraires de transhumance, il ressort que les pâturages d'estive des différents établissements transhumants sont très régulièrement répartis autour de quelques axes seulement, ou à leur débouché en Bas-Vivarais et sur le Plateau. Ainsi, à la différence des autres axes routiers, la concentration prévaut : un seul axe relie deux régions et les troupeaux s'y concentrent le plus possible, sans doute pour éviter de multiplier les négociations préalables au passage d'un troupeau, complexes et sans cesse remises en cause.

Ensuite, les drailles de transhumance et les routes commerciales ne se distinguent pas et ne font qu'un. Ainsi, les étapes transhumantes inscrites dans le carnet des bergers de l'hôtel-dieu du Puy, en 1531, jalonnent étroitement plusieurs routes commerciales. Il en est de même pour la draye de Saint-Agrève à Alba qui reprend le tracé de plusieurs routes commerciales sans suivre un tracé spécifique, sauf exceptions ponctuelles, comme au niveau de Thueyts. De même, les troupeaux de Franquevaux suivent le tracé de la route de Saint-Ambroix à Villefort. En Vivarais, la draye de transhumance n'est donc pas un chemin spécifique, contrairement à ce qui a généralement été constaté dans d'autres régions et transposé ici sans examen préalable de la situation locale <sup>( 1306 )</sup>. Tout au plus ces axes ont-ils alors une largeur plus importante, qui est nette au droit de points

<sup>1301</sup> ) AD 69, 48H 1669.

<sup>1302</sup> ) AD 07, C 196, f°109.

<sup>1303</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

<sup>1304</sup> ) Barbot (J.) : « Les possessions territoriales de l'abbaye de Franquevaux dans le diocèse de Mende », art. cité.

<sup>1305</sup> ) Bernard (R.-J.) : « L'élevage du mouton en Gévaudan aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 333-337.

<sup>1306</sup> ) Clément (P.-A.) : *Les chemins à travers les âges en Cévennes et bas-Languedoc*, op. cit., p. 34-37.

particuliers, comme dans la Cham du Bleyne dont nous avons déjà parlé, ou encore, au niveau du Malpas, sur la route de Privas à Mézilhac, où le chemin médiéval qui figure au cadastre sous le nom de draille est trois fois plus large que la route moderne.

De même, les parcours de crêtes, permettant l'ouverture de larges pistes sur lesquelles les troupeaux s'engouffrent, ne sont de fait pas systématiques. Si la draye de Pradelles à Joyeuse suit longtemps une succession de serres et de plateaux <sup>(1307)</sup>, ce n'est pas le cas de la plus importante, celle de Saint-Agrève à Alba, qui descend rapidement dans la vallée de l'Ardèche dès qu'elle arrive au bord du Plateau, puis y demeure jusqu'au bout, alors que plusieurs autres cheminements de crêtes étaient envisageables <sup>(1308)</sup>.

Par ailleurs, la transhumance vivaroise est très souvent courte, les pâturages d'été et d'hiver n'étant généralement pas séparés par plus de soixante à soixante-dix kilomètres, généralement autour de cinquante environ. Ceci contraste avec les distances que peuvent parcourir les troupeaux provençaux se rendant dans les Alpes <sup>(1309)</sup>, ou encore ceux du Bas-Languedoc montant à l'assaut du Gévaudan <sup>(1310)</sup>, sans retenir les vastes étendues parcourues par les troupeaux espagnols, où les petites distances vivaroises ne seraient sans doute pas considérées comme relevant de la transhumance, mais d'un élevage dit *de traversio* <sup>(1311)</sup>.

Il est donc incontestable que la transhumance participe au développement d'un certain nombre d'axes routiers, animés par des circulations commerciales, mais sur lesquels se déversent deux fois dans l'année les ovins des établissements ecclésiastiques de la région. Il faut leur associer des troupeaux laïcs, sans doute moins nombreux mais bien présents, sur des axes que ne fréquentent pas les troupeaux monastiques, comme dans les Boutières et sur le plateau de Vernoux. Aucune région vivaroise n'est donc à l'écart de la transhumance qui favorise indéniablement les routes transversales, reliant basses plaines et Plateau.

<sup>1307</sup> ) Chamlonge, plateau de Montselgue-Paris, serre de Peyre par exemple.

<sup>1308</sup> ) Pour suivre une crête, il eut été possible de passer par Mézilhac, les cols de la Fayolle, de Serrasset, de l'Escrinet, avant de déboucher sur le Coiron puis de gagner la région de Villeneuve. Ce tracé, pas plus long, n'a pas pour autant été retenu, alors qu'il correspond au type même de ce que l'érudition locale considère comme un chemin moutonnier.

<sup>1309</sup> ) Dans une bibliographie abondante, on retiendra par exemple le cas des troupeaux aixois qui sont envoyés jusqu'en Ubaye [Coulet (N.) : « Relations de transhumance entre Aix et Barcelonnette au milieu du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité] et au-delà [Coulet (N.) : « Sources et aspects de l'histoire de la transhumance des ovins en Provence au bas Moyen Age », art. cité, p. 234.], ou ceux d'Arles qui au XV<sup>e</sup> siècle fréquentent le Vercors et les montagnes de la Mathésine [Stouff (L.) : *Arles à la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 455

<sup>1310</sup> ) Divers exemples de troupeaux languedociens parcourant de longues distances sont donnés dans : Feneyrou (N.) : « Contribution à l'histoire de la transhumance au XV<sup>e</sup> siècle » ; Rouquette (P.) : *La transhumance des troupeaux en Provence et Bas-Languedoc*, op. cit.

<sup>1311</sup> ) Gerbet (M.-C.) : « Les ordres militaires et l'élevage dans l'Espagne médiévale », art. cité, p. 426.

## C- La commercialisation des produits de l'élevage

Les quantités de bovins et d'ovins élevés chaque année sur le Plateau vivarois ou dans les autres régions dévolues à l'élevage est telle que des circuits de commercialisation organisés existent nécessairement afin d'écouler la viande et ses sous-produits. Remarquons tout d'abord que tous les tarifs de péages vivarois conservés, à l'exception de celui de Charbonnier que nous pensons ne pas être complet, taxent les bovins <sup>(1312)</sup>. Les boeufs gras, manifestement destinés à la boucherie, sont même spécifiquement taxés à Beaudiner en 1556 <sup>(1313)</sup>, et, en 1587, deux maquignons de Langogne doivent livrer 20 boeufs gras à un boucher d'Uzès, livrables à la foire de Villefort <sup>(1314)</sup>. Localement, la documentation signale plusieurs marchés aux boeufs ou aux ovins. Le *macellum bovum* d'Aubenas est attesté dès 1325, où le gabale Pierre *Demargerii*, de Prades, loue un emplacement <sup>(1315)</sup>. Le marché aux boeufs d'Aubenas est encore attesté en 1343 <sup>(1316)</sup> et en 1370 <sup>(1317)</sup>. A Annonay, on apprend que dans le courant du XV<sup>e</sup> siècle, le marché aux bestiaux se tenait place Clochesain <sup>(1318)</sup>, qu'en 1485, le marché des boeufs, vaches, veaux et pourceaux se tenait au quartier de *Campico*, aux portes de la ville, sans doute pour ne pas trop perturber les rues du centre <sup>(1319)</sup>. Plus tardivement, en 1562, le nombre de boeufs amenés aux foires de Bourg-Argental nécessite même l'agrandissement du foiral qui est alors implanté hors les murs <sup>(1320)</sup>. Le chroniqueur ponot de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle, Jean Burel, précise pour sa part que les foires de sa ville sont connues pour leurs bestiaux au point qu'y affluent des Piémontais, des Espagnols et des Allemands <sup>(1321)</sup>. Même si on peut douter que des personnes viennent de si loin pour acheter des boeufs, les foires aux bestiaux du Puy paraissent considérables aux yeux de cet observateur généralement bien informé des choses de sa ville. Ces marchés locaux

<sup>1312</sup> ) Cf. infra, annexe n°5.

<sup>1313</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n° 14.

<sup>1314</sup> ) Roussel (Th.) : « Document concernant le commerce du bétail entre le Gévaudan et le Bas Languedoc en l'an 1587 », art. cité, p. 274-276.

<sup>1315</sup> ) AD 07, 2E 38, f°158v°.

<sup>1316</sup> ) AD 07, 29J 11, pièce n° 6.

<sup>1317</sup> ) AD 07, 2E 32, f° 31.

<sup>1318</sup> ) AD 07, J 363, p. 44 : *Annales de Chomel « Le Béat »*.

<sup>1319</sup> ) Procès verbal de déplacement du marché d'Annonay publié dans la *Revue du Vivarais*, 1985, p. 261-265.

<sup>1320</sup> ) AD 42, Collection Chaleyser, Ms 80, f°2.

<sup>1321</sup> ) Burel (J.) : *Mémoires, op. cit.*, p. 129.

ne semblent que constituer des intermédiaires entre les éleveurs et les principaux foyers de consommation.

### a- La demande urbaine et méridionale en viande de boucherie

La demande en viande constitue probablement le principal facteur de développement de l'élevage en Vivarais, aboutissant à la sélection de races, ou au moins de types locaux d'ovins aux qualités bouchères spécifiques, se signalant par leur poids, les *mutones pingues*, des moutons gras ne pouvant être confondus avec des bêtes lainières ou laitières réformées<sup>(1322)</sup>. L'approvisionnement en viande des macelliers de Carpentras et du Comtat, partiellement connu entre 1460 et 1480, est révélateur de l'importance de l'élevage des confins du Vivarais et du Velay. L'essentiel de leur viande provient de localités telles que Les Estables, Borée (mas de Chanteloube), Saint-Front (mas de Roffiac), ou encore Champclause<sup>(1323)</sup>. D'autres encore, plus lointaines, sont situées au cœur du Velay ou de l'Auvergne, mais là encore, les bestiaux sont obligés de transiter par le Vivarais pour gagner la Provence et ce trafic de transit se cumule alors aux exportations locales pour grossir les flots de bestiaux empruntant les routes vivaroises. Pour leur part, les bouchers de Marseille s'approvisionnent moins souvent en Vivarais, Cévennes et Massif Central, mais ces régions constituent toujours pour eux des réserves accessibles lorsque le cheptel provençal leur fait défaut<sup>(1324)</sup>. En définitive, ce sont plusieurs milliers d'ovins par an qui sont achetés par les Provençaux dans le Massif Central, principalement en Gévaudan, Velay et Vivarais. Dans tous les cas, ce bétail destiné aux mazels d'outre Rhône transite par les routes vivaroises<sup>(1325)</sup>.

Si les bouchers provençaux se déplacent souvent, il semble que les vendeurs font de même, de sorte que, si des marchés aux bestiaux existent bien en Vivarais, l'essentiel des ventes est conclu ailleurs. En effet, autant la documentation vivaroise a conservé de nombreuses ventes de vin à crédit, autant les transactions sur le cheptel, dont on sait pourtant qu'elles étaient rarement suivies d'un paiement comptant, n'apparaissent pas de manière significative dans les archives notariales. Seules quelques ventes de boeufs de trait conclues par des paysans locaux sont consignées. Quelques localités périvaroises semblent tenir un rôle d'intermédiaire où se rencontrent vendeurs et acquéreurs qui font le plus souvent chacun la moitié du chemin. Le secteur de Bourg-Saint-Andéol et de Pont-Saint-Esprit joue indéniablement ce rôle, plusieurs macelliers carpentrassiens du XV<sup>e</sup> siècle venant s'y approvisionner en viande descendue du sud-est du Massif Central<sup>(1326)</sup>. L'existence du pont, facilitant la traversée du Rhône, a vraisemblablement favorisé ce rôle, assurant ainsi l'essor de la route de Luc à Pont-Saint-Esprit par Joyeuse<sup>(1327)</sup>.

<sup>1322</sup> ) Stouff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 187.

<sup>1323</sup> ) *Ibidem*, p. 151.

<sup>1324</sup> ) Baratier (E.), Reynaud (F.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., p. 769.

<sup>1325</sup> ) Stouff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 173.

<sup>1326</sup> ) Dubled (H.) : « L'organisation de la boucherie et la consommation de viande à Carpentras au XV<sup>e</sup> siècle » art. cité, p. 160.

Le trajet suivi en 1395 par Jean de Ferrière, maquignon de Luc, en Gévaudan, se comprend mieux lorsque l'on connaît la fonction d'intermédiaire commercial de cette zone du Bas-Rhône. Ce dernier, de retour d'Avignon, où il a vendu ses boeufs, suit la route de Pont-Saint-Esprit à Luc par Joyeuse. Il fait étape une nuit à Barjac, où il est détrossé du produit de sa vente. Pensant l'aubergiste responsable, il le violente et commet plusieurs méfaits. Tentant alors d'échapper aux conséquences de ses actes, il s'enrôle au côté de Raymond de Turenne et pour finir, il obtient finalement une lettre de rémission royale<sup>(1328)</sup>).

Signalons encore le cas d'un éleveur auvergnat se rendant en Provence en 1458 pour y vendre ses bêtes, qui décide de ne pas passer par Pont-Saint-Esprit, mais par Bourg-Saint-Andéol. Un litige s'élève alors sur le montant des droits de pontonnage pour faire traverser son troupeau outre Rhône<sup>(1329)</sup>. Sans doute qu'il n'a pas suivi la route de Joyeuse et Barjac, sans quoi il serait arrivé à Pont-Saint-Esprit, pour ensuite avoir à traverser l'Ardèche afin de pouvoir franchir le Rhône à Bourg. Trajet complexe s'il en est, il a plus vraisemblablement dû passer soit par Joyeuse et Saint-Remèze<sup>(1330)</sup>, ou encore par Aubenas et Viviers<sup>(1331)</sup>. Signalons encore Etienne *Mathei*, marchand de Pradelles, qui, en 1473, donne procuration à Jean *Redilli*, de Pont-Saint-Esprit, le chargeant de percevoir une créance que lui doit Jean *Ylarii* qui lui a acheté huit boeufs<sup>(1332)</sup>. L'origine de l'acquéreur des boeufs n'est pas précisée, mais le choix d'une personne de Pont-Saint-Esprit pour percevoir la créance implique que le débiteur, soit y réside, soit y passe fréquemment, sans quoi ce choix n'aurait aucun sens.

Si, par manque de comptes de péages vivarois, il est impossible de connaître le rythme saisonnier du trafic vinaire, celui des achats de bétail par les villes provençales peut être cerné, par comparaison avec les acquisitions qu'elles réalisent en Haute-Provence, identiques à celles du Vivarais. Le rythme de ces dernières est connu grâce au compte du péage de Valensole, où les bêtes achetées par des marchands de Basse-Provence passent de préférence les mois d'hiver<sup>(1333)</sup>. Cette saisonnalité s'explique sans doute plus par des impératifs de production que par une fluctuation annuelle de la demande bouchère : il faut probablement voir là le reflet des difficultés éprouvées par les éleveurs pour nourrir leurs troupeaux pendant les mois d'hiver qui les

<sup>1327</sup> ) Cf. t. II, p. 428-441 et 509-516.

<sup>1328</sup> ) AN, JJ 147, n°300, f°136.

<sup>1329</sup> ) AN, 3AP, ancienne cote 7H, f°82. Cité par Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol; essai sur la constitution et l'état social d'une ville du Midi de la France au Moyen Age, introduction à l'histoire de la maison Nicolay.*

<sup>1330</sup> ) Cf. t. II, p. 421-427.

<sup>1331</sup> ) Cf. t. II, p. 292-311.

<sup>1332</sup> ) AD 43, 3E 216/1, f°57v°.

<sup>1333</sup> ) Sclafer (M.-Th.) : *Cultures en Haute-Provence, déboisements et pâturages au Moyen Age, op. cit.*, p. 75.

poussent à les liquider au fur et à mesure que leurs réserves s'épuisent. Rien n'interdit de penser qu'il n'en est pas de même en Vivarais.

Si la Provence constitue un marché important pour la viande vivaro-vellave, il ne faudrait pas que cette région, parce qu'elle a fait l'objet d'études attentives et poussées, assises sur une documentation unique, joue un rôle de prisme déformant et fasse oublier d'autres marchés tout aussi importants mais moins bien renseignés ou ignorés par l'historiographie.

Ainsi, le nord du Plateau expédie aussi ses boeufs en direction de Lyon, contribuant très largement à approvisionner la ville en viande. Ils descendent par les abords du mont Pilat ou par la vallée du Gier. A titre d'exemple, en 1544, le bétail entrant en ville par la seule porte de Saint-Just, où arrivent les routes venant du Velay et du Haut-Vivarais, est aussi nombreux que celui entrant par toutes les autres portes<sup>( 1334 )</sup>. Une ville comme Grenoble, pourtant relativement proche du nord du Vivarais, ne constitue nullement un débouché pour la viande de la région. En effet, à la fin du Moyen Age, les herbages alpins voisins suffisent très largement à l'approvisionnement de la cité et les importations ne dépassent guère l'Oisan ou la Matheysine<sup>( 1335 )</sup>.

De même, le Languedoc méditerranéen, au moins les régions de Nîmes et de Montpellier, doit probablement s'approvisionner en viande sur les plateaux du sud-est du Massif Central, induisant un trafic significatif sur le chemin de Régordane et les axes qui lui sont parallèles. Pourtant, comme pour la Provence, la documentation vivaroise ne garde aucune trace de ce marché, et il faudrait interroger là les notaires nîmois et montpelliérains pour chercher des éléments de réponse. Ce travail dépassait les limites que nous nous étions fixées, et seuls quelques sondages aléatoires ont été réalisés, à l'occasion d'une autre recherche, dans les registres de notaires de Ganges et de Sumène<sup>( 1336 )</sup>, deux localités subcévenoles des confins des diocèses de Maguelone et de Nîmes. Ils laissent penser que de nombreux bovins et ovins en provenance du Massif Central y transitent, même si, compte tenu de la géographie, ils ne sont alors plus vivarois mais probablement gévaudanais.

### **b- Le fromage**

Pays d'élevage, le Vivarais est inévitablement aussi une région fromagère, et même si cette production n'est pas nécessairement recherchée, elle constitue dans une certaine mesure, un sous-produit incontournable. Généralement peu étudié<sup>( 1337 )</sup>, il n'a fait l'objet d'aucun travail en Vivarais, où les sources sont pourtant relativement nombreuses.

---

<sup>1334</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 130.

<sup>1335</sup> ) Montpied (G.) : « Alimentation carnée et organisation de la boucherie à Grenoble aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 35-46.

<sup>1336</sup> ) De nombreux actes de la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle sont contenus dans le minutier de maître Boiras (AD 30, 2E 1/891 à 905).

<sup>1337</sup> ) Moriceau (J.-M.) : « Une question en renouvellement : l'histoire de l'élevage en France », art. cité, p. 31.



Sous différentes formes, on le rencontre dans toutes les régions concernées par l'élevage ovin ou bovin, généralement mentionné sous forme de redevance pour l'usage d'espaces naturels, herbages ou bois. Ainsi, en 1323, un carteron de fromage par homme, payable à la Saint-Michel, est dû à la chartreuse de Bonnefoy comme redevance par les habitants du Monastier et des Estables en échange de droit sur le bois de Clergeat <sup>(1338)</sup>. Les redevances en fromages comptent aussi pour une part sans doute significative des redevances seigneuriales perçues dans les régions d'élevage. Par exemple, dans la châtelainie de Chalencon, pour laquelle nous avons conservé le sommaire d'un compte, en 1353, le seigneur du lieu perçoit trois quintaux de fromage <sup>(1339)</sup>. De même, très généralement, les droits de pulvération et de séjour des troupeaux transhumants se lèvent en partie en fromage. Ainsi, en 1412 et 1453, pour chaque troupeau transhumant, les péagers d'Alès réclament une redevance à la montée à l'estive et une à la descente à l'hivernage : à l'aller, avant l'été, chaque centaine de bêtes paye 1 sou tandis qu'au retour des montagnes, lorsque le fromage d'alpage est prêt, chaque cabane paye une « forme » de fromage de 3 livres » <sup>(1340)</sup>. C'est encore du fromage qui est dû en 1491 au seigneur de Boulogne par les propriétaires de troupeaux transhumants hivernant dans ce mandement <sup>(1341)</sup>.

Il est difficile, voire impossible de savoir quel type de fromage était produit. Notons une différence récurrente entre fromages d'alpages et fromages d'hiver. Ainsi, comme nous l'avons expliqué, les troupeaux passant à Alès doivent un fromage seulement au retour d'alpage, ce qui laisse penser qu'il est plus recherché. C'est expressément « *unum caseum cabanenc* », de cabane d'altitude et non de bergerie de vallée, qui doit être remis à noble Jean de Planchamp en 1490 comme redevance pour l'affaire de *Besseria* par Jean et Pierre *Ayglonis*, de Saint-Jean-de-Chazorne <sup>(1342)</sup>. De même, lorsqu'en 1480, l'abbé de Mazan concède les herbages et droits de faire cabane (estiver) aux habitants du mas de *Calmis Medis* et à ceux de *Gracia*, il se réserve explicitement la « *decimam caseorum ex dictis cabana* » qu'il se garde bien de laisser passer <sup>(1343)</sup>. Par ailleurs, quelques termes et qualificatifs laissent percer des différences entre fromages, mais il est difficile de les expliquer. Il est assuré que les formes perçues en 1412 au titre du pulvération d'Alès sont des fromages de brebis transhumantes. En 1383, le bail d'un troupeau de bovins prévoit que, outre des formes, le preneur devra livrer des fromages de *glaonis* <sup>(1344)</sup>.

<sup>1338</sup> ) AD 07, 59J 49, f°242.

<sup>1339</sup> ) AD 07, C 196, f°703.

<sup>1340</sup> ) AD 30, C 163, n°19.

<sup>1341</sup> ) AD 07, C 196, f°556.

<sup>1342</sup> ) AD 07, 39J 84.

<sup>1343</sup> ) AD 07, 3H 9.

<sup>1344</sup> ) AD 07, 2E 7642, 1383, f°17.

*Forme* et *glaou* sont aussi les deux fromages rencontrés sur les montagnes des monts Dore à la fin du Moyen Age et jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, sans qu'il soit, là non plus, possible d'en donner une définition précise <sup>(1345)</sup>. Pour finir, signalons aussi le *sarrason* ou *sarrassou*, préparation à base de petit lait se présentant comme du « fromage blanc », encore produit à l'heure actuelle sur le Plateau, qui est mentionné en 1347 au péage de Mézilhac. Chaque troupeau descendant d'estive doit en livrer ; il est précisé qu'il doit provenir « des dites montagnes de Mezenc (Mézens), Biage (Le Béage), Bonnefez (Bonnefoy), Gaudelet (Goudoulet) et autres montagnes » <sup>(1346)</sup>.

Ce fromage qui quitte les régions d'élevage est-il commercialisé ? Il semble évident que les principaux seigneurs qui perçoivent plusieurs quintaux de fromage par an et par mandement concerné par l'élevage, ou encore les propriétaires de troupeaux, établissements ecclésiastiques ou éleveurs laïcs, ne peuvent absorber à eux seuls une telle production. Tout comme pour d'autres produits, plusieurs tarifs de péages portant sur des routes descendant du Plateau en taxent. C'est le cas à Mézilhac en 1347, Montpezat en 1378, Privas en 1466 et, pour finir, à Beaudiner en 1556 <sup>(1347)</sup>. Où ce fromage était-il expédié ? Il est difficile de le savoir, mais notons que les Lyonnais du XVI<sup>e</sup> siècle consomment prioritairement du fromage du Massif Central dans lequel il faut peut-être inclure celui des confins du Vivarais et du Velay <sup>(1348)</sup>. Par ailleurs, faisons encore une fois honneur aux Provençaux des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, dont l'alimentation a été si merveilleusement étudiée. Ils consomment très régulièrement du fromage qui, outre la production locale et régionale, provient de régions plus lointaines. La ville d'Avignon joue ici un rôle de marché centralisateur pour la Provence puisqu'y convergent les fromages provenant du Dauphiné, mais aussi du Massif Central <sup>(1349)</sup>. Du fromage débarque « d'amont » au port de la Pallière au milieu du XV<sup>e</sup> siècle <sup>(1350)</sup>. De même, la consommation de fromages auvergnats est attestée à la cour pontificale et le fromage de *Cantal*, est exporté sur tout le pourtour du Massif Central <sup>(1351)</sup>. Sous l'Ancien Régime, les villes de Mende et du Puy sont des pôles de redistribution majeurs d'où viennent les muletiers qui achètent les fromages dans les monts d'Auvergne et les vendent ensuite dans le bas pays <sup>(1352)</sup>. La géographie des réseaux routiers implique ensuite que les

<sup>1345</sup> ) Charbonnier (P.) : « L'élevage de montagne dans les Mont Dore du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 229.

<sup>1346</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v°, traduction de 1602.

<sup>1347</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n°14.

<sup>1348</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 130.

<sup>1349</sup> ) Stouff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 196-197.

<sup>1350</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 480.

<sup>1351</sup> ) Wolff (Ph.) : *Commerce et marchands de Toulouse, vers 1350-vers 1450*, op. cit., p. 195 ; Charbonnier (P.) : « L'élevage de montagne dans les Mont Dore du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 229.

<sup>1352</sup> ) Poitrineau (A.) : « Le lait et la production fromagère dans les montagnes d'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 256.

fromages centralisés au Puy et à Mende traversent les routes des Cévennes et du Vivarais afin de gagner la Provence et le Bas-Languedoc.

### c- Le travail du cuir et de la laine

La laine et le cuir sont deux sous-produits que nous traiterons conjointement, puisque provenant tous deux des mêmes parties de l'animal et étant destinés à un usage non alimentaire.

#### Le travail et la commercialisation du cuir

Régions d'élevage massif, le Velay et le Vivarais n'en sont pas pour autant nécessairement des régions tannantes importantes, puisque tannerie et exportation de bétail sont deux volets antinomiques de l'élevage.

Une cartographie des localités concernées par le travail du cuir est envisageable, à l'aide des estimés de 1464, que les sources notariales permettent ponctuellement de compléter lorsque les données fiscales manquent, principalement dans les régions où les estimés n'ont pas été conservés<sup>(1353)</sup>. Nous considérons ici comme « travail du cuir » sa préparation depuis la peau brute jusqu'à la matière première, qu'il s'agisse de cuir tanné ou de parchemin. Sont donc prises en comptes les mentions de *corraterius*, *pellicerius*, *pergamenerius*, *scofferius*, etc., à l'exclusion du *sabaterius* et du *cordobanarius*, et autres *basterius* renvoyant à la confection d'objets en cuir et non à la production de la matière première. Néanmoins, la distinction n'est pas toujours évidente à établir, et il est assuré qu'un certain nombre de *sabaterius* sont aussi des tanneurs<sup>(1354)</sup>, comme Hugues de *Millonis*, *sabaterius* d'Aubenas, qui vend une chauchière à Arnaud de *Chaonis* en 1328<sup>(1355)</sup>. Constaté ailleurs<sup>(1356)</sup>, cette non spécialisation, ou cette spécialisation en de larges secteurs, ne doit pas surprendre et correspond bien à la situation technique, économique et sociale du Moyen Age. D'ailleurs, le nombre de savetiers de plusieurs localités pose problème : il est manifestement trop élevé pour ne désigner que des personnes confectionnant des chaussures. Ainsi, sur les années 1490-1500, la documentation livre l'existence de seize savetiers à Montpezat<sup>(1357)</sup>, soit largement plus qu'il n'en faut pour chausser la population de ce bourg et de sa « zone de chalandise ». La liste que nous fournissons est donc à considérer comme minimale, l'apport de nouvelles sources et surtout de précisions supplémentaires sur la nature

<sup>1353</sup> ) Un premier dénombrement des tanneries et chauchières à partir des estimés de 1464 a déjà été réalisé : cf. Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. II, p. 452-472.

<sup>1354</sup> ) Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. II, p. 460.

<sup>1355</sup> ) AD 07, 2E 38, f°17.

<sup>1356</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 416.

<sup>1357</sup> ) Haond (L.) : « L'activité économique de Montpezat, bourg routier du pays des pentes à la fin du Moyen Age », article à paraître.

exacte de l'activité d'un certain nombre de cordonniers, pouvant la faire évoluer sensiblement. Au total, sur le seul diocèse civil de Viviers, trente et une localités se distinguent tout au long de la fin du Moyen Age par la présence d'installations de tanneries et de professions liées à l'apprêtage des peaux <sup>(1358)</sup>. A ces localités strictement vivaroises, il faut ajouter neufs villes ou bourgades voisines où la tannerie est attestée à la fin du Moyen Age, vers lesquelles les vivarois pouvaient se tourner pour faire tanner leurs peaux. Cependant, les tanneries de toutes ces localités ne sont pas comparables. Ainsi, un seul tanneur est établi à Saint-Vincent-de-Barrès en 1464 <sup>(1359)</sup>, de même qu'au Béage <sup>(1360)</sup>. A Tournon, ville pourtant importante, le nombre de tanneries demeure là encore limité : une seule en 1464 <sup>(1361)</sup>, pour seulement deux à Joyeuse <sup>(1362)</sup>. Seules les villes d'Aubenas et d'Annonay semblent se présenter comme des centres peaussiers relativement importants. Douze personnes se déclarent corratiers et escoffiers à Annonay en 1464, travaillant autour de dix-sept calquières <sup>(1363)</sup>. L'essor de la tannerie est donc déjà important dans la ville qui sera célèbre à partir du XVI<sup>e</sup> siècle pour ses blanchiers et ses mégissiers. Au sud, la ville d'Aubenas est le second centre tannant important du Vivarais, mais en l'absence des estimés de 1464, plusieurs registres notariés et un compoix de 1491 apportent des informations sur cette activité. Deux tanneries sont attestées au bord de l'Ardèche en 1328 <sup>(1364)</sup>, l'une d'elles étant cédée à cette date par un savetier d'Aubenas. En 1369, plusieurs sont situées le long du « canal du seigneur » (actuel canal de Baza ?), au territoire de *Las Chaucheriras*, la seule existence de ce toponyme indiquant une concentration de cuves déjà ancienne et significative <sup>(1365)</sup>. Cette concentration est perceptible en 1372, lorsque plusieurs chauchières sont attestées le long du canal partant du pont d'Aubenas et aboutissant aux moulins du seigneur <sup>(1366)</sup>. En 1382, c'est Jean Dufour, exploitant d'une chauchière, qui est témoin d'un vol alors qu'il tanne ses cuirs, ce qui l'amène à témoigner devant la justice seigneuriale d'Aubenas, seule dont nous ayons conservé les audiences <sup>(1367)</sup>. Par la

<sup>1358</sup> ) Cf. annexe n°9 et carte la draperie et de la tannerie.

<sup>1359</sup> ) AD 07, C 566.

<sup>1360</sup> ) AD 07, C 616.

<sup>1361</sup> ) AD 07, C 613.

<sup>1362</sup> ) AD 07, C 580.

<sup>1363</sup> ) AD 07, C 618.

<sup>1364</sup> ) AD 07, 2E 38, f°17.

<sup>1365</sup> ) AD 07, 2E 39, f°40.

<sup>1366</sup> ) AD 07, 2E 32, f°93.

<sup>1367</sup> ) AD 07, 47B 1, f°57.

suite, plusieurs chauchières sont ponctuellement mentionnées, comme celles de Nicolas Flandin, pellicier du Puy, qui vient s'installer à Aubenas le 17 mai 1395<sup>(1368)</sup>. Sans retenir toutes les mentions du XV<sup>e</sup> siècle, signalons seulement que le compoix de 1491 recense une dizaine de chauchières, généralement situées au quartier de Pont-d'Aubenas, autour du canal de Baza<sup>(1369)</sup>.

Présentes dans au moins une trentaine de localités du Vivarais, une quarantaine même en associant les installations limitrophes, les tanneries quadrillent régulièrement le diocèse civil, à l'exception du Bas-Vivarais calcaire, mais l'absence de tout cours d'eau significatif peut l'expliquer, et du Plateau, où le long gel hivernal bloquerait tout travail durant de longs mois. Cependant, quelques concentrations particulières se constatent autour de la haute vallée de l'Ardèche et de ses affluents, ou autour du Cheylard et de la vallée de l'Eyrieux, sur la vallée du Doux, et pour finir sur la vallée de la Cance et de la Deûme. Seuls deux centres peuvent toutefois être qualifiés d'importants : Aubenas et Annonay.

Peut-on pour autant avancer que la tannerie est une activité économique majeure en Vivarais, débouchant sur des exportations ? La comparaison de la tannerie vivaroise avec celle d'autres régions peut permettre de fixer les idées en la matière. Remarquons que le nombre de tanneries en Vivarais paraît équivalent à celui du Dauphiné au milieu du XV<sup>e</sup> siècle où, il est vrai, des difficultés sémantiques ainsi que les lacunes de l'enquête pour le sud du Dauphiné masquent sans doute un nombre assez considérable d'installations<sup>(1370)</sup>. Ce sont aussi des données similaires que l'on rencontre en Savoie<sup>(1371)</sup>, dans le Forez voisin<sup>(1372)</sup>, ou en Provence orientale et dans le comté de Nice<sup>(1373)</sup>. Le Vivarais ne se présente donc pas comme une région de tannerie particulièrement développée, mais semble atteindre à la fin du Moyen Age un niveau similaire à celui d'autres régions, voisines ou plus lointaines, pratiquant l'élevage. En effet, ne peuvent être tannées sur place que les cuirs des bêtes consommées localement, ou mortes accidentellement. C'est sans doute pour cela que la majorité des installations artisanales vivaroises demeurent limitées, dispersées en de nombreuses paroisses ne possédant qu'une seule chauchière appartenant à un artisan isolé pratiquant parfois plusieurs activités connexes allant jusqu'à la cordonnerie. Seuls deux centres plus importants se manifestent, Annonay et Aubenas, correspondant aussi aux deux villes les plus peuplées, donc celles où des

<sup>1368</sup> ) AD 07, 2E 52, f°15.

<sup>1369</sup> ) AM Aubenas, CC 1, comptes n° 126, 242, 336, 451, 460<sup>bis</sup>, 737, 800, 858, 1120, 1432.

<sup>1370</sup> ) Belmont (A.) : *Des ateliers au village : les artisans ruraux en Dauphiné sous l'Ancien Régime*, op. cit., t. I, p. 39.

<sup>1371</sup> ) Leguay (J.-P.) : « Boutiquiers et artisans et 'gens mécaniques' en Savoie médiévale : étude économique et sociale », art. cité, p. 280.

<sup>1372</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 203 et 416-422.

<sup>1373</sup> ) Malaucéna (P.-L.) : *La vie en Provence orientale aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, un exemple : Grasse à travers les actes notariés*, op. cit., p. 175-180 ; Sclafert (M.-Th.) : *Cultures en Haute-Provence, déboisements et pâturages au Moyen Age*, op. cit., p. 64-65.

mazels débitent une quantité de viande significative produisant des peaux à tanner en nombre. Bien présente, la tannerie n'est pas surreprésentée en Vivarais par rapport à d'autres régions d'élevage.

Les cuirs vivarois étaient-ils exportés ? Il est très difficile de répondre à cette question, mais remarquons que plusieurs tarifs de péage, presque tous ceux portant sur des routes de l'intérieur du Vivarais, taxent la matière première (cuir non ouvragé)<sup>(1374)</sup>, ou le produit fini (cuir ouvragé)<sup>(1375)</sup>. Ceci sous-entend un certain trafic, mais nous pouvons douter de son importance, puisque, à l'examen des archives notariales, les contrats d'achat de cuir et de peaux restent limités, et sont le plus souvent le fait de personnes de la région, artisans du cuir en général. Ainsi, en 1367 un cordonnier d'Aubenas vend du cuir *pilossii* à une personne de Chassiers<sup>(1376)</sup>, alors qu'un an après, c'est un pellicier d'Aubenas qui achète des peaux à un aubergiste de sa ville<sup>(1377)</sup>. En 1373, c'est au tour d'un tanneur de Viviers, Jean Chambon, d'acheter des peaux à un éleveur de Balazuc<sup>(1378)</sup>. Par la suite, en 1382 et 1383, trois escoffiers et pelliciers de Privas achètent des peaux brutes à Pons Benoît, macellier d'Aubenas<sup>(1379)</sup>, puis en 1413, c'est au tour de Guilhem *Bolh*, de Chambonas, d'acheter du cuir apprêté à Raymond Froment, de Vagnas, sans que la profession de l'un ou l'autre soit indiquée<sup>(1380)</sup>. Jamais il ne s'agit de ventes conclues avec des personnes extérieures au Vivarais et le plus souvent elles portent sur les peaux à tanner et non sur le cuir apprêté, qui semble, lui, se vendre au détail et ne donne donc pas lieu à la rédaction d'actes. Par ailleurs, à l'inverse, aucune étude d'histoire économique portant sur des villes ou des centres de consommation du sud-est ne témoigne d'importations de cuirs vivarois ou périvivarois, à l'exception de la région lyonnaise, qui constitue dès le XV<sup>e</sup> siècle un marché important du cuir. La ville s'approvisionne alors avant tout en Limousin, en Auvergne et au Puy, les peaux vivaroises transitant en partie par cette ville<sup>(1381)</sup>. De même, des peaux et cuirs partent dès les XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles vers la ville de Romans et ses importantes tanneries, ainsi que l'atteste l'enquête sur les franchises des marchands

<sup>1374</sup> ) Montpezat 1378 [ Saint-Ambroix, 1325 [AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11] ; Mézilhac, 1347 [AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v<sup>o</sup>] ; Montpezat, 1378 [AD 07, 39J 358] ; Aubenas, 1397 [AN, H4 3101, n°18] ; Alès, 1412 [AD 30, C 168] ; Beaudiner, 1556 [AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n°14].

<sup>1375</sup> ) Saint-Ambroix, 1325 [AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11] ; Montpezat, 1378 [AD 07, 39J 358] ; Aubenas, 1397 [AN, H4 3101, n°18] ; Alès, 1412 [AD 30, C 168].

<sup>1376</sup> ) AD 07, 52J 92, p. 88.

<sup>1377</sup> ) *Ibidem*, p. 101.

<sup>1378</sup> ) AD 07, 2E 7634, f°1.

<sup>1379</sup> ) AD 07, 2E 35, f°11v° et 46.

<sup>1380</sup> ) AD 07, 2E 1897, f°11v°.

<sup>1381</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 106.

romains réalisée en 1514 <sup>( 1382 )</sup>. Les marchands dauphinois s'approvisionnent alors le plus souvent dans la région annonéenne, la plus proche et la plus facile d'accès pour eux.

On peut donc penser que le travail du cuir est bien présent en Vivarais, mais sans doute pas plus que dans d'autres régions d'élevage dépourvues de grands foyers de consommation, les peaux traitées sur place étant pour une large part destinées au marché local. Les exportations que suggèrent les tarifs de péage restent probablement limitées et manifestement avant tout orientées vers la région lyonnaise et le Bas-Dauphiné, le Bas-Languedoc et la Provence étant autosuffisants en la matière.

## La laine

Nous aborderons avec la laine le dernier sous-produit de l'élevage qui puisse faire l'objet d'une valorisation commerciale significative au point d'alimenter des circuits d'échange pouvant contribuer à orienter le réseau routier. A la différence de la tannerie qui ne peut se développer que parallèlement à la boucherie, sauf à tuer des bêtes uniquement pour leurs peaux, le travail de la laine est consubstantiel de l'élevage ovin lui-même et non de la consommation de viande. Logiquement, le Vivarais a donc dû être une région productrice de laine, sans préjuger de la qualité de cette dernière. Néanmoins, c'est un secteur qui est encore plus difficile à appréhender que celui du travail du cuir. En effet, si de nombreux drapiers apparaissent dans la documentation tardimédiévale jusque dans des bourgades relativement mineures, il s'agit avant tout de marchands généralistes revendant du drap parmi d'autres produits, mais n'en produisant pas eux-mêmes. Seules les mentions de professions réellement liées au travail de la laine, pareurs, tondeurs, tisserands, *etc.* et les installations qui leurs sont liées, moulins à foulons par exemple, peuvent nous servir de guide. Le doute subsiste en outre pour de nombreuses personnes pouvant exercer une activité complémentaire en liaison avec le travail de la laine, le filage par exemple, ou le tissage. Activités ne demandant pas ou peu d'investissements, c'est le domaine des femmes, réduites au silence et à un travail domestique. Elles n'apparaissent alors jamais comme professionnelles du secteur, mais n'en produisent pas moins <sup>( 1383 )</sup>. Ainsi, nombre de familles, chez lesquelles nous pouvons pénétrer par le biais des inventaires après décès, possèdent un métier à tisser et des quenouilles de filage, sans qu'elles soient pour autant signalées comme exerçant une activité spécifique <sup>( 1384 )</sup>.

La première remarque formulée concerne le déséquilibre entre le très grand nombre de tisserands <sup>( 1385 )</sup>, implantés dans pratiquement tous les villages, et les spécialistes

---

<sup>1382</sup> ) AM Romans, CC 472.

<sup>1383</sup> ) Sur le personnage de la fileuse et sur sa condition, cf. Cardon, (D.) : « Arachnée ligotée : la fileuse du Moyen Age face au drapier », art. cité.

<sup>1384</sup> ) L'exemple de maître Pechier, notaire de Vallon, qui décède en 1411, est révélateur. Outre les instruments liés à son office (nécessaire d'écriture, actes divers, livres de droits et formulaires, *etc.*), ce notaire est aussi paysan et détient du fil de trame, du fil de chaîne, des fuseaux et autres outils de tissage, sans qu'il ne soit jamais signalé autrement que notaire [Brechon (F.) : « Les biens d'un notaire rural vivarois au début du XV<sup>e</sup> siècle. L'exemple de l'inventaire après décès de M<sup>e</sup> Jacques Pechier, mort en 1411 », art. cité, p. 8].

d'un secteur donné de la production drapière, pareurs, tondeurs... qui sont concentrés dans les principales localités (Aubenas, Joyeuse, Annonay). Quelles fibres travaillent ces multiples tisserands peu spécialisés ? On ne sait jamais s'il s'agit de lin ou de laine, mais il semble avant tout qu'aucune spécialisation ne se rencontre vers l'une ou l'autre des étoffes, puisque les deux apparaissent souvent conjointement dans la documentation lorsque cette précision est donnée. La présence de moulins à draps, généralement dits *molendinum pannorum*, ne laisse subsister aucun doute sur la production de drap de laine. Remarquons qu'ils se rencontrent dans tout le Vivarais dès le début du XIV<sup>e</sup> siècle, y compris dans de modestes villages très ruraux, comme Pierregourde<sup>(1386)</sup>, Saint-Sauveur-en-Rue<sup>(1387)</sup> et Banne<sup>(1388)</sup>. Le tissage et la préparation des draps sont incontestablement l'artisanat le plus répandu en Vivarais, en considérant, en outre, que nombre de foyers paysans tissent sans qu'on parvienne à le savoir. Le grand nombre de tisserands et de moulins à foulon ne doit pas faire illusion. Comparé avec celui d'autres régions de production lainière, il n'apparaît pas remarquablement important : au contraire, le Vivarais connaît une situation identique à celle du Dauphiné<sup>(1389)</sup>, de la Provence orientale<sup>(1390)</sup> et du Forez<sup>(1391)</sup>. Le Vivarais n'est donc pas une région plus « drapière » que d'autres campagnes d'élevage ovin.

Si plusieurs historiens du Vivarais ont pu mettre en avant la production vivaroise et affirmer qu'elle était liée à l'exportation, c'est sans doute parce que le diocèse est intégré au Languedoc, dont les productions drapières ne sont plus à présenter. C'est aller vite en besogne et oublier que tout le Languedoc ne produit pas les célèbres « draps de Languedoc », mais que cette production est avant tout le fait du Narbonnais et du Carcassès, bien éloignés du Vivarais<sup>(1392)</sup>. Lorsque l'origine des draps de Languedoc peut être précisée jamais il n'est question, tout au long de la fin du Moyen Age, de draps vivarois. Ainsi, dès le XII<sup>e</sup> siècle, le tarif de la leyde de Saint-Gilles circonscrit la zone de production des draps de Languedoc, qui se limite à Béziers au nord, avec toutefois mention allusive de draps d'Uzès et de Ganges, ce qui nous rapproche du Vivarais<sup>(1393)</sup>.

<sup>1385</sup> ) Cf. annexe n°10 et carte de la draperie et de la tannerie.

<sup>1386</sup> ) AD 69, EP 124.

<sup>1387</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, op. cit.*, n°LXVII.

<sup>1388</sup> ) AD 07, C 590.

<sup>1389</sup> ) Belmont (A.) : *Des ateliers au village : les artisans ruraux en Dauphiné sous l'Ancien Régime, op. cit.*, t. I, p. 40.

<sup>1390</sup> ) Sclafert (M.-Th.) : *Cultures en Haute-Provence, déboisements et pâturages au Moyen Age, op. cit.*, p. 61-64.

<sup>1391</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, op. cit.*, p. 399-411.

<sup>1392</sup> ) Cf. à ce sujet Wolff (Ph.) : « Esquisse d'une histoire de la draperie en Languedoc du XII<sup>e</sup> au début du XVII<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 456-458, ou Larguier (G.) : « Le premier âge de la draperie en Languedoc, du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle », art. cité.

<sup>1393</sup> ) Bondurand (E.) : « La leyde et le péage de Saint-Gilles », art. cité, p. 279.



Par la suite, à Marseille au XIV<sup>e</sup> siècle, il est clair que les draps dits « de Languedoc » sont ceux venant de Narbonne, Saint-Félix, Limoux, Lodève, Béziers, Toulouse ou Montolieu, mais nullement ceux du nord de la province<sup>(1394)</sup>. De même, l'inventaire des boutiques des frères Favas, marchands Marseillais du XIV<sup>e</sup> siècle, qui recèlent de très nombreux lots de draps, n'en mentionne aucun provenant du Vivarais ou de ses marges<sup>(1395)</sup>. Une lettre patente royale de 1439 rappelle que les marchands dauphinois, pourtant voisins du Vivarais, lorsqu'ils achètent des draps dits « de Languedoc », s'approvisionnent aux foires de Pézenas et de Montagnac, ce qui exclut de cette catégorie les draps vivarois<sup>(1396)</sup>.

Les lainages du Vivarais sont, pour autant que l'on puisse en juger, intégrés dans une autre catégorie de draps : ceux transitant par Le Puy. Alors que des dizaines de contrats marseillais témoignent de l'achat régulier de draps languedociens, un seul mentionne, en 1306, l'achat de draps du Puy<sup>(1397)</sup>, ce qui fait penser qu'ils ne sont que très peu exportés vers le sud-est. De même, alors qu'aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles la ville de Montpellier et ses environs se spécialisent, à l'échelle européenne, dans la teinture écarlate issue de la « graine » de chêne kermès, jamais la ville ne semble s'approvisionner en draps du Vivarais ou de l'Uzège, préférant incontestablement, au moins pour les qualités moyennes, les draps du Bas-Languedoc<sup>(1398)</sup>. Le contrat de société que concluent un marchand de Rosières et un confrère des Vans en 1413 pour aller vendre des draps locaux aux foires de Pézenas ne semble donc pas pouvoir être considéré comme révélateur de courants d'échanges suivis<sup>(1399)</sup>.

A l'inverse, si Lyon s'approvisionne avant tout en draps languedociens, ceux du Puy tiennent une place relativement conséquente dans les importations de la ville aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles<sup>(1400)</sup>. 34 % des muletiers provenant des confins du Vivarais et du Velay et entrant dans Lyon par la porte de Saint-Just, de juillet à décembre 1544, déclarent transporter une certaine quantité de draps dits « du Puy », soit autant que de peaux<sup>(1401)</sup>. Le Forez, voisin du Vivarais au nord, est aussi un débouché pour les draps « du Puy », c'est-à-dire centralisés dans cette ville. Ils sont taxés à plusieurs péages foréziens, alors que des marchands de Montbrison en détiennent des stocks relativement importants<sup>(1402)</sup>.

<sup>1394</sup> ) Baratier (E.), Reynaud (F.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 143.

<sup>1395</sup> ) Barnel (Ch.) : « Les boutiques de frères Favas : drapiers et draperie à Marseille au XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 64-69.

<sup>1396</sup> ) AD 34, A 11, f°109v°.

<sup>1397</sup> ) Baratier (E.), Reynaud (F.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 161.

<sup>1398</sup> ) Reyerson (K.) : « Le rôle de Montpellier dans le commerce des draps de laine avant 1350 », art. cité, p. 19-25.

<sup>1399</sup> ) AD 07, 2E 1897, f°18.

<sup>1400</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle*, Lyon et ses marchands, op. cit., p. 68-70.

<sup>1401</sup> ) AM Lyon, CC 3859.

)

Alors que les exportations de draps finis ne sont pas comparables à celles du Bas-Languedoc et sont manifestement avant tout tournées vers Lyon, la laine brute connaît une situation comparable, sans qu'il soit possible de chiffrer avec précision les volumes mis en jeu. Aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles, la cité lyonnaise est le centre de redistribution des laines de l'ensemble du Massif Central, auxquelles il faut intégrer celles du Vivarais, vers les centres drapiers du nord du Royaume, les laines vivaroises transitant par Le Puy ou Valence<sup>(1403)</sup>. De même, les drapiers de Romans s'approvisionnent en laine ou en draps finis en Vivarais ainsi qu'en témoigne l'enquête sur leurs franchises réalisée en 1514 et déjà exploitée à plusieurs reprises<sup>(1404)</sup>. L'existence d'une leyde spécifique aux laines sur le marché d'Aubenas, attestée en 1332, laissant par ailleurs penser que c'est un produit qui est bien représenté sur le marché de cette ville<sup>(1405)</sup>. On pourrait objecter, pour le commerce des draps comme pour celui de la laine, que jamais ou presque les archives vivaroises n'en font cas et qu'aucun contrat local ne mentionne clairement de Lyonnais achetant des lainages en Vivarais. Ce serait néanmoins faire trop rapidement cas de l'organisation des échanges constatée à Lyon, où les marchands extérieurs à la ville, voire les producteurs eux-mêmes, se déplacent pour vendre leurs produits aux boutiquiers lyonnais ou aux foires, ce qui explique que leurs transactions n'apparaissent pas dans la documentation vivaroise<sup>(1406)</sup>. Ne pourrait-on pas déjà voir ici se dessiner un circuit commercial qui sera, par la suite, appelé à un brillant développement ? En effet, à partir du XVII<sup>e</sup> siècle, alors que la soie connaît le développement considérable que l'on sait dans la région, les cocons sont élevés en Vivarais, puis les fils y sont moulinés, avant d'aller alimenter les tissages situés entre Saône et Rhône. La laine aurait alors, dans une modeste mesure évidemment, ouvert la route à la soie.

Par ailleurs, au XV<sup>e</sup> siècle, qu'il s'agisse de laine ou de draps finis, le Vivarais se trouve sur le chemin d'exportation des laines du sud du Massif Central se dirigeant vers les foires de Lyon et de Genève. De même, les convois de draps toulousains et carcassonnais allant vers ces deux villes de foire traversent le Massif Central, et passe par le Vivarais. C'est dans un tel chargement qu'en 1424, de l'argent transporté en fraude vers les foires de Genève depuis le sud-ouest, est intercepté en Dauphiné après avoir traversé le Vivarais par Aubenas pour un convoi, par Bourg-Argental pour le second<sup>(1407)</sup>

<sup>1402</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 183.

<sup>1403</sup> ) Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, op. cit., p. 67-68.

<sup>1404</sup> ) AM Romans, CC 472.

<sup>1405</sup> ) AD 07, 2E 38, f°70v°.

<sup>1406</sup> ) *Ibidem*, p. 232-233.

<sup>1407</sup> ) Bautier (R. -H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 678.

)

De même que pour les produits de la terre, nous nous étions proposé d'envisager ce qui, dans l'élevage, pouvait alimenter le réseau routier vivarois et participer à sa polarisation selon un axe est-ouest. Là encore, faute d'étude d'histoire économique et commerciale, il nous a été nécessaire d'effectuer certaines digressions loin de notre propos initial afin de caractériser les productions pour pouvoir ensuite cerner les flux commerciaux et les circulations qu'elles induisent.

A la fin du Moyen Age, le Vivarais est incontestablement une région d'élevage, tirant parti des ressources en herbage du Plateau pour entretenir des bovins et élever des poulains, ou encore de la proximité des montagnes et des plaines méditerranéennes qui permet la transhumance ovine. Le Vivarais, tout comme le Gévaudan et le Velay voisins, alimentent alors les marchés urbains du sud-est, comme la Provence, mise en avant du fait de la qualité des études la concernant, mais aussi le Bas-Languedoc ou le Lyonnais. Plusieurs milliers d'ovins et de bovins quittent chaque année le Plateau vivaro-vellave à destination de ces villes, ce dont témoignent les tarifs de péage concernés. En outre, transitent par le Vivarais les bêtes élevées plus loin, en Auvergne, et qui viennent encore grossir les flux locaux empruntant les routes entre Plateau et sillon rhodanien.

Les sous-produits de l'élevage, induisant des flux commerciaux sans doute moindre, ne sont pas négligeables pour autant. Ainsi, le Vivarais apparaît exportateur de fromage, qui est distribué sensiblement dans les mêmes régions que la viande. De même, le Vivarais connaît un essor de la tannerie et de la draperie, mais les circuits commerciaux semblent ici être différents que pour les produits de bouche. Alors que ces derniers partent dans toutes les directions vers les plaines et les villes, les lainages et, dans une moindre mesure les cuirs, sont surtout dirigés vers Lyon qui les redistribue ensuite vers le nord du royaume. Quelles que soient les directions du commerce, retenons que les sous-produits de l'élevage quittent aussi la région, induisant des circulations orientées est-ouest, pour gagner le sillon rhodanien ou Le Puy avant de se diriger vers le nord ou le sud par le sillon rhodanien ou le chemin de Régordane.

## **Chapitre 3 : Des produits d'importation ou en transit**

Outre les productions propres au Vivarais dont, comme nous venons de l'expliquer, certaines sont à l'origine de flux routiers généralement orientés est-ouest, unissant montagnes et plaines, la région est aussi traversée par des courants dont l'origine et la destination lui sont extérieures. Ces derniers n'en concourent pas moins à alimenter les routes vivaroises. Il s'agit avant tout du sel, mais aussi de plusieurs autres denrées ou matières premières, bois, poisson salé, épices, etc.

### **A- Une denrée d'importation majeure : le sel**

---

Il n'est pas besoin de rappeler ici l'importance du sel dans les courants d'échange au

Moyen Age, ni les diverses utilisations motivant sa commercialisation jusque dans les régions les plus éloignées des zones de production <sup>( 1408 )</sup>. Produit on ne peut plus encadré à partir des deux derniers siècles du Moyen Age, avant tout pour des raisons fiscales, les circuits de distribution du sel sont le reflet d'une organisation administrative stricte.

### a- L'organisation du commerce du sel en Languedoc

Il ne nous appartient pas ici de développer longuement les structures administratives et fiscales mises en place autour de la production et du commerce du sel en Languedoc <sup>( 1409 )</sup>. Rappelons toutefois, en ce qui concerne le Vivarais, que le sel qui y est commercialisé provient des étangs du rivage languedocien, acquis par le roi en 1290 <sup>( 1410 )</sup>. Outre le fait que cet approvisionnement soit « naturel », puisque les salines du littoral, de Maguelone aux Peccais, sont les plus proches de la région, la monarchie prend à plusieurs reprises des mesures pour contrôler le trafic du sel. En 1301, un accord avec le comte de Provence répartit l'écoulement des salines provençales et languedociennes entre les deux rives du Rhône <sup>( 1411 )</sup>. Ensuite, en 1341, le roi impose au Velay, au Gévaudan, au Forez, au Beaujolais, au Lyonnais, au Roannais, au Mâconnais et bien entendu au Vivarais de ne consommer que du sel provenant des salines des Peccais <sup>( 1412 )</sup>, cette obligation étant ensuite étendue, au XV<sup>e</sup> siècle, à la majeure partie de l'Auvergne <sup>( 1413 )</sup>. En 1445, Charles VII décide que le sel du Languedoc sera le seul à

<sup>1408</sup> ) Nous renvoyons le lecteur aux très nombreuses études qui ont vu le jour sur ce thème à la fin des années 1960 et dans les années 1970, à la suite du questionnaire lancé en 1956 [Le Goff (J.), Jeannin (J.) : « Questionnaire pour une enquête sur le sel dans l'histoire », *art. cité*]. Cf. avant tout les communications présentées sur le sujet au congrès des Sociétés Savantes de 1958 [*Bulletin Philologique et Historique*, 1958], ou encore, dix ans plus tard, Mollat (M.) dir. : *Le sel dans l'histoire, op. cit.* Dans les années 1980, on pourra citer encore Hocquet (J.-C.) : *Le roi, le marchand et le sel, l'impôt et le sel en Europe XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles* (table ronde d'Arc-et-Senans, 1986), *op. cit.*, qui rassemble plusieurs communications concernant le midi méditerranéen et le sillon rhodanien.

<sup>1409</sup> ) Aucune synthèse globale sur le sel languedocien, de la mer à la table, n'existe encore à ce jour. En ce qui concerne les lieux de production, cf. Dupont (A.) : « L'exploitation du sel sur les étangs de Languedoc du IX<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *art. cité* ; Dupont (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », *art. cité*. Sur le système de gabelle et de contrôle des circuits de distribution mis en place par le roi, cf. Spont (A.) : « La gabelle du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », *art. cité*. De 1891, il est bien vieilli mais n'a pas encore été remplacé. Seules quelques études concernent le système du tirage du sel du Rhône, cf. Billioud (J.) : « Le sel du Rhône, la ferme du tirage de l'Empire au XVI<sup>e</sup> siècle », *art. cité* ; Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de Francesco Datini, 1368-1379 », *art. cité*.

<sup>1410</sup> ) Dupont (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », *art. cité*, p. 107-108.

<sup>1411</sup> ) Cf. Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de Francesco Datini, 1368-1379 », *art. cité*, p. 174.

<sup>1412</sup> ) Moulinier (P.) : « Le sel du Rhône au Moyen Age », *art. cité*, p. 81-82.

être distribué jusqu'à Thiers, Billom, Bord-les-Orgues, mais cette mesure n'entrera jamais vraiment en application, les distances à parcourir renchérissant trop le sel par rapport à celui de l'Atlantique. Cette obligation d'achat se double de modalités de distribution du produit très strictes. Le sel doit obligatoirement transiter par les greniers royaux, où il est gabellé, avant de pouvoir être redistribué<sup>(1414)</sup>. Il y est en outre reconditionné. En effet, le sel marin, de faible valeur intrinsèque, voyage en vrac dans les cales des bateaux jusqu'au grenier ? Une fois gabellé, il n'est plus pensable d'en perdre la moindre quantité car, augmenté du montant de la taxe, c'est devenu un produit cher qui de ce point de vue fait l'objet d'un très grand contrôle<sup>(1415)</sup>.

Seul le transport entre la saline et le grenier est libre, au moins jusqu'en 1448, de même que le commerce après le grenier. A cette date, les deux souverains concernés (roi de France et roi de Sicile, comte de Provence), inspirés par Jacques Coeur qui y trouve des profits substantiels<sup>(1416)</sup>, s'entendent pour interdire la libre circulation entre la saline et le grenier : ce transport est alors affermé pour une durée longue, de 10 ans environ le plus souvent<sup>(1417)</sup>. Seul reste en définitive libre l'achat et la revente du sel après le grenier. En Languedoc, une vingtaine de greniers à sel royaux détiennent alors ce monopole, soit sur les lieux de production, ou à proximité, soit à l'intérieur des terres, et plus particulièrement sur les axes conduisant vers les zones de consommation, tels ceux de Sommières et Pont-Saint-Esprit qui nous concernent au premier chef<sup>(1418)</sup>. En effet, ce sont les deux greniers les plus proches du Vivarais où doivent s'approvisionner prioritairement les marchands et muletiers distribuant le sel dans le Massif Central. Il est peu probable que les greniers littoraux aient eu leurs faveurs, puisque sensiblement plus éloignés. Les relevés des gabelles royales perçues à ces greniers permettent d'en connaître l'importance entre 1449 et 1481<sup>(1419)</sup>. Alors que celui de Sommières vivote et fini à partir des années 1470 par ne plus rien rapporter, ce qui laisse penser qu'il cesse même parfois de fonctionner, celui de Pont-Saint-Esprit est indéniablement le plus important, représentant à lui seul autour de 50 % des rentrées de gabelles en Languedoc, cette part tendant à augmenter à la fin du XV<sup>e</sup> siècle.

L'importance du grenier à sel de Pont-Saint-Esprit est flagrante dès le XIV<sup>e</sup> siècle,

<sup>1413</sup> ) Cf. Spont (A.) : « La gabelle du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 431-433.

<sup>1414</sup> ) *Ibidem*.

<sup>1415</sup> ) Hocquet (J.-C.) : « Conditionnement du sel en Europe sous l'Ancien Régime », art. cité, p. 46-50.

<sup>1416</sup> ) Mollat (M.) : « Les spéculations de Jacques Coeur sur le sel de Languedoc », art. cité, p. 199-204 et « Le sel dans les affaires de Jacques Coeur », art. cité, p. 158-159.

<sup>1417</sup> ) Billioud (J.) : « Le sel du Rhône, la ferme du tirage de l'Empire au XVI<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 211-212.

<sup>1418</sup> ) Cf. la liste complète des greniers dans Spont (A.) : « La gabelle du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 468-469.

<sup>1419</sup> ) B.N.F., Nouv. aqu. fr, Ms. 2497, 20090 et 23915. Documents cités et exploités dans Spont (A.) : « La gabelle du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 468-469.

puisqu'en 1376 *Francesco Datini* se lance dans le tirage par le Rhône du sel des Peccais jusqu'à Beaucaire, Orange et Pont-Saint-Espirit, escomptant, en homme d'affaires avisé, retirer un profit substantiel de ces transports et de cette revente <sup>(1420)</sup>. Néanmoins, les coûts de transports sont tels que l'opération se solde finalement par un échec et une perte financière nette, au moins pour le grenier de Pont-Saint-Espirit, et dans une moindre mesure celui d'Orange, l'opération étant uniquement rentable à Beaucaire, beaucoup plus proche <sup>(1421)</sup>. C'est donc avant tout à partir de Pont-Saint-Espirit, et dans une moindre mesure de Sommières, qu'il faut chercher à étudier les flux sauniers parcourant le Vivarais à la fin du Moyen Age.

### **b- Le trafic du sel en Vivarais : une rente de situation ?**

Le remarquable essor du grenier de Pont-Saint-Espirit, qui surclasse tous les autres greniers Languedociens, est tout à fait compréhensible. Alors que ces derniers sont nombreux et se contrarient, assurant seulement leur domination sur des territoires réduits, celui de Pont-Saint-Espirit s'ouvre largement vers le nord et le nord-ouest. Ainsi, il est de fait en situation de monopole vers les montagnes du Massif Central, seul le Rouergue, le sud du Gévaudan, ou encore le diocèse de Saint-Flour trouvant meilleur compte à passer par des greniers plus méridionaux en empruntant la route de Lodève et du causse du Larzac par Millau, plus directe <sup>(1422)</sup>. De même, alors que le Lyonnais, le Mâconnais et le Forez sont tenus de s'approvisionner en sel languedocien, le grenier de Pont-Saint-Espirit est le plus septentrional, donc a priori le plus commode pour ces régions. Dans les deux cas, le Vivarais se trouve dans une situation privilégiée, sur un passage obligé, soit pour les routes transversales à destination du Velay, du Gévaudan et de l'Auvergne, soit pour les navires remontant vers le Lyonnais, le Forez et le Mâconnais.

### **Le trafic rhodanien en direction du nord**

La « montée » par le sillon rhodanien du sel provençal destiné aux contrées du nord est déjà attestée au XI<sup>e</sup> siècle, lorsqu'est mentionnée la *montatio salis ad partes superiores* <sup>(1423)</sup>. Parallèlement, dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins, le sel rassemblé à Lunel est transporté jusqu'à Pont-Saint-Espirit, manifestement par des voituriers rhodaniens <sup>(1424)</sup>.

<sup>1420</sup> ) Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de *Francesco Datini*, 1368-1379 », art. cité, p. 174.

<sup>1421</sup> ) *Ibidem*, p. 179.

<sup>1422</sup> ) Pour une présentation érudite de la route, cf. Soutou (A.) : *Le Larzac autour de la Couvertoirade*, *op. cit.*, p. 3-7, et pour sa mise en perspective dans les grands courants commerciaux européens à la fin du Moyen Age, cf. Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 126-132.

<sup>1423</sup> ) Romefort (J. de) : « Le sel de Provence du X<sup>e</sup> au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle : production, exportation fiscalité », art. cité, p. 172.

<sup>1424</sup> ) Ménard (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes, avec des notes et des preuves*, *op. cit.*, t. I, p. 78.

Par la suite, dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle et surtout au début du XIV<sup>e</sup> siècle, le déclin de Lunel face à Aigues-Mortes comme centre de distribution du sel royal confirme le développement de la voie rhodanienne, plus directement atteinte depuis la cité de Saint-Louis que depuis Lunel, situé à l'intérieur des terres <sup>(1425)</sup>.

Pour saisir l'importance du transport du sel sur le Rhône, il n'est qu'à considérer les volumes acheminés par les navires affrétés par *Francesco Datini* entre 1376 et 1379 des salines des Peccais jusqu'à Pont-Saint-Esprit : au moins 4000 tonnes <sup>(1426)</sup>. Faute de documents comptables, il est difficile de quantifier avec une telle précision les flux de sel remontant le Rhône au nord de Pont-Saint-Esprit, alors qu'une quantité sans doute importante, mais probablement pas majoritaire, s'oriente alors vers l'ouest et le Massif Central. Le fragment de compte de péage de La Voulte des années 1399 et 1400 que nous avons déjà exploité au sujet du commerce des grains ne concerne que le trafic descendant, excluant donc le sel. Celui de Baix, couvrant les années 1447-1450 <sup>(1427)</sup>, est plus intéressant, puisqu'il concerne les deux sens de circulation. Certains marchands et transporteurs ont un rythme de passage soutenu : ainsi, Michel Plaizant, de Beaucaire, et ses associés de Pont-Saint-Esprit, qui montent du sel vers Valence, Vienne et Lyon passent avec des chargements de 40 tonnes environ, à raison d'une à deux fois par mois. Les voyages d'autres mariniers, tel Claude Monier, également de Beaucaire, présentent la même régularité et portent eux aussi sur des chargements de 40 tonnes de sel environ chacun <sup>(1428)</sup>. Sur la période février 1447 - février 1448, ce sont ainsi 4703 tonnes de sel qui sont passées à Baix <sup>(1429)</sup>.

Au XV<sup>e</sup> siècle, le sel constitue jusqu'aux ¾ des flux commerciaux <sup>(1430)</sup>, ce que confirme le compte de l'année 1527 du péage de Saint-Symphorien-d'Ozon, en rive gauche du Rhône, au nord du Vivarais. Dans le sens de la montée, le sel représente 68,4 % des taxes perçues, le produit suivant étant le bois avec seulement 9,3 % <sup>(1431)</sup>. De fait, le sel imprime ainsi son propre rythme à l'ensemble de la navigation fluviale, puisque celle-ci ralentit nettement en hiver, ainsi qu'en témoignent les comptes

<sup>1425</sup> ) Dupont (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », art. cité, p. 110-111.

<sup>1426</sup> ) Villain-Gandossi (Ch.) : *Comptes du sel de Francesco di Marco Datini pour sa compagnie d'Avignon, 1376-1379*, op. cit., p. 52-62.

<sup>1427</sup> ) AD 38, B 2820, f°397-422 ; B 2854, f°10-39 ; cf. à leur sujet Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », art. cité.

<sup>1428</sup> ) Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », art. cité, p. 290-291.

<sup>1429</sup> ) *Ibidem*, p. 292.

<sup>1430</sup> ) Moulinier (P.) : *Le sel du Rhône au Moyen Age*, op. cit., p. 270.

<sup>1431</sup> ) AD 38, B 4463.

journaliers de passage au péage de Baix entre 1447 et 1450. Certes, les conditions naturelles ne sont pas forcément toujours favorables à une navigation hivernale, mais la très brutale chute du trafic enregistrée de décembre à février porte avant tout sur le sel et s'explique très largement par la non production des salines des Peccais sur cette période ( <sup>1432</sup> ). A l'inverse, même si les mois de printemps sont les plus difficiles en terme de navigation, et les plus risqués puisqu'ils connaissent les plus fortes crues, le trafic du sel reprend, malgré un surcoût de transport très élevé lié aux conditions défavorables, car la production elle-même a repris ( <sup>1433</sup> ).

### **Le trafic à destination du Massif Central par les routes transversales**

Traversant le Vivarais sans entraîner nécessairement de relations commerciales avec sa population, ce sel n'apparaît de fait pas ou peu dans la documentation notariale régionale. En outre, l'absence de travaux récents sur le commerce et l'économie d'échange en Auvergne et en Velay à la fin du Moyen Age ne facilite pas notre approche de la question. Quelques actes vivarois attestent pourtant, ou plutôt suggèrent, le passage de quantités de sel relativement importantes.

Déchargé au grenier à sel de Pont-Saint-Esprit, il part alors probablement essentiellement par la route de Barjac et Joyeuse ou Les Vans, aboutissant à Luc ou Pradelles, que nous avons décrite comme étant l'une des principales du Vivarais ( <sup>1434</sup> ). En effet, c'est l'accès le plus direct au Massif Central depuis Pont-Saint-Esprit. C'est d'ailleurs par cette route que l'abbaye des Chambons achemine le sel pour lequel elle obtient une franchise de gabelle au grenier de Pont-Saint-Esprit, en 1410 ( <sup>1435</sup> ) et en 1439 ( <sup>1436</sup> ), alors que l'abbaye dispose de franchises de péage à Joyeuse depuis le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle ( <sup>1437</sup> ). Ce n'est pourtant pas la seule route concernée par le sel, que l'on rencontre sur tous les axes, ainsi que l'attestent les tarifs de péage.

La route de Viviers au Puy est aussi concernée par le sel. En effet, on sait que les péages d'Aubenas, comme l'atteste le tarif de 1397 ( <sup>1438</sup> ), et de Montpezat, selon le tarif de 1378 ( <sup>1439</sup> ), taxent le sel en transit, alors que c'est la seule marchandise à être taxée explicitement au péage de Mayres en 1532, tous les autres articles portant sur les

<sup>1432</sup> ) Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », art. cité, p. 289-290.

<sup>1433</sup> ) Villaine-Gandossi (Ch.) : *Comptes du sel de Francesco di Marco Datini pour sa compagnie d'Avignon, 1376-1379, op. cit.*, p. 60, n°1.

<sup>1434</sup> ) Cf. t. II, p. 428-441 et 508-525.

<sup>1435</sup> ) AD 07, 59J 49, p. 208.

<sup>1436</sup> ) AD 48, 6J 1, f°43v°.

<sup>1437</sup> ) AD 07, 1H 11.

<sup>1438</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, n°18.



différentes espèces animales transitant par la vallée de l'Ardèche <sup>(1440)</sup>. Dès le départ de la vallée du Rhône, en 1159, les habitants de la cité de Viviers, reçoivent d'ailleurs de leur seigneur, l'évêque, le droit de vendre du sel sans lui payer aucune taxe, concession qui se double de celle du monopole de la vente, interdisant à tout étranger à la cité de se livrer à ce commerce <sup>(1441)</sup>. La ville, où le commerce du sel semble être actif, doit se plier à l'organisation de la gabelle royale, ce qui occasionne plusieurs conflits, comme en 1366 <sup>(1442)</sup>, ou encore en 1371 <sup>(1443)</sup>, avant qu'en 1419, Charles VI autorise ses habitants à implanter un grenier franc de droits de gabelle jusqu'à hauteur de 3000 livres pendant trois ans <sup>(1444)</sup>.

En 1475, c'est un marchand de Privas, Guilhem Garnier, qui contracte avec Antoine Deuzet et Vital *Pruci*, de Rochemaure, ces derniers devant livrer une centaine de mesures <sup>(1445)</sup> de sel de Pont-Saint-Esprit à Privas <sup>(1446)</sup>. Par ailleurs, le comte de Valentinois, seigneur de Privas, entretient un grenier à sel dans cette ville, dont l'existence est attestée en 1466, mais rien ne nous permet de connaître ses fonctions exactes. Tout au plus sait-on alors que le seigneur prélève 5 sous par charge de sel qui y est entreposée, sans que nous soyons renseignés sur une quelconque obligation d'y déposer tout le sel transitant par la ville, ou au moins tout celui qui doit y être vendu <sup>(1447)</sup>. Au-delà de Privas, sur la route du Massif Central, on rencontre le péage de Mézilhac, où le sel fait l'objet d'attentions soutenues : il est mentionné avec soin dans le tarif de 1347, taxé en nature à part du sel, ou en numéraire <sup>(1448)</sup>.

Nous avons expliqué que plusieurs routes parallèles partent de Valence en direction du Velay, traversant le Plateau de Vernoux. La ville de Valence, extérieure au Vivarais mais qui en est si proche qu'elle étend sa sphère d'influence loin en rive droite du Rhône,

<sup>1439</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>1440</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, pièce 19.

<sup>1441</sup> ) AM Viviers, AA 15, n°10 ; AD 07, 29J 5, pièce 1 ; Régné (J.) : « Catalogue des actes de la ville de Viviers », n°2.

<sup>1442</sup> ) AM Baix, AA 3, n°5.

<sup>1443</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°10.

<sup>1444</sup> ) AM Viviers, AA 15, n°10, f°14.

<sup>1445</sup> ) Une perforation du document, qui a été utilisé comme couverture, nous empêche malheureusement de connaître la mesure en question. Cependant, on peut penser qu'il s'agit d'une éminée ou d'une saumée, qui sont les deux mesures courantes dans la région pour le sel.

<sup>1446</sup> ) AD 07, 2E 1578, f°35v°.

<sup>1447</sup> ) AD 07, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5.

<sup>1448</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, f°5v<sup>o</sup>, traduction de 1602.

est un carrefour saunier majeur du Rhône. L'un des ports de Valence est d'ailleurs totalement spécialisé dans ce commerce, la porte qui y conduit apparaissant même à plusieurs reprises dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle sous le nom de Portalet du Sel<sup>(1449)</sup> ou de Porte des Navires du Sel<sup>(1450)</sup>. Valence, siège du plus important grenier à sel du Dauphiné<sup>(1451)</sup>, est d'ailleurs l'une des villes où les Datini implantent une boutique à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(1452)</sup>, de nombreux grands marchands sauniers du Languedoc étant originaires de la ville<sup>(1453)</sup>. Les greniers et les marchands valentinois peuvent donc largement alimenter le cœur du Vivarais et le Massif Central par Chalençon et Saint-Agrève.

Un grenier à sel seigneurial est attesté à Tournon en 1492, dont l'actuelle rue du Grenier à Sel conserve encore le souvenir, signe du rôle tenu par cette ville dans ce commerce : mal renseigné, nous ne le connaissons toutefois qu'indirectement par la mention fortuite de Guillaume *Dedan*, qui en est *mensurator salis*<sup>(1454)</sup>. Là encore, comme Privas ou Valence, Tournon est au débouché d'un axe majeur conduisant vers le Massif Central par la vallée du Doux, cette dernière doit donc probablement voir transiter du sel dans une quantité qu'il ne nous est pas permis de préciser. C'est ainsi qu'en 1456, Jacques d'*Eyriis*, Jean de *Valoris* et Guilhem *Moleris*, de Lamastre, sont en litige avec Jean *Mistarilis*, marchand de Tournon, au sujet de trente saumées de sel qu'ils ont transporté jusqu'à Lamastre et qu'ils doivent solder<sup>(1455)</sup>.

Plus au nord encore, au pied sud du mont Pilat, il est intéressant de constater que des rentes en sel sont assignées au XV<sup>e</sup> siècle sur le poste de péage de Maclas, qui porte sur la route de Boeuf au Puy par Bourg-Argental et Yssingieux, témoignant de fait du transit de cette marchandise sur un axe où on ne l'attendrait pas nécessairement<sup>(1456)</sup>. Quittant le sillon rhodanien très au nord, il s'oriente ensuite vers le sud-est, desservant des régions qu'il est, en venant du sud, plus avantageux de rejoindre par Tournon et Saint-Félicien. Toutefois, la desserte du nord du Plateau impose que du sel transite par cet axe.

Le sel pouvait aussi gagner le Vivarais et ses marges depuis le grenier de

<sup>1449</sup> ) AM Valence, BB 3, f° 179.

<sup>1450</sup> ) AD 26, E 2499.

<sup>1451</sup> ) Rossiaud (J.) : « Francis Mayaud, marchand de Valence, vers 1450-vers 1530 », art. cité, p. 104.

<sup>1452</sup> ) Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de Francesco Datini, 1368-1379 », art. cité, p. 173.

<sup>1453</sup> ) *Ibidem*.

<sup>1454</sup> ) AD 07, G 305.

<sup>1455</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, registre de M<sup>e</sup> *Floreti*, non coté, f°36.

<sup>1456</sup> ) AD 42, 1J 146, p. 6.

---

Sommières, par Alès et Saint-Ambroix. En effet, pour rejoindre le chemin de Régordane, par Alès et gagner les confins du Vivarais et du Gévaudan, dans la région de Portes, Villefort ou Génolhac, ou même le Plateau, la route de Sommières est sensiblement plus courte. C'est d'autant plus vrai avant la fondation d'Aigues-Mortes et l'essor des salines de Peccais qui lui est lié, que le sel provient alors avant tout de tables saunières situées entre Frontignan et la Petite-Camargue. Lunel, directement relié à Alès par Sommières, apparaît alors comme le pôle de centralisation de la production <sup>(1457)</sup>. Cependant, les seuls actes mentionnant du sel provenant de Sommières, ou au moins directement du Midi, sont anciens. En effet, ils sont tous antérieurs au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle : il s'agit de donations pieuses en faveur d'établissements ecclésiastiques du Plateau. En 1184, Bertrand d'Anduze donne à la chartreuse de Bonnefoy 10 saumées de sel à prendre au grenier de Sommières, avec exemption de tous péages et autres droits, mais il ne s'agit pas encore d'un grenier royal, simplement d'un grenier seigneurial <sup>(1458)</sup>. Peu de temps après, en 1187, c'est Bertrand, comte de Melgueil, qui donne cinq saumées de sel à la chartreuse, sel à prendre à Alès <sup>(1459)</sup>. En 1198, c'est Raymond Pelet, seigneur d'Alès, mais aussi héritier du comté de Melgueil, donc détenteur de salines, qui accorde à la chartreuse toutes franchises de péage et un cens de cinq saumées de sel à prendre à Alès <sup>(1460)</sup>, ce sur quoi il renchérit encore en 1200, en accordant à la chartreuse une éminée de sel sur chaque muid perçu à la leyde d'Alès <sup>(1461)</sup>. En 1210, c'est au tour de Bertrand et Pierre d'Anduze, coseigneur d'Alès, de donner 40 setiers de sel à la chartreuse, à prendre au grenier d'Alès <sup>(1462)</sup>. Cette longue succession de concessions démontre bien qu'une partie du sel vivarois provient, au moins aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, directement du littoral sans passer par Pont-Saint-Esprit ou la vallée du Rhône. Cependant, par la route de Sommières et d'Alès, le transport est exclusivement terrestre, avec les surcoûts que cela peut induire sur une denrée pondéreuse de valeur intrinsèque relativement modeste, et il est permis de se demander si un tel circuit existe encore à la fin du Moyen Age, ou si le grenier de Pont-Saint-Esprit, approvisionné par voie d'eau, ne se trouve pas alors de fait en situation de monopole. S'il est impossible de connaître la part du sel régional qui pouvait transiter par Sommières aux deux derniers siècles du Moyen Age, le tarissement des revenus de la gabelle qui y est perçue, permet de penser

<sup>1457</sup> ) Dupont (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », art. cité, p. 104 ; Millerot (Th.) : *Histoire de la ville de Lunel*, op. cit., p. 439 et ss. ; Romestan (M.) « Le rôle économique des étangs », art. cité, p. 63.

<sup>1458</sup> ) Acte aujourd'hui perdu, analyse du XVII<sup>e</sup> siècle donnée d'après un inventaire des archives de la chartreuse dans Poncer : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., p. 63.

<sup>1459</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 73, n°60.

<sup>1460</sup> ) *Ibidem*, p. 73-74, n°61.

<sup>1461</sup> ) Acte aujourd'hui perdu, analyse du XVII<sup>e</sup> siècle donnée d'après un inventaire des archives de la chartreuse dans Poncer : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., p. 63.

<sup>1462</sup> ) AD 07, 59J 49.

que ce n'est plus une voie d'approvisionnement de première importance, même si auparavant, elle a pu jouer un rôle certain.

## B- Divers produits d'importation et en transit

---

Parallèlement au sel, le Vivarais importe, ou voit passer sur ses routes en direction des régions voisines, d'autres denrées ou matières premières qui alimentent, elles aussi, les routes de la région. Certes, le volume qu'elles génèrent est sans commune mesure avec les flux induits par le sel, ou le vin, les grains et le bétail, mais, à l'image de productions vivaroises comme le bois, les draps et les cuirs, elles participent, à leur niveau, à l'animation des routes étudiées.

### a- Les bois

Nous avons déjà évoqué le bois vivarois, de châtaignier avant tout, qui quitte la région en direction du sud-est, essentiellement pour fabriquer de la vaisselle vinaire. Ici, il ne sera pas question de productions locales, mais bien de bois en transit par le sillon rhodanien. Outre le sel, qui anime les circulations montantes, le transit du bois descendant des massifs alpins par l'Isère anime le Rhône au sud de Valence, où se situe le confluent Isère – Rhône. Les tarifs de péage rhodaniens que nous possédons en témoignent. Tous taxent le bois avec un luxe de détail, s'attachant comme à Montélimar-Rochemaure aux différentes essences (sapin, peuplier...), ou aux différentes formes (madriers, planches, troncs...) <sup>(1463)</sup>. Le compte du péage de La Voulte, conservé pour une partie des années 1399-1400 dans le sens de la descente, nous donne à connaître la nature exacte de produits passant à la « décize » <sup>(1464)</sup>. Le bois constitue le chargement le plus fréquent, à égalité avec les grains ; il est présent dans le chargement de 40 % des navires passant entre septembre 1399 et août 1400. L'origine de ce dernier peut être approchée par celle des mariniers qui le transportent. Tous ou presque proviennent de localités du Royans ou du Grésivaudan, situées au pied des Alpes ou des Préalpes : Sassenage, Saint-Nazaire-en-Royans, Saint-Quentin-sur-Isère, Frogès, Chambrand <sup>(1465)</sup>. C'est pour cette raison que le transport du bois n'anime le Rhône qu'au sud de Valence, le nord, depuis Lyon étant presque épargné par ces transports. Le compte du péage de Saint-Symphorien-d'Ozon en est une bonne illustration. Sur l'année 1527, le bois ne représente que pour 2,6 % des revenus du péage dans le sens de la descente, part insignifiante comparée aux passages à La Voulte et, même si on ne peut comparer directement un nombre de passages avec une part de revenus, la différence est indéniable entre les deux péages.

---

<sup>1463</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960, cf. infra, annexe n°4.

<sup>1464</sup> ) B.N.F., Nouv. acq. lat., Ms. 2131. Cf. infra annexe n°6.

<sup>1465</sup> ) Le transport du bois depuis les Alpes par l'Isère et la Durance, cf. Fouilland (S.) et Furestier (D.) : « Le flottage sur la Durance et sur l'Isère hier et aujourd'hui », art. cité, où les différentes techniques attestées au Moyen Age, qu'il s'agisse du flottage par radeau ou du transport par bateau sont étudiées.

L'approvisionnement des centres urbains méridionaux confirme l'importance de la voie rhodanienne comme « artère du bois ». Ainsi, Avignon est abondamment approvisionné, dès le XIII<sup>e</sup> siècle, par du bois descendant le Rhône, débarqué au port d'Aurose, qui constitue le véritable bûcher de la ville où, à la fin du Moyen Age, tous les marchands de bois aisés du Bas-Rhône possèdent une maison<sup>(1466)</sup>. La ville de Montpellier elle-même, pourtant plus éloignée du sillon rhodanien, s'approvisionne aussi en bois alpin flotté ou porté sur le Rhône<sup>(1467)</sup>, alors que des massifs forestiers plus proches, à l'image de celui de l'Aigoual, auraient pu servir<sup>(1468)</sup>. Il est probable que les coûts de transports par voie terrestre auraient été prohibitifs, et il est significatif que ces bois semi-locaux ne constituent pas une concurrence pour les bois alpins, uniquement mis en parallèle avec les bois des Pyrénées venus par l'Aude. La Provence littorale, elle aussi largement dépourvue de bois d'oeuvre et de bois de marine, a recours aux forêts dauphinoises, le bois transitant alors par le Rhône jusqu'à Arles<sup>(1469)</sup>, la Provence intérieure, comme par exemple la région aixoise, plus éloignée du Rhône, préférant pour sa part les bois flottés sur la Durance, qui échappent au Vivarais<sup>(1470)</sup>. La très large reconstruction de Marseille après les dégâts causés par les Aragonais en 1423 implique un approvisionnement en bois considérable qui illustre les possibilités de transit sur le Rhône. Alors que la ville s'approvisionne dans les Alpes du sud, par flottage sur la Durance, Charles VII accorde des franchises pour faire transiter sur le Rhône, depuis les forêts dauphinoises 1000 radeaux de bois en trois ans, ce qui fut fait et ne suffit pas, impliquant d'en faire passer encore une fois le terme échou : c'est dire le flux quasi continu qui devait descendre le fleuve, longeant le Vivarais<sup>(1471)</sup>.

Le bois est donc bien à l'origine d'un trafic majeur sur le sillon rhodanien, dont on peut penser que la circulation est favorisée parce qu'il constitue un fret de retour pour les navires assurant l'*ascencio salis* depuis les Peccais et Pont-Saint-Esprit. Le compte journalier du péage de Baix des années 1447-1450 le démontre nettement, puisque la majeure partie des mariniers montant du sel repasse ensuite chargés de grain et de bois<sup>(1472)</sup>.

<sup>1466</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 486.

<sup>1467</sup> ) Combes (J.) : « Montpellier, des origines à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 28.

<sup>1468</sup> ) L'ensemble du cartulaire du prieuré de Notre-Dame du Bonheur, situé non loin du sommet du mont Aigoual atteste qu'à la fin du Moyen Age, le couvert forestier de ce massif est encore très étendu, la déforestation poussée qui le caractérisera au XIX<sup>e</sup> siècle ne semblant pas encore être à l'oeuvre [Germer-Durand (E.) : *Cartulaire du prieuré de Notre-Dame-du-Bonheur*, op. cit.]. Pour une première synthèse sur ce secteur, cf. Mulon (M.) : « La forêt de l'Aigoual et l'origine de ce toponyme », art. cité.

<sup>1469</sup> ) Stoff (L.) : *Arles à la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 202-203.

<sup>1470</sup> ) Boyer (J.) : « Le commerce des bois de charpente et menuiserie à Aix-en-Provence aux XV<sup>e</sup>, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 121.

<sup>1471</sup> ) Baratier (E.), Rambert (G.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 574-75.

## b- Le poisson, les épices et les produits d'importation

Alors que le Midi méditerranéen fournit du sel à la majeure partie de la moitié sud du Royaume, il faut lui associer d'autres denrées, générant certes un trafic infiniment moindre, mais qu'il ne faudrait pas pour autant négliger dans la mesure où il concerne des produits tout à fait originaux, ou encore des produits rares.

### Le poisson

Si la consommation de poisson de rivière est bien attestée dans la documentation vivaroise, qu'il s'agisse des lamproies et autres gros poissons rhodaniens que l'on rencontre à de nombreuses reprises dans la documentation<sup>(1473)</sup>, où des produits des lacs et des rivières de montagne<sup>(1474)</sup>, le poisson de mer est aussi présent. Ainsi, le cartulaire-chronique de l'abbaye de Saint-Chaffre, présentant le fonctionnement de cet établissement à fin XI<sup>e</sup> siècle ou au début XII<sup>e</sup> siècle, nous apprend que l'approvisionnement en poisson de mer est du ressort du cellérier, ce dernier ayant droit de prendre sur les revenus de l'abbaye les sommes nécessaires à son voyage jusqu'en bord de mer. Le legs d'une rente d'une saumée de poisson salé consenti par Guilhem VIII, seigneur de Montpellier, à la chartreuse de Bonnefoy, en 1204, confirme l'existence de courants d'échange en la matière<sup>(1475)</sup>. Certes, il ne s'agit pas directement ici d'une transaction commerciale, mais est-il pensable qu'une telle libéralité ait été concédée sans que l'usage de transporter du poisson salé aussi loin du bord de mer, dès le début du XIII<sup>e</sup> siècle ait existé ? On peut en douter.

Par la suite, plusieurs tarifs de péages vivarois attestent clairement de l'existence de tels courants commerciaux. Ainsi, le poisson de mer salé est-il clairement taxé à six des dix péages pour lesquels on a conservé un tarif complet ou presque complet. Le poisson salé est de la sorte taxé à Saint-Ambroix en 1325<sup>(1476)</sup>, à Montpezat en 1378<sup>(1477)</sup>, à Aubenas en 1397<sup>(1478)</sup>, à Alès en 1412<sup>(1479)</sup> et enfin à Privas en 1466<sup>(1480)</sup> pour ce

<sup>1472</sup> ) Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », art. cité, p. 290-291.

<sup>1473</sup> ) AD 34, B 26, f°LXVIIv°-LXVIII ; Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, ordre de Saint-Benoit, suivi de la chronique de Saint-Pierre du Puy et d'un appendice de chartes*, op. cit., n°CCCXXXVII, p. 113

<sup>1474</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°38, p. 50.

<sup>1475</sup> ) Germain (A.) : *Liber instrumentorum memorialium*, op. cit., p. 195.

<sup>1476</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11.

<sup>1477</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>1478</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, n°18.

<sup>1479</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

qui est des péages portant sur des routes transversales. Le tarif de La Voulte en 1331 s'appliquant, lui, au sillon rhodanien, mentionne aussi du poisson de mer<sup>(1481)</sup>. Le tarif de Privas de 1466 précise même que les poissons salés transitant par le mandement sont des « arans blancs et saurets ». Là encore, la documentation notariale vivaroise ne nous livre aucun acte concernant une vente de poisson, mais il est vrai que ces derniers devaient être débités au détail dans la région, ce qui n'occasionnait pas, bien entendu, la rédaction d'un acte authentique. Il en va différemment à Marseille, où les archives notariales ont conservé le souvenir de nombreux achats de poisson salé conclu par des marchands de l'intérieur des terres, dont des Privadois, des Montiliens ou des Valentinois qui doivent ensuite rediffuser leur marchandise dans la région, au moins sur les marchés urbains<sup>(1482)</sup>. Ce poisson à destination du nord passe au port d'Arles et suit le sillon rhodanien<sup>(1483)</sup>. Néanmoins, pour d'évidentes raisons de conservation d'une marchandise hautement fragile, ce commerce est avant tout saisonnier, concernant uniquement ou presque la période septembre-mai, la période de carême constituant même un véritable pic de consommation sur les marchés de l'intérieur de la Provence<sup>(1484)</sup>.

### Les épices et les denrées d'importation

Les tarifs de péage vivarois livrent aussi l'existence de flux commerciaux plus originaux, composés d'épices et de produits rares. Le tarif du péage de Privas de 1466 apporte même une liste des épices vendues : y figurent le poivre, le gingembre et la cannelle<sup>(1485)</sup>. Le péage d'Alès de 1412 taxe pour sa part le poivre, le gingembre, la cannelle et le safran<sup>(1486)</sup>. Ces épices sont aussi taxées à Saint-Ambroix en 1325, avec en plus ici la girofle<sup>(1487)</sup>. On pourrait douter que ces épices passent en quantité aux différents péages où ils sont attestés. Néanmoins, l'exemple du poivre est significatif. C'est incontestablement une épice présente dans les campagnes, au moins sur les tables aisées, ainsi qu'en témoignent un certain nombre de redevances seigneuriales. Par exemple, en 1064, *Ricardus de castello Tornone* doit une livre de poivre annuelle de

<sup>1480</sup> ) AD 07, E dépôt 75, AA 3, 4 et 5.

<sup>1481</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

<sup>1482</sup> ) Stoff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 207 ; Baratier (E.), Rambert (G.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 576-577.

<sup>1483</sup> ) Stoff (L.) : *Arles à la fin du Moyen Age*, op. cit., p. 201.

<sup>1484</sup> ) Stoff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 209.

<sup>1485</sup> ) AM Privas, AA 3, 4 et 5.

<sup>1486</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

<sup>1487</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11.

redevance aux chanoines de Saint-Barnard de Romans<sup>(1488)</sup>. C'est encore une livre de poivre qu'Armand du Pouzin donne à la chartreuse de Bonnefoy en 1230<sup>(1489)</sup>. En 1252, c'est Pons *del Barre*, qui vend à Bertrand de Beaune, de Pradelles, divers cens dont deux livres de poivre perçues sur des tenanciers de Pradelles<sup>(1490)</sup>.

Outre les épices, les tarifs de plusieurs péages portent sur des fruits méditerranéens, comme les agrumes. La provenance de ces dernières ne nous est pas précisément connue, mais elles semblent arriver de la riviera ligure<sup>(1491)</sup>. Les dattes sont aussi attestées, de même que le riz, mentionné lui aussi dans quelques tarifs de péage, et qui provient probablement d'Espagne<sup>(1492)</sup>. Signalons aussi le sucre en pain, provenant sans doute de Sicile<sup>(1493)</sup>, le sucre andalous, malgré l'importance de la production<sup>(1494)</sup>, ne remontant pas au nord des Pyrénées et ne pouvant contenir l'expansion du sucre palermitain dans l'ensemble du Languedoc dès les premières années du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(1495)</sup>. Par où transitent tous ces produits ? L'activité du port de Marseille, bien étudiée, laisserait penser que ces denrées sont importées par la cité phocéenne, ce que confirment plusieurs ordonnances de Louis XI. En novembre 1463, peu après la création des foires de Lyon, ce dernier interdit que toutes les denrées d'importation à destination du royaume soient débarquées ailleurs que dans les ports languedociens ou roussillonnais, ce qui implique qu'auparavant, ce n'était pas majoritairement le cas, sans quoi l'ordonnance aurait été sans objet<sup>(1496)</sup>. Néanmoins, dès 1464, les navires à destination de France mouillent à nouveau à Marseille, ce qui pousse le roi à prendre une mesure identique en 1471, qui n'est, elle non plus, pas longtemps suivie d'effet, puisqu'en 1473, le commerce du royaume avec Marseille portant sur les produits prohibés a déjà repris<sup>(1497)</sup>. Il est vrai que l'inexorable ensablement du port d'Aigues-Mortes aboutit à son rapide déclin à la fin Moyen Age, précipitant celui de Montpellier comme centre de

<sup>1488</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard de Romans*, op. cit., n°130.

<sup>1489</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°201.

<sup>1490</sup> ) BM du Puy, Ms 105, p. 133.

<sup>1491</sup> ) Stouff (L.) : « *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 108.

<sup>1492</sup> ) Baratier (E.), Rambert (G.) : *Histoire du commerce de Marseille*, op. cit., t. II, p. 542 ; Romestan (G.) : « L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle », p. 790.

<sup>1493</sup> ) Sur la production de sucre ibérique, on consultera par exemple Guiral-Hadzhossif (J.) : « La diffusion et la production de la canne à sucre (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) », art. cité, et pour le sucre sicilien, Brec (H.) : « Les jardins de Palerme (1290-1460) », art. cité.

<sup>1494</sup> ) Guiral-Hadzhossif (J.) : « La diffusion et la production de la canne à sucre (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle) », art. cité.

<sup>1495</sup> ) Larguier (G.) : *Le drap et le grain en Languedoc, Narbonne et Narbonnais 1300-1789*, op. cit., p. 201-204.

<sup>1496</sup> ) Gandilhon (L.) : *La politique économique de Louis XI*, op. cit., p. 245.

<sup>1497</sup> ) *Ibidem*, p. 251.



commerce lointain. Parallèlement, Lyon s'affirme comme le centre de redistribution européen des épices et des produits et denrées d'importation, essentiellement alimenté par le port de Marseille et le sillon rhodanien, en dépit des efforts languedociens <sup>(1498)</sup>. Nous l'avons déjà évoqué, le déclin du chemin de Régordane, qui double le Rhône par les montagnes vivaro-vellaves et les Cévennes, est alors scellé au profit du sillon rhodanien, unissant directement les deux villes. En outre, c'est tout au long du sillon rhodanien que des quantités, sans doute réduites, de ces denrées s'orientent vers le Massif Central, traversant ainsi le coeur du Vivarais.

Le Vivarais jouit, en ce qui concerne le sel et plusieurs autres denrées et produits, d'une véritable « rente de situation ». Entendons par là qu'un trafic totalement étranger, qui lui est destiné en proportion infime, induit pourtant des flux considérables par le simple fait que la région soit largement ouverte sur le sillon rhodanien. Du bois ne lui étant pas prioritairement destiné y transite vers le midi méditerranéen. En sens inverse, le trafic majeur est incontestablement celui du sel, le sillon rhodanien étant la seule issue facile des régions de productions en direction du nord. De même, le Vivarais constitue une zone de passage souvent obligée entre les deux tiers nord du Massif Central et les rivages méditerranéens pour l'approvisionnement en sel. A ce dernier, associons aussi, mais dans une moindre mesure, du poisson salé, que l'on rencontre vendu en quantités relativement importantes dans des ports comme Marseille. A une échelle plus limitée, on rencontre aussi des denrées rares, d'importation plus ou moins lointaine, qui évoqueraient de prime abord les milieux urbains aisés, les opulentes bourgeoisies, ou bien les cours épiscopales et princières. C'est sans doute vrai pour celles remontant le Rhône en direction des foires de Lyon dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle, mais nous en trouvons aussi, fait plus surprenant, sur des routes reliant le midi méditerranéen au Massif Central.

## Chapitre 4 : Pèlerins et pèlerinages : sur les routes de Notre-Dame du Puy

Outre le trafic commercial, qui représente l'essentiel des circulations sur les routes de la région, la proximité, immédiate ou relative, de sanctuaires comme Le Puy, ou encore Saint-Gilles, confère à plusieurs axes vivarois un rôle pérégrinant certain. Néanmoins, le pèlerin chemine humblement, ne concluant aucun contrat et ne payant pas de péage, ce qui le rend très discret à nos yeux, on pourrait même dire presque transparent. La documentation n'en mentionne que très peu et seule une étude des différents sanctuaires et de leur rayonnement peut finalement permettre de déduire que des pèlerins fréquentent telle ou telle route. L'un des premiers centres de pèlerinage de la chrétienté, Notre-Dame du Puy, se trouve aux portes du Vivarais. C'est indiscutablement celui qui concerne le plus les routes vivaroises et c'est vers ce dernier que les pèlerins s'orientent prioritairement. Il a parfois été avancé que d'autres pèlerinages mariaux locaux aient existé au Moyen Age. Il en irait ainsi d'un pèlerinage à Notre-Dame de Thines <sup>(1499)</sup>. Les

---

<sup>1498</sup> ) Cf. à se sujet, Gascon (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands, op. cit.*, t. I, p. 82-94.

arguments plaçant en faveur d'une telle ancienneté ne sont guère probants. Il semble plutôt que l'on soit en présence de simples processions n'ayant pas le caractère d'un vrai pèlerinage. Celles-ci apparaissent en outre tardivement, au XVII<sup>e</sup> siècle, la première attestation implicite d'un attrait local particulier figurant dans une visite pastorale de 1675. Jamais encore la documentation n'a livré l'existence d'un quelconque sanctuaire vivarois ayant donné naissance à un véritable pèlerinage au Moyen Age.

Bien que comptant parmi les pèlerinages les plus importants, celui de Notre-Dame du Puy n'a jamais fait l'objet d'une étude de synthèse, et nous devons encore exploiter plusieurs travaux de qualité et d'intérêt variables. Outre les publications d'historiens locaux, que nous ne reprendrons ici qu'avec la plus extrême prudence tant ils sont fantaisistes<sup>(1500)</sup>, les différentes études successives se sont avant tout attachées aux lieux de pèlerinage même, focalisées sur la cathédrale et ses abords, aux cérémonies et à la liturgie de Notre-Dame du Puy, plus qu'au pèlerinage perçu comme un voyage<sup>(1501)</sup>. Finalement, seuls deux articles abordent sérieusement la question des origines du pèlerinage et de son développement, sous l'angle historique. Ils relèguent chroniqueurs et traditions au second plan, au profit d'une étude des sources originales, qui amène à des révisions importantes<sup>(1502)</sup>. Par ailleurs, l'hôtel-dieu, jouxtant la cathédrale, est indissociable du pèlerinage, mais ce dernier n'a, pour l'heure, lui non plus, encore jamais été étudié de manière approfondie et synthétique<sup>(1503)</sup>.

### A- Les origines du pèlerinage marial et son essor

---

Les premières décennies du pèlerinage marial ne sont renseignées par aucun texte et se perdent dans le vide documentaire. Les seuls documents existant sont en fait des faux, ce que l'historiographie vellave n'a pas nécessairement perçu. Quelques jalons permettent toutefois d'esquisser une chronologie de l'histoire du culte marial.

#### a- Une origine carolingienne mythique

<sup>1499</sup> ) Carlat (M.) : « Notre-Dame de Thines en Vivarais ou le pèlerinage oublié », art. cité, p. 74-75.

<sup>1500</sup> ) On retiendra particulièrement parmi eux Boudon-Lasherme (A.) : *Le Grand Pardon de Notre-Dame du Puy de 992 à 1921*, op. cit. L'auteur, bon connaisseur de la documentation vellave, lui-même collectionneur d'archives ayant eu accès à plusieurs fonds aujourd'hui perdus ou disparus, mêle toutefois à son propos historique de nombreuses légendes et traditions relatées par des chroniqueurs modernes qu'une critique historique élémentaire, ou le simple bon sens, permettent d'écarter.

<sup>1501</sup> ) On citera ici Reinburg (V.) : « Les pèlerins de Notre-Dame du Puy », *Revue d'Histoire de l'Eglise de France*, 1989, p. 297-313.

<sup>1502</sup> ) Cubizolles (P.), avec la collaboration d'E. Magnou-Nortier : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1995, p. 33-74 ; Cubizolles (P.) : « Le jubilé de Notre-Dame du Puy », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1997, p. 43-74.

<sup>1503</sup> ) Outre différents travaux ponctuels sur la vie de l'hôtel-dieu, portant généralement sur la fin du Moyen Age, le seul travail d'ensemble est un catalogue d'exposition : *Dix siècles d'activité hospitalière au Puy-en-Velay. Exposition au musée Crozatier, été 1997*, Le Puy, 1997, 191 p. Une bibliographie assez large des différents travaux concernant l'hôtel-dieu y est présentée.

Le premier texte à mentionner clairement la venue de pèlerins au Puy est un faux diplôme de Charlemagne du 19 janvier 803<sup>(1504)</sup>. Ce dernier est censé avoir créé par cet acte une institution curieuse : dix « chanoines pauvres » (*decem canonicos pauperes*) appelés à servir l'église cathédrale du Puy, vers laquelle afflue une grande foule du monde entier. Cet acte est indubitablement un faux grossier. Sa tradition, tout d'abord, est déplorable. En effet, il n'apparaît jamais avant 1766, lorsque les « chanoines pauvres » de la cathédrale le présentent en justice pour faire valoir des droits à égalité avec ceux du chapitre cathédral : le mobile du faux est alors évident. Aucun des chanoines de l'église du Puy du XVII<sup>e</sup> siècle, auteurs d'érudites études sur cette dernière, ne le mentionne<sup>(1505)</sup>, ni aucun chroniqueur antérieur au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(1506)</sup>. Sans retenir tous les arguments plaidant contre l'authenticité du diplôme, retenons les principaux<sup>(1507)</sup>. Remarquons tout d'abord qu'aucun nom n'est cité dans le diplôme, excepté *Evodius* et Georges, fondateurs légendaires de l'église du Puy, mais dont la tradition ne remonte pas au-delà du XI<sup>e</sup> siècle. Même l'évêque siégeant en 803 n'est pas mentionné. Autre anachronisme, l'expression *Podium beate Marie*, par laquelle est désignée la cité du Puy, ne semble pas apparaître avant le XI<sup>e</sup> siècle, et il est question de l'église angélique du Puy (*angelicam ecclesiam*), la légende de la consécration de la cathédrale du Puy par les anges étant une forgerie du XVI<sup>e</sup> siècle. Pour finir, l'église catholique est qualifiée de « romaine », ce qui n'a de sens, si l'on excepte les premiers siècles chrétiens, qu'à l'heure de la Réforme, par opposition aux protestants. Il ne fait donc aucun doute que le diplôme de Charlemagne est bien un faux récent, peut-être même produit au XVIII<sup>e</sup> siècle par les « chanoines pauvres » souhaitant faire valoir leurs droits en justice.

Une autre tentative pour attribuer à Charlemagne, ou au moins pour placer sous son règne, l'essor du pèlerinage s'avère finalement, elle aussi, fautive après une critique élémentaire. Frère Théodore tentant, au début du XVII<sup>e</sup> siècle, de prouver le rayonnement de sa cité comme centre de pèlerinage universel, attribue la fondation de l'évêché de Gérone à Charlemagne, ce dernier ayant alors, selon l'auteur, confié ce nouveau siège épiscopal à un chanoine du Puy<sup>(1508)</sup>, alors que la fondation du diocèse de Gérone est bien antérieure aux siècles carolingiens<sup>(1509)</sup>. Finalement, il ressort que rien n'accrédite

<sup>1504</sup> ) Celui-ci a été publié à de très nombreuses reprises, nous ne retiendrons que le texte figurant dans Cubizolles (P.) : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 34-36, établi puis traduit par Elisabeth Magnou-Nortier. Les autres transcriptions, plus ou moins fantaisistes ou proches du document, sont présentées par cette dernière p. 37.

<sup>1505</sup> ) Gissey (O. de) : *Discours historique de la très ancienne dévotion à Notre-Dame du Puy et de plusieurs belles remarques, concernant particulièrement l'histoire des évêques du Velay et autres choses, tant ecclésiastiques que séculières*, Lyon, 1620, 644 p. ; Théodore (Frère) : *Histoire de l'église de Notre-Dame du Puy*, Le Puy, 1693, 461 p.

<sup>1506</sup> ) Etienne de Médicis et Jean Burel, écrivant respectivement aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, ignorent l'existence de ce texte bien qu'ils en citent de nombreux autres montrant leurs connaissances des sources de l'histoire ponote [Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, Le Puy, 1869 et 1874, 2 vol. ; Burel (J.) : *Mémoires de Jean Burel : journal d'un bourgeois du Puy à l'époque des guerres de religion*, 1983, Saint-Vidal, 2 vol.].

<sup>1507</sup> ) Nous reprenons ici les arguments de Pierre Cubizolles et d'Elisabeth Magnou-Nortier p. 41-45, sans rien leur ajouter ou leur retrancher.

l'idée que le pèlerinage de Notre-Dame du Puy existait aux siècles carolingiens, ou au moins qu'il avait un quelconque rayonnement, ce que confirme, s'il en est besoin, l'acharnement à forger des faux tendant à prouver le contraire dès le XVII<sup>e</sup> siècle.

### **b- Les origines réelles et l'essor du pèlerinage**

Le premier texte qui laisse penser que le pèlerinage du Puy existe et jouit déjà d'une renommée au moins relative date de 912. En juillet de cette année, un dénommé Boson et sa femme *Magenburgis*, donnent divers biens situés en Vivarais viennois à la bienheureuse « Vierge Marie de la maison de Dieu qui a été élevée au *pagus* de Velay dans la ville appelée Le Puy »<sup>(1510)</sup>. Il est clairement fait mention ici de la dévotion à Notre-Dame, donc le rayonnement s'étend déjà au moins sur les diocèses voisins du Velay au point d'attirer les libéralités de donateurs. De même, la mention de la maison de Dieu qui a été élevée au *pagus* de Velay renvoie manifestement à des travaux récents à la cathédrale du Puy, que l'on peut éventuellement rattacher à un premier essor du pèlerinage.

Néanmoins, il faut attendre l'épiscopat de Gotescalc, siégeant entre 927 et 962, pour que le pèlerinage connaisse un réel essor lui conférant renommée et attrait lointain. Dès les années 950, Gotescalc s'attache à développer le culte marial dans sa cité, au point qu'à la fin du siècle, plusieurs puissants et prélats, dont saint Mayeul, abbé de Cluny, ont déjà fait le voyage du Puy, ou ont destiné leurs libéralités posthumes à cette église, comme Raymond I<sup>er</sup>, comte de Rouergue<sup>(1511)</sup>.

L'histoire de l'hôtel-dieu du Puy ne peut être dissociée de celle du pèlerinage. Institutionnellement, il est géré comme ce dernier par le chapitre cathédral, et y prend même une part active, puisque la fabrication et la vente des portelles en plomb sont un fructueux monopole hospitalier concédé au XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(1512)</sup>. Au Moyen Age, il n'est d'ailleurs jamais question d'hôtel-dieu, mais bien « d'hôpital de Notre-Dame », ou « d'hôpital des Pauvres de Notre-Dame », dont les bâtiments ouvrent directement devant le porche de la cathédrale, une partie de ses salles d'asile étant même intégrée dans le bâtiment dit « des Machicoulis », qui abrite le chapitre. L'expression la plus directe de l'union entre pèlerinage et hôtel-dieu est bien le sceau de l'établissement à la fin du

---

<sup>1508</sup> ) Théodore (Frère) : *Histoire de l'église de Notre-Dame du Puy*, op. cit., p. 161-162.

<sup>1509</sup> ) D'autres faux ou d'autres traditions tout à fait réfutables sont présentés dans Cubizolles (P.) : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 46-47.

<sup>1510</sup> ) AD 43, G 818 ; Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. I, n°1021.

<sup>1511</sup> ) Cubizolles (P.) : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 48-54.

<sup>1512</sup> ) Sur les enseignes de pèlerinage de Notre-Dame du Puy et leur vente exclusive au profit de l'hôtel-dieu, cf. *Dix siècles d'activités hospitalières au Puy-en-Velay*, op. cit., p. 144-147 et Gounot (R.) : « Les enseignes de pèlerinage du Puy », *Le pèlerinage, cahier de Fanjeaux n°15*, 1980, p. 93-95. Des exemples d'enseignes sont présentés dans *Enseignes de pèlerinages et enseignes profanes*, op. cit., p. 94-95.

Moyen Age : un pèlerin priant Notre-Dame du Puy <sup>( 1513 )</sup>. Comme pour le pèlerinage, la tradition locale, colportée depuis le XVI<sup>e</sup> siècle, fait de l'hôtel-dieu une fondation du haut Moyen Age, puisqu'il serait dû à la générosité d'un aubergiste du Puy et de sa femme : Grasmanent <sup>( 1514 )</sup>. Outre le fait qu'aucun élément probant ne vient accréditer cette tradition, son analyse montre qu'elle ne peut résister longtemps. Tout d'abord, le nom du donateur, Grasmanent, est tout à fait roman, et n'évoque nullement le très haut Moyen Age. Ensuite, la famille Grasmanent est bien attestée au Puy au XIII<sup>e</sup> siècle, alors que la première bulle pontificale confirmant les biens et droits de l'hôtel-dieu, en 1145, évoque un établissement relativement récent au rayonnement limité : les biens énumérés sont encore peu nombreux et avant tout rassemblés aux abords immédiats du Puy <sup>( 1515 )</sup>. Les archives de l'hôpital, n'ayant pas eu à subir de pertes majeures, ne conservent en outre aucune pièce antérieure au XII<sup>e</sup> siècle, ce qui serait surprenant pour un établissement prétendument aussi ancien <sup>( 1516 )</sup>. Sans pouvoir préciser plus clairement la date de fondation de l'hôtel-dieu, on retiendra qu'il est probablement une création du XI<sup>e</sup> ou de la première moitié du XII<sup>e</sup> siècle, qui est la période d'expansion du pèlerinage. On peut donc supposer que les chanoines, ayant la charge de l'organisation du pèlerinage, l'aient doté alors d'un établissement d'accueil susceptible de subvenir aux besoins des pieux pèlerins affluant en nombre de plus en plus grand. Il n'est donc pas nécessaire de faire intervenir les époux Grasmanent dans la décision initiale du chapitre, même si ces derniers ont ensuite pu contribuer par leurs libéralités à sa réalisation. C'est une preuve de plus de l'essor considérable qu'a connu le pèlerinage marial ponot durant ces deux siècles.

## B- L'attraction du centre marial

---

Nous abordons ici le cœur même de nos préoccupations, dans la mesure où c'est bien le rayonnement spirituel du centre de pèlerinage et l'attraction qu'il exerce qui mettent le pèlerin sur la route depuis des régions plus ou moins lointaines, les orientant sur tel axe plutôt que sur tel autre.

### a- La renommée populaire

Le voyage au Puy de nombreux puissants ne fait pas de doute à partir du XI<sup>e</sup> siècle <sup>( 1517 )</sup>, mais il est bien difficile de préciser s'il est dès lors populaire, ou s'il ne jouit d'un attrait

<sup>1513</sup> ) Pour un exemple bien conservé, datant de 1338, cf. AD 43, hôtel-dieu, 1B 2, pièce n°2.

<sup>1514</sup> ) Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, op. cit., t. II, p. 143.

<sup>1515</sup> AD 43, hôtel-dieu, 1A 1.

<sup>1516</sup> ) Cf. à leur sujet Jouanne (R.), Fournier (P.) et Delcambre (E.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, département de la Haute-Loire, série H supplément, archives hospitalières du Puy*, Le Puy, 1931-1937, 2 vol., 137 et 221 p.

<sup>1517</sup> ) Il serait hors de propos de les relater tous ici, nous renvoyons aux très nombreuses allusions rassemblées dans Cubizolles (P.) : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 57-71.

que dans les milieux socialement élevés. Quelques indices tendent toutefois à prouver que la renommée de Notre-Dame du Puy dépasse le cercle de quelques esprits brillants. L'évolution du nom même de la cité du Puy en témoigne. Alors que cette dernière est jusqu'au XI<sup>e</sup> siècle toujours désignée sous son nom altimédiéval *d'Anicium*, apparaissent alors des formes variées, qui ne se fixeront que peu à peu, mais témoignant toutes de la ferveur mariale. Ainsi, en 1031, il est question de la *montem Genitricis Dei Marie*<sup>(1518)</sup> et en 1077, la ville est désignée comme le *Podium Sanctae Mariae*<sup>(1519)</sup>. L'usage populaire, s'il n'est peut-être pas à l'origine de cette évolution onomastique, se l'approprie au point de faire disparaître très rapidement toute référence à la cité *d'Anicium*, au profit de la seule dénomination mariale. Bernard, écolâtre d'Angers et auteur du *Liber miraculorum sanctae Fidis*, nous confirme d'ailleurs le caractère populaire de ce nouveau nom, lorsque, traitant du renom du pèlerinage du Puy, il écrit *illustrem et populosam illam urbem, quam pene deleto antiquiore nomine, quod Anicium si fallor fuisse videtur, Podium Sancte Marie vulgares appellant*<sup>(1520)</sup>.

La ferveur populaire dont jouit le pèlerinage dès le XII<sup>e</sup> siècle se lit dans les lieux mêmes. Dans la première moitié de ce siècle, la cathédrale doit être agrandie à deux reprises, poussant l'édifice jusqu'aux limites du raisonnable. Démesurée, la façade de ce dernier et les premières travées de la nef s'étendent au-delà de la plate-forme sur laquelle l'église est construite, imposant des travaux de confortement considérables destinés à soutenir les nouvelles parties construites au-dessus du vide<sup>(1521)</sup>.

Par la suite alors que le nombre de pèlerinages mariaux se multiplie<sup>(1522)</sup>, l'Inquisition méridionale, conduite par les dominicains, tient le pèlerinage de Notre-Dame du Puy comme l'un des plus importants de la moitié sud de la France. Ainsi, dans les vingt premières années du XIV<sup>e</sup> siècles, Le Puy figure en bonne place dans la liste de 17 sanctuaires mineurs vers lesquels Bernard Gui envoie les hérétiques condamnés à un pèlerinage pénitentiel<sup>(1523)</sup>. Le pèlerinage ponot connaît aussi dans une certaine mesure les faveurs des tribunaux des villes des Pays-Bas. Ainsi, au XIII<sup>e</sup> siècle, cinq villes envoient leurs condamnés au Puy. C'est certes peu par rapport à d'autres sanctuaires comme Saint-Martin de Tours, utilisé par 12 villes, Notre-Dame de Rocamadour, par 20 villes, sans retenir les sanctuaires majeurs, qui paradoxalement ne dépassent pas de

---

<sup>1518</sup> 1) AD 34, 5H 8, n°CVII.

<sup>1519</sup> ) Bouquet (M.) : *Rerum gallicarum et franciscarum scriptores, op. cit.*, t. XIV, p. 603.

<sup>1520</sup> ) Bouillet (A.) : *Liber miraculorum sanctae Fidis, op. cit.*, p. 30.

<sup>1521</sup> ) Sur la cathédrale du Puy, cf. Durliat (M.) : « La cathédrale du Puy », art. cité, p. 107-137. Les pages 137 à 145 sont tout particulièrement consacrées à l'agrandissement de la cathédrale lié à l'essor du pèlerinage.

<sup>1522</sup> ) Sigal (P.-A.) : *Les marcheurs de Dieu, pèlerinages et pèlerins au Moyen Age, op. cit.*, p. 133.

<sup>1523</sup> ) Devic (Cl.) et Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc, op. cit.*, t. VIII, preuves, col. 985. Sur la *Pratica tradita per fratrum Bernardum Guidonis, de ordine Predicatorum, contra infectos labes heretice privatis*, cf. Pales-Gobilliard (A.) : « Bernard Gui, inquisiteur et auteur de la Pratica », art. cité.

beaucoup certains sanctuaires mineurs, comme Compostelle, utilisé par 25 villes seulement. Plus encore que le nombre de villes retenant Notre-Dame du Puy, il est important de retenir que c'est l'un des seuls pèlerinages méridionaux à figurer dans la liste, avec Rocamadour et Saint-Gilles<sup>(1524)</sup>. Notre-Dame du Puy est aussi un pèlerinage pénitentiel utilisé par le roi de France lorsqu'il accorde des rémissions. Alors que l'essentiel des sanctuaires vers lesquels des pèlerinages sont imposés se trouve dans le nord du Royaume ou en Ile-de-France, Le Puy, se place même en tête des sanctuaires cités entre 1355 et 1357, éclipsant totalement d'autres pèlerinages tels Rocamadour, Tours ou Saint-Gilles<sup>(1525)</sup>.

A la fin du Moyen Age, des sources d'autres natures laissent penser que le pèlerinage ne perd nullement de son influence et attire toujours autant de monde. Les problèmes monétaires récurrents posés par la gestion des espèces de toutes origines affluant au Puy sont ainsi un signe de la grande vitalité du pèlerinage. Dès 1370, une lettre patente royale autorise les consuls de la ville à accepter les monnaies de toutes origines y circulant du fait du « très grand et notable pèlerinage de la Vierge Marie »<sup>(1526)</sup>. En 1418, probablement en prévision de l'afflux de monnaies étrangères lors du jubilé en préparation, les consuls ponots demandent au Dauphin l'installation d'un atelier monétaire royal au Puy afin de pouvoir transformer en monnaie utilisable les espèces introduites en ville « a causa del romanage de Nostra-Dama del Peu »<sup>(1527)</sup>. Finalement, l'affaire rebondit encore en 1444 puisque les Etats du Languedoc demandent au roi que toutes les monnaies étrangères apportées par les pèlerins puissent circuler au Puy, ce qu'il refuse<sup>(1528)</sup>.

L'organisation de jubilés au Puy et l'affluence qu'ils connaissent constituent aussi un témoignage direct et tangible des foules drainées par la cité mariale. Rappelons que les années jubilaires ponotes sont celles où le vendredi saint correspond au 25 mars. Depuis quand de telles années sont-elles attestées ? L'historiographie traditionnelle vellave a souhaité les faire remonter au X<sup>e</sup> siècle<sup>(1529)</sup>, avançant que la première année jubilaire est 992. Néanmoins, aucune preuve ne vient confirmer ces propos fondés sur une tradition millénariste<sup>(1530)</sup>, contredisant en outre l'histoire générale des indulgences

<sup>1524</sup> ) Sigal (P.-A.) : *Les marcheurs de Dieu, pèlerinages et pèlerins au Moyen Age*, op. cit., p. 24-25.

<sup>1525</sup> ) Jugnot (G.) : « Le pèlerinage et le droit pénal d'après les lettres de rémission, accordées par le Roi de France », art. cité, p. 198-199.

<sup>1526</sup> ) AD 34, A 6, f°39v°.

<sup>1527</sup> ) Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, op. cit., t. I, p. 240.

<sup>1528</sup> ) AD 34, C 7651, f°12v°.

<sup>1529</sup> ) Boudon-Lashermes (A.) : *Le Grand Pardon de Notre-Dame du Puy de 992 à 1921*, Le Puy, 1921.

<sup>1530</sup> ) Pour une présentation critique de cette tradition et des mécanismes intellectuels qui ont abouti à la forger, cf. Cubizolles (P.) : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 43-48.

plénières et des jubilés dans l'église chrétienne, dont on sait que le premier d'entre eux date de 1300 <sup>(1531)</sup>.

En effet, le premier jubilé de l'église ponote date de 1407 ; il est avant tout rapporté par le chroniqueur Etienne de Médicis. Il note ainsi « l'an 1406 (1407 n. st.) fut le saint pardon et jubilé du Puy, auquel morurent sept personnes, et ce à cause que les portes demorarent toutes ouvertes, et y eut grand faulte de pain, et ce à la faulte des seigneurs de l'Eglise que ne voulcirent prononcer qu'il y eust pardon » <sup>(1532)</sup>. Le récit d'Etienne de Médicis, ne semble pas devoir être remis en question. Ecrivant seulement un siècle et demi après les faits, ces derniers doivent encore être en mémoire des ponots bien informés des affaires de leur ville. En outre, ils sont confirmés par le chroniqueur Juvénal des Ursins <sup>(1533)</sup>, dans des termes concordants, mais différents, ce qui implique que Médicis n'a pas simplement plagié son devancier. En outre, Etienne de Médicis, que l'on sait être raisonnable et pondéré, ne s'enflamme que rarement dans sa chronique et garde manifestement toujours la mesure des choses. Ainsi, il n'annonce « que » sept morts lors de ce jubilé, contre déjà 200 pour Jean Juvénal des Ursins <sup>(1534)</sup>. On peut penser que Médicis, avec ses sept morts, est proche de la réalité et ne se laisse pas entraîner sur la voie de la démesure. L'élément le plus intéressant pour nous est bien que le premier jubilé, de 1407, soit une manifestation de la ferveur populaire spontanée, et qu'il n'ait pas été décrété par l'autorité pontificale, mais institué par la foule des pèlerins affluant ce jour-là à la recherche d'une indulgence plénière. C'est ainsi qu'il faut comprendre qu'Etienne de Médicis signale que l'Eglise du Puy « ne voulcirent pas prononcer qu'il y eust pardon » <sup>(1535)</sup>. Par-delà la forme assez surprenante que prend cette première année jubilaire, proche de celle du premier jubilé romain de 1300, retenons que la foule dû alors être immense, sans toutefois pouvoir la chiffrer, puisque la cohue provoqua la mort de sept personnes, et qu'elle fut assez importante pour imposer le jubilé aux autorités épiscopales. Pour le jubilé suivant, en 1418, prévoyantes, ces dernières prennent des dispositions que nous relate Médicis : afin de canaliser la foule attendue une seule porte de la cathédrale fût ouverte (la porte principale, dite porte des Grazes), afin d'éviter que la foule ne rentre en trop grand nombre dans l'édifice et ne s'y étouffe comme en 1407. De plus, sept autels sont installés dans la cathédrale, un office ayant lieu en

<sup>1531</sup> ) Chélini (J.) et Branthomme (H.) : *Les chemins de Dieu, histoire des pèlerinages chrétiens des origines à nos jours*, op. cit., p. 219-221.

<sup>1532</sup> ) Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, op. cit., t. I, p. 144.

<sup>1533</sup> ) Juvénal des Ursins (J.) : *Chronique de Charles VI, anno 1406*, op. cit., p. 229.

<sup>1534</sup> ) Les auteurs postérieurs, sans que l'on sache pourquoi, mais sans doute afin de donner un caractère plus dramatique à leurs écrits, retiennent presque systématiquement les 200 morts de Juvénal des Ursins, et non les sept de Médicis. Cf. Théodore (Frère) : *Histoire de l'église de Notre-Dame du Puy*, op. cit., p. 339-340 ; Reinburg (V.) : « Les pèlerins de Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 306 ; Gaussin (P.-R.) : « Le Puy-en-Velay, et les pèlerinages », art. cité, p. 252.

<sup>1535</sup> ) Sur l'acceptation de ce jubilé « de fait » par les autorités ecclésiastiques et sa reprise en main lors des jubillés suivants, cf. Cubizolles (P.) : « Le jubilé de Notre-Dame du Puy », art. cité, p. 59-61.



permanence sur chacun d'eux pendant quatre jours après le 25 mars. Néanmoins, Médicis relate qu'y moururent 331 personnes. La précision de ce chiffre, à une personne près et ne comptant pas les victimes à la dizaine, mais aussi le fait que Médicis ne semble pas avoir exagéré le chiffre de 1407 nous inciterait à accepter le nombre de 331 victimes, reflet indéniable de la très grande affluence que la ville du Puy connaît pour ce second jubilé <sup>(1536)</sup>.

En deux siècles, un culte marial, dont l'origine ne peut être fixée avec précision mais qui existe dès le début du X<sup>e</sup> siècle, connaît un essor considérable, essentiellement sous l'impulsion donnée dans les années 950 par l'évêque Gotescalc. Attirant dès lors plusieurs hauts personnages de l'église, mais aussi des puissants laïcs, il connaît parallèlement un essor populaire certain, qui se lit dans le changement du nom de la cité au milieu du XI<sup>e</sup> siècle. Les éléments sont alors en place pour que de très nombreux pèlerins convergent vers le Puy aux siècles suivants, l'affluence culminant peut-être lors des grands jubiléés du XV<sup>e</sup> siècle. En tous cas, elle devient alors clairement perceptible.

#### **b- La géographie du pèlerinage**

Au Puy, aucun livre de miracles ne nous renseigne sur l'origine des pèlerins, et nous devons chercher à la déterminer à partir de différents indices épars. L'imprécision demeure cependant toujours, et tout au plus peut-on tenter de cerner l'aire d'influence spirituelle du sanctuaire. Il ne nous paraît pas hasardeux de postuler que les régions d'origines des pèlerins sont aussi celles sur lesquelles s'étend le rayonnement spirituel du sanctuaire. Ainsi, en cartographiant ce dernier, on peut espérer, à défaut de données précises, délimiter les régions d'où proviennent les pèlerins. Plusieurs sources se combinent et permettent de cartographier les intentions pieuses à destination de Notre-Dame du Puy.

Tout d'abord, plusieurs inventaires du trésor cathédrale prennent parfois la peine d'indiquer l'origine géographique des donateurs dont les libéralités sont encore conservées dans le trésor. Il en est ainsi en 1410, 1432 et 1444 <sup>(1537)</sup>. Certes, tous les donateurs ne sont pas identifiés, et il n'est finalement possible d'en localiser géographiquement qu'une faible minorité, ce qui limite la portée du travail que l'on peut prétendre réaliser sur ces documents. En outre, ils sont le plus souvent localisés par rapport à leur région ou à un diocèse, sans qu'une localité précise soit indiquée. Néanmoins, ne disposant de rien d'autre, ils apportent des renseignements irremplaçables permettant de tracer les contours de l'aire d'attraction du pèlerinage <sup>(1538)</sup>.

---

<sup>1536</sup> ) Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy, op. cit.*, t. I, p. 144.

<sup>1537</sup> ) 1410 : AD 43, G 796/1 ; 1432 : AD 43, G 796/2 ; 1444 : original disparu, mais copié au XVI<sup>e</sup> siècle par Etienne de Médicis et inséré dans sa chronique [Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy, op. cit.*, p. 101-131.]. Par ailleurs, les deux premiers inventaires, de 1410 et 1432, ont très largement été édités en annexe de la *Chronique d'Etienne de Médicis*.

<sup>1538</sup> ) Par exemple, ils ont déjà été exploités pour une lecture politique du pèlerinage du Puy dans la lutte entre Armagnac et Bourguignons. Cf. Framond (M.) de : « Notre-Dame des Armagnacs : le trésor de la cathédrale du Puy-en-Velay », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1993, p. 19-58.

Il apparaît nettement que les provinces septentrionales ne sont que très peu représentées, les donations ne dépassant que très ponctuellement une ligne allant de la Bourgogne au Limousin. A l'est, le Dauphiné marque le pas, de même que la Provence, cependant l'influence du pèlerinage s'étend jusque dans le nord de l'Italie et en Savoie. En direction du sud, la Catalogne et, dans une moindre mesure, l'Aragon fournissent aussi plusieurs donateurs, de même que la Gascogne au sud-ouest.

D'autres documents proches de l'inventaire du trésor de la cathédrale nous fournissent des données cohérentes avec celles que nous venons de présenter. L'hôtel-dieu met en place, dès les années 1320-1330, un système de quête, s'étendant sur de très nombreux diocèses, pour lequel nous avons conservé les autorisations de quêter concédées par les évêques des diocèses visités, de même qu'un certain nombre de comptes de quêteurs et d'affermages du droit de quêter. Comme nous l'avons déjà expliqué, cette institution charitable est incontestablement liée au pèlerinage et son essor est indissociable de ce dernier. Une carte des régions où se pratique la quête, établie pour le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(1539)</sup>, met en évidence la même orientation, avant tout méridionale, que les dons au trésor de la cathédrale. Alors que l'hôtel-dieu perçoit des fonds jusqu'en Piedmont, en Ligurie, ou en Catalogne et même jusqu'à Valence, son influence en direction du nord est rapidement limitée : elle ne dépasse pas le cours de la Loire. Ce n'est qu'ensuite, au XV<sup>e</sup> siècle, que la situation évolue, les quêtes de l'hôtel-dieu s'étendant alors à tout l'espace français d'alors<sup>(1540)</sup>. La Bretagne et la Mayenne en sont toutefois exclues, de même que la Provence et l'Italie, pourtant toutes deux couvertes un siècle auparavant. De même, l'influence en Espagne, si elle reste importante, se limite alors strictement à l'Aragon, ignorant le royaume de Castille. Peut-être faut-il voir ici le résultat de l'évolution du pèlerinage de Notre-Dame du Puy qui, durant la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, tend à devenir une vierge « nationale », implorée à plusieurs reprises lors des heures sombres du royaume et de la couronne de France<sup>(1541)</sup>. C'est donc de ces régions que devaient arriver le plus grand nombre de pèlerins, ce que confirme la demande adressée par les consuls du Puy au roi en 1418 afin d'obtenir l'installation d'un atelier monétaire : ces derniers indiquent, à l'approche du Jubilé, que sont attendus, depuis l'est, des Piémontais et des Savoyards, depuis le sud-ouest et le sud, des Aragonais, des Catalans, des Gascons et des Bordelais, mais aussi des pèlerins venus d'Angleterre et de tous les autres royaumes<sup>(1542)</sup>.

Le pèlerinage marial du Puy est très largement méridional, et même si la situation

<sup>1539</sup> ) Nous ne possédons pas de compte complet des revenus des quêtes pour le XIV<sup>e</sup> siècle, néanmoins, les registres de Maître de Peyre renferment les quittances données à différents quêteurs [AD 43, hôtel-dieu, 1B 905, 906 et 907]. Leur dispersion dans l'ensemble de ces trois volumineux registres ne permet pas une consultation facile, aussi, avons-nous avant tout travaillé à partir de *Dix siècles d'activité hospitalière au Puy-en-Velay*, op. cit., p. 124-128, où une présentation synthétique en livre l'essentiel.

<sup>1540</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1C 17, 1C 18.

<sup>1541</sup> ) Sur cet aspect « politique » de la dévotion à Notre-Dame du Puy, cf. Framont (M.) de : « Notre-Dame des Armagnacs : le trésor de la cathédrale du Puy-en-Velay », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1993, p. 19-58.

<sup>1542</sup> ) Chassaing (A.) : *Chroniques d'Etienne de Médicis, bourgeois du Puy*, op. cit., t. I, p. 240.

tend à se rééquilibrer en faveur du nord de la France au XV<sup>e</sup> siècle, il est probable que l'essentiel des pèlerins devait provenir des régions méridionales, conférant un rôle tout à fait important au chemin de Régordane, reliant la cité mariale au Midi méditerranéen.

### c- Le Puy et les autres pèlerinages

Outre l'attraction propre du culte marial, rappelons ici que Le Puy se trouve extrêmement bien placé sur des routes conduisant à d'autres sanctuaires importants, comme Saint-Gilles ou Sainte-Foy, voire majeurs comme Saint-Jacques-de-Compostelle.

Indirectement l'organisation des routes de pèlerinage de Saint-Jacques, décrite dans le célèbre *Guide du pèlerin de Saint-Jacques*, nous renseigne aussi sur le niveau de développement déjà atteint par le pèlerinage marial ponot, et sur le fait qu'affluent en ville des voyageurs « en transit »<sup>(1543)</sup> Aymeri Picaud, prêtre d'origine Picarde, auteur du Guide, écrit dans le courant du XII<sup>e</sup> siècle, soit 150 ans environ après les débuts du pèlerinage de Compostelle. Il consigne alors par écrit l'usage commun des pèlerins se rendant à Saint-Jacques<sup>(1544)</sup>. Quatre routes<sup>(1545)</sup> sont présentées, dont l'une, la seconde de l'itinéraire, part du Puy : la *via Podiensis*<sup>(1545)</sup>. A partir de la cité mariale, elle se dirige en traversant l'Aubrac en direction de Sainte-Foy de Conques, puis de Rocamadour, passant à Figeac, dont l'église est dédiée à Notre-Dame du Puy. On peut donc penser que dès le XII<sup>e</sup> siècle, la cité vellave est le point de rassemblement « naturel » des pèlerins venant de l'est et du nord-est, seule l'attraction déjà grande du sanctuaire pouvant expliquer ce choix. L'auteur précise même *a Burgundionibus et Theutonicis per viam Podiensem ad Sanctum Jacobum perguntibus...* laissant penser que les pèlerins originaires de l'Europe Centrale affectionnent déjà tout particulièrement cette voie et se regroupent au Puy avant de continuer par Saint-Foy de Conques et Figeac<sup>(1546)</sup>. De même, c'est bien comme une voie du Puy à Saint-Jacques qu'elle est perçue par le vicomte Adalard, issu de la haute aristocratie de Flandres, qui fonde l'hôpital d'Aubrac au XII<sup>e</sup> siècle, précisant que ce lieu est tout à la fois sur la route du Puy, de Rocamadour, de Sainte-Foy et de Saint-Jacques<sup>(1547)</sup>. L'un des hôpitaux accueillant les pèlerins de Saint-Jacques à Toulouse est d'ailleurs dédié à Notre-Dame du Puy<sup>(1548)</sup>, de même que l'église paroissiale de Figeac où passe la route la *via podiensis*<sup>(1549)</sup>.

<sup>1543</sup> Veilliard (J.) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, 5<sup>ème</sup> édition, Mâcon, 1979, XXI-152 p.

<sup>1544</sup> ) Sur le fait qu'Aimery Picaud consigne par écrit des itinéraires déjà éprouvés et parcourus par le plus grand nombre, cf. Jugnot (G.) : « Les chemins de pèlerinage dans la France médiévale », art. cité, p. 63-64.

<sup>1545</sup> ) Veilliard (J.) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, *op. cit.*, p. 2. Sur cette route, cf. Jugnot (G.) : *Autour de la Via podiensis du Guide du Pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, thèse d'état dactylographiée, Paris, 1979, .

<sup>1546</sup> ) Veilliard (J.) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, *op. cit.*, p. 48.

<sup>1547</sup> ) Delaruelle (E.) : « Les pèlerinages de Rocamadour », art. cité, p. 30.

<sup>1548</sup> ) La Coste-Messelière (R.) de, Jugnot (G.) : « L'accueil des pèlerins à Toulouse », art. cité, p. 127-128.

Outre une route se dirigeant vers la Galice, un axe majeur part également du Puy en direction de Saint-Gilles, le chemin de Régordane. Décrit par ailleurs <sup>(1550)</sup>, nous rappellerons uniquement ici les principaux éléments de sa vocation pèlerinante. L'hagiographie elle-même lie Le Puy et saint Gilles. Alors que ce dernier doit, à la demande de Charlemagne, se rendre à Orléans, il emprunte le chemin de Régordane et passe au Puy, effectuant un miracle à Portes <sup>(1551)</sup>. Même s'il est évident que ni ce récit, ni l'existence du pèlerinage du Puy sous le règne de Charlemagne ne sont attestés, ce n'est pas le cas par la suite lorsque la *vita* de Saint-Gilles est mise en forme au XII<sup>e</sup> siècle par Guillaume de Berneville ; le passage au Puy apparaît alors comme normal pour se rendre du nord de la France à Saint-Gilles. A la fin du Moyen Age, le chemin de Régordane sort d'ailleurs de la ville du Puy par la porte de Saint-Gilles. En 1108, en Auvergne, la route est appelée *publica via qua ad Sanctum Egidium itur* <sup>(1552)</sup> et *caminus Sancti Aegidi* en 1323 aux portes du Puy <sup>(1553)</sup>. Parallèlement, l'abbaye de Saint-Gilles montre le souci évident de garder le contrôle du chemin venant du Puy, ou à l'obtenir, n'hésitant pas à faire preuve de beaucoup de mauvaise foi lorsque le besoin s'en fait sentir, comme au sujet de la possession du péage de Villefort <sup>(1554)</sup>. Les portraits de nombreux pèlerins célèbres se rendant successivement au Puy et à Saint-Gilles peuvent en outre être évoqués, de Robert le Pieux à Saint Louis <sup>(1555)</sup>.

Le Puy est d'abord le centre vers lequel confluent dès les XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles les pèlerins venant invoquer et rendre grâce à Notre-Dame, ce qui ne peut manquer de générer un trafic considérable sur les routes conduisant à la cité. En outre, c'est aussi un point de passage presque obligé pour nombre de pèlerins se rendant vers Saint-Gilles et Saint-Jacques ou Racomadour et Conques depuis l'est ou de nord de la France et de l'Europe.

### C- Les pèlerins du Puy et les routes régionales

---

Une fois établie l'importance des foules se rendant chaque année au Puy, il est plus difficile de cerner les chemins par lesquels elles se dirigent vers la ville, la documentation régionale restant avare de renseignements en la matière et ne nous donnant à connaître, mais c'est un constat général <sup>(1556)</sup>, que quelques pèlerins seulement.

<sup>1549</sup> ) Lartigaut (J.) : *Atlas historique des villes de France, Figeac, op. cit.*

<sup>1550</sup> ) Cf. t. II, p. 553-597.

<sup>1551</sup> ) Paris (G.) : *Edition de la vie de Saint-Gilles par Guillaume de Berneville, poème du XII<sup>e</sup> siècle, op. cit., v. 2615 et ss.*

<sup>1552</sup> ) *Chronique de Saint-Pierre-le-Vif, Recueil des historiens de la France*, t. XII, p. 281-282.

<sup>1553</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 243.

<sup>1554</sup> ) Sur cette question, cf. t. II, p. 588.

<sup>1555</sup> ) Cf. t. II, p. 585-586.

Voie de passage majeure à l'échelle de l'Europe, il est certain que le sillon rhodanien a drainé nombre de pèlerins désireux de rejoindre l'Italie et, sans doute, plus encore, les ports méditerranéens afin de s'embarquer vers les lieux saints d'Orient. C'est ce que rappelle en 1347 le nom de l'hôpital de Soyons, la *domus de Paumient* <sup>(1557)</sup>. Néanmoins, il nous semble que le fait pèlerinant majeur en Vivarais n'est pas celui-ci : il est constitué des pèlerins se rendant au Puy. Ceux venant d'un très large Est sont obligés de traverser le Vivarais et on peut penser que tous les axes reliant le sillon rhodanien à la cité ponote peuvent être fréquentés de la sorte : la proximité de la ville impose déjà une certaine concentration des pèlerins y convergeant et leur regroupement sur les routes de la région. Les rares mentions de pèlerins ne permettent toutefois pas, à elles seules, de déterminer quels axes ont été préférés. L'implantation des hôpitaux rattachés à l'hôtel-dieu du Puy, jalonnant les axes de pèlerinage qui conduisent à la cité mariale, à l'image des dépendances de l'hôpital de Roncevaux, du Somport ou de celui d'Aubrac qui bordent la route de Compostelle <sup>(1558)</sup>, peut nous servir de guide. Il est toutefois difficile d'établir une cartographie exacte des dépendances de l'hôtel-dieu à la fin du Moyen Age. En effet, aucune bulle de confirmation pontificale ne les énumère complètement <sup>(1559)</sup>, et aucun travail d'inventaire systématique n'a encore vu le jour. C'est donc au gré des milliers de chartes et de registres du chartrier de l'hôtel-dieu qu'il faut chercher les mentions éparses des hôpitaux dépendants <sup>(1560)</sup>. C'est donc un travail spécifique de plusieurs mois qu'il aurait fallu réaliser, ce que nous n'avons pu envisager. Ainsi, plusieurs hôpitaux vivarois, dont l'existence est attestée par des sources de différentes natures, ne peuvent être rattachés à aucun établissement important de la région.

<sup>1556</sup> ) Péricard-Méa (D.) : *Le culte de Saint Jacques : pèlerins de Compostelle et pèlerinages en France à la fin du Moyen Age*, op. cit., t. I, p. 260-263.

<sup>1557</sup> ) AD 26, 23H 15, liasse 18, n°9.

<sup>1558</sup> ) Sur les dépendances de ces hôpitaux et leurs relations avec les routes de pèlerinage, cf. Jugnot (G.) : « Deux fondations augustiennes en faveur des pèlerins : Aubrac et Roncevaux », art. cité, p. 334-338 ; Laborde-Balen (L.) : *Le Somport, des romains au tunnel*, op. cit., p. 61 à 67.

<sup>1559</sup> ) La seule bulle conservée date de 1145. Les domaines de l'hôtel-dieu sont alors très réduits et ne rayonnent pas au-delà de quelques kilomètres autour du Puy [AD 43, hôtel-dieu, 1A 1]. Une bulle similaire, concédée une centaine d'années après aurait, par contre, permis de préciser en détail les dépendances de l'hôpital.

<sup>1560</sup> ) Nous ne mentionnons ici la première implantation, extérieure au Vivarais, que pour l'exemple caractéristique qu'elle constitue. Il s'agit du domaine du Sauvage, sur la paroisse de Chanaleilles, en Gévaudan. Initialement simple domaine agricole et pastoral, se trouvant proche de la *Via podiensis*, la route du Puy à Saint-Jacques décrite dans le *Guide du pèlerin de Saint-Jacques*, un hôpital et une chapelle dédiée à Saint-Jacques y sont implantés dès la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle [Dix siècles d'activités hospitalière au Puy-en-Velay, op. cit., p. 130 ; Merle (M-Ch.) : « Sur la route de Compostelle : l'hospitalet de la Margeride (1216-1712) », art. cité]. De même, au nord du Vivarais, sur les confins du Velay et du Forez, proche de Montfaucon, l'hôtel-dieu entretient aussi un hôpital à Monsitrol, ville située sur la route de Lyon au Puy par la vallée du Giers puis par celle de la Loire, où passent sans doute nombre de pèlerins venus de l'est de l'Europe, comme le rappelle le *Guide du Pèlerin de Saint-Jacques* [AD 43, hôtel-dieu, 1G 9].

### a- Le chemin de Régordane

Le premier pèlerin dont la documentation nous livre le portrait est Robert le Pieux, qui entreprend en 1019-1020 un long voyage l'amenant à visiter les principaux sanctuaires du Midi de la France. Mal renseigné, son voyage n'est connu que par un bref passage dû au moine Helgaud dans la *Vita Roberti Regis*. L'interprétation qui a été donnée de ces quelques lignes est mauvaise en ce qui concerne le trajet suivi par Robert. André Dupont avance dans sa thèse <sup>(1561)</sup> que le roi, allant de Bourges à Saint-Gilles, est passé par Brioude, Le Puy, et Viviers avant d'arriver à destination. Selon ce dernier, Robert aurait donc très vraisemblablement emprunté la route du Puy à Viviers par le Monastier, Montpezat et Aubenas. L'erreur commise au sujet de la route est facile à comprendre. André Dupont s'est fié à l'analyse de la *Vita Roberti* que donne Christian Pfister en 1885. Celui-ci écrit « **Au commencement du Carême, le Roi se rendit à Bourges et après avoir fait ses dévotions dans l'église Saint-Etienne, il alla dans le Bourbonnais prier sur le tombeau de saint Mayeul où Hugues Capet s'était fait transporter un peu avant sa mort. De là, Robert continua sa route et arriva à Brioude et au Puy, il se rapprocha du Rhône, visita l'abbaye de Saint-Gilles et vint à Saint-Saturnin de Toulouse** » <sup>(1562)</sup>. Au paragraphe XXX de la *vita*, intitulé *Sacrae peregrinationes Regis*, dont Pfister donne l'analyse, Helgaud nous dit : *Intrans fines Bituri cum suscipit eum sanctum prothomartyr Stephanus, cum Sancto Maiolo meritis praecipios, Sancta Maria, cum celebri Juliano martyre summo, iterum ipsa piissima Virginum Virgo Maria, cum Sancto Egidio confessore magno. Inclytus, vero Saturninu cum forti Vincentio, dignus Antoninus cum Fidi Martyre...* <sup>(1563)</sup>. Le passage concernant le rapprochement du Rhône que nous avons souligné ne figure nullement dans le texte initial, mais est de sa plume. Certes, Pfister n'a pas tort : le Roi se rapproche bien du Rhône. Néanmoins, ce n'est pas au niveau du Puy, ce qui l'amènerait effectivement à Viviers, comme André Dupont le comprend, mais à Saint-Gilles même qui se trouve sur le delta du fleuve. L'itinéraire du roi est donc tout différent : il n'est donc pas passé par Aubenas en obliquant vers l'est et n'a pas rejoint le Rhône à Viviers mais a très logiquement continué vers le sud par le chemin de Régordane.

Outre le voyage royal de 1019-1020, plusieurs autres pèlerins célèbres ont emprunté cet axe pour se rendre du Puy à Saint-Gilles ou inversement. En juillet 1254, Saint-Louis, de retour de croisade, arrive à Hyères. De là, il aurait pu remonter le sillon rhodanien pour regagner l'Ile-de-France. Néanmoins, il choisit alors de se diriger vers Saint-Gilles, où il se recueille durant la seconde moitié du mois, avant de gagner Le Puy par la Régordane, et de séjourner dans la cité mariale du 9 au 11 août, puis il part pour la région parisienne <sup>(1564)</sup>. En avril-mai 1260, Eudes Rigaud, archevêque de Rouen, se rend à Saint-Gilles en passant par Le Puy et le chemin de Régordane <sup>(1565)</sup>. D'autres voyageurs célèbres

<sup>1561</sup> ) Dupont (A.) : *Les cités de la Narbonnaise première depuis les invasions germaniques jusqu'à l'apparition du Consulat*, op. cit., p. 489.

<sup>1562</sup> ) Pfister (Ch.) : *Etude sur le règne de Robert le Pieux*, op. cit., p. 294.

<sup>1563</sup> ) Helgaudi : *Vita Roberti Regis*, op. cit., p. 114.

empruntent aussi le chemin de Régordane, entre autres plusieurs rois, mais la finalité de leur voyage n'étant pas religieuse, puisqu'ignorant les sanctuaires du Puy et de Saint-Gilles, nous ne les retiendrons pas ici <sup>(1566)</sup>.

A un niveau moindre, il est question de pèlerins suivant le chemin de Régordane dès la fin du XII<sup>e</sup> siècle, lorsqu'en 1173, Pierre, évêque du Puy, et Pons, vicomte de Polignac, transigeant sur la juridiction de la route de Régordane, prévoient d'assurer la protection des marchands, des pèlerins et des voyageurs <sup>(1567)</sup>. Ils signifient par là même leur présence fréquente sur cet axe.

Par ailleurs, il est très probable que l'hôtel-dieu possède plusieurs hôpitaux parmi la dizaine qui jalonne le parcours de la Régordane, mais la documentation ne permet pas de connaître leur rattachement. Il est seulement assuré que dès 1321, l'hôpital de Montpastour, situé à quelques kilomètres au nord de Pradelles, dépend de l'hôtel-dieu <sup>(1568)</sup>.

Pour finir, remarquons que le chemin de Régordane est appelé *strata romeva*, non loin de Villefort en 1280, renvoyant au passage de pèlerins <sup>(1569)</sup>.

### b- Du nord du sillon rhodanien au Puy

La géographie routière nous inciterait à regrouper dans un même ensemble tous les axes quittant le nord de la vallée du Rhône, de Lyon à Valence, et se rendant au Puy. En effet, nous savons grâce au *Guide du Pèlerin de Saint-Jacques* que les Bourguignons et les Teutons (sic) se rendent en Galice par Le Puy. Il est vraisemblable que, suivant la vallée de la Saône, la haute vallée du Rhône, la route de Bourgoin et d'Aoste, ou encore la vallée de l'Isère, ils aient gagné Le Puy par les routes d'Annonay, de Valence et de Chalencon, au gré de leur point d'arrivée dans le sillon rhodanien. Cependant, toutes ou presque permettent de converger vers Saint-Agrève où dès avant 1273, l'hôtel-dieu entretient un important hôpital au carrefour routier du faubourg de Lestra, en contrebas du *castrum* <sup>(1570)</sup>.

C'est d'ailleurs l'un de ces itinéraires que suit Urbain II en 1095. Venant d'Italie et se dirigeant vers Clermont, il est à Valence le 5 août 1095, où il consacre la cathédrale

<sup>1564</sup> ) Vernière (A.) : *Itinéraires des rois de France dans l'Auvergne et le Velay*, op. cit., p. 18.

<sup>1565</sup> ) Bonin (Th.) : *Registrum visitatorum archiepiscopi rothomagensis, 1248-1269*, op. cit., p. 365-367.

<sup>1566</sup> ) A leur sujet, cf. t. II, p. 595-597.

<sup>1567</sup> ) AN, J 294.

<sup>1568</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 364.

<sup>1569</sup> ) *Vidimus* du XV<sup>e</sup> siècle figurant dans un registre de M<sup>e</sup> Laurent Pelet, notaire de Villefort, conservé chez un particulier, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, vol. 2, p. 221, qui a pu le consulter.

<sup>1570</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1G 13.

Saint-Appolinaire. Ensuite, il apparaît le 15 au Puy, où il célèbre l'Assomption, et adresse à Lambert, évêque d'Arras, une bulle le convoquant au concile à venir. De là, suivant un itinéraire plutôt sinueux, il se dirige vers la Chaise-Dieu, puis descend vers Saint-Gilles en passant par Romans, où il se trouve le 23 août, et le sillon rhodanien. Ce n'est qu'ensuite qu'il remontera vers Clermont pour ouvrir le concile, non sans être passé au préalable par Cluny<sup>(1571)</sup>. Il est toutefois impossible de préciser quel chemin le souverain pontife a suivi entre Valence et Le Puy. On peut toutefois penser que, sauf facteur précis imposant de faire un détour, le chemin suivi a été soit la route de Tournon et la vallée du Doux, soit celle du plateau de Vernoux par Chalencon, les deux se rejoignant à Saint-Agrève, avant de continuer jusqu'au Puy<sup>(1572)</sup>.

En 1107, c'est au tour de Pascal II de parcourir le trajet du Puy à Valence, alors qu'il revient de Troyes et se rend en Italie<sup>(1573)</sup>, mais là encore, les indications sont trop imprécises pour savoir qu'elle route il emprunte de Valence au Puy. Pour sa part, Gélase II se rend à Vézelay à la rencontre de Louis VI en décembre 1118. Remontant le sillon rhodanien, il n'en souhaite pas moins passer au Puy, où il se rend en un voyage rapide, quittant le sillon rhodanien à Valence pour le rejoindre à Vienne, passant sans doute par la route du contrefort sud du mont Pilat, avant de continuer par Lyon jusqu'en Bourgogne<sup>(1574)</sup>.

Bien qu'avare de renseignements, la documentation nous livre toutefois le portrait de quelques pèlerins empruntant la route conduisant de Serrières au Puy par Yssingaux. Ainsi, en 1275, les pontonniers du port de Serrières acceptent de faire passer gratuitement les hommes et les troupeaux du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue, en contrepartie de quoi, ils demandent que l'hospitalité leur soit accordée au prieuré lorsqu'ils se rendront à Notre-Dame du Puy, ainsi qu'à leur retour<sup>(1575)</sup>. Plus au sud, des *romipetas venientes de Anicii* sont encore attestés en 1429 au port de Valence, alors qu'ils ont des difficultés avec le grangier du seigneur de Crussol qui entend leur faire

<sup>1571</sup> ) Crozet (R.) : « Le voyage d'Urbain II et ses négociations avec le clergé de France », art. cité, p. 274-275.

<sup>1572</sup> ) L'érudit vivarois Albin Mazon, relate dans ses notes l'existence d'un manuscrit latin, qu'il attribue au cartulaire de Quintenas, dont l'existence même est aujourd'hui inconnue, et qui aurait été conservé à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à la cure de Lamastre [AD 07, 52J 56, p. 261]. Ainsi, le pape « fut reçu en très grande cérémonie au château (de Tournon) ; de là il se dirigea vers Macheville avec une suite nombreuse et vingt mules blanches, en suivant un chemin qui commence au ruisseau de Grozon jusqu'au prieuré, où il célébra une messe solennelle le huitième jour de septembre 1<sup>re</sup> année du seigneur 1095 ». Outre l'origine inconnue de cette tradition, puisque c'est ainsi qu'il faut l'appeler faute de précision diplomatique, remarquons déjà que le 8 septembre, le pape est loin de la route de Valence au Puy, qu'il a empruntée en fait un mois avant. La date du 8 août pourrait alors tout à fait fonctionner. En fait, ce bref récit n'a pour lui que la vraisemblance, mais aucun élément probant ne vient l'étayer et il semble relever de la pure invention.

<sup>1573</sup> ) Fédou (R.) : *Les papes du Moyen Age à Lyon*, op. cit., p. 39 ; Jaffé (Ph.), Wattenbach (W.) : *Regesta pontificum romanorum ad condita Ecclesie ad annum post christum natum MCXCVIII*, op. cit., t. I, n°6112 et ss.

<sup>1574</sup> ) Fédou (R.) : *Les papes du Moyen Age à Lyon*, op. cit., p. 39 ; Jaffé (Ph.), Wattenbach (W.) : *Regesta pontificum romanorum ad condita Ecclesie ad annum post christum natum MCXCVIII*, op. cit., t. I, n°6651-6681.

<sup>1575</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, n°CCXIV.



payer un péage, et ce malgré leur statut <sup>( 1576 )</sup>.

### c- Depuis le sud du sillon rhodanien, par Viviers et Aubenas

Entre Viviers et Le Puy, en 1393, c'est grâce à un litige sur les péages du sire de Montlaur perçus à Montpezat et à Aubenas que nous connaissons un groupe de pèlerins de Villeneuve-les-Avignon se rendant en pèlerinage au Puy <sup>( 1577 )</sup>. Là encore, le péager du seigneur de Montlaur, à juste ou à mauvais titre, nous n'en savons rien, les suspecte d'avoir revêtu l'habit de pèlerin uniquement pour échapper aux péages. Il est peu probable que des personnes désireuses de gagner Compostelle soient passées sur cet axe, sauf à vouloir spécifiquement se recueillir au Puy. En effet, rappelons que l'une des quatre principales routes conduisant à Saint-Jacques part d'Arles, pour passer par Saint-Gilles, axe qui est probablement le plus emprunté par les méridionaux. La route de Viviers sert donc sans doute avant tout pour rejoindre le Puy même, ainsi que le rappelle *l'Itinerarium de Brugiis* à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, qui la décrit alors comme la route du Puy à Avignon <sup>( 1578 )</sup>. Là encore, l'hôtel-dieu du Puy possède un hôpital sur le tracé de cet axe. Il s'agit de celui du Pal, situé au col du même nom, attesté dès 1291 <sup>( 1579 )</sup>.

Qu'il s'agisse de se rendre au Puy même, ou de continuer ensuite vers Saint-Jacques ou vers Saint-Gilles, le sanctuaire marial ponot est incontestablement à l'origine d'un pèlerinage mettant en mouvement des foules nombreuses, au moins depuis le milieu du XI<sup>e</sup> siècle, et plus encore vers la fin du Moyen Age. S'il n'est pas possible de dénombrer les pèlerins se rendant au mont d'Anis, rebaptisé Notre-Dame du Puy par la ferveur populaire, un faisceau d'indices convergeant laisse penser que ces foules sont nombreuses, parfois même très nombreuses comme lors des jubilé institués au XV<sup>e</sup> siècle. Discret par nature, le pèlerin ne se laisse pas facilement appréhender avant son arrivée au Puy, et seuls de très rares documents nous apportent des indications sur les routes suivies. La géographie inciterait à croire que les axes les plus importants sont ceux traversant le nord du Vivarais, puisque se cumulent là pèlerins à destination du Puy et pèlerins en transit vers Saint-Jacques par cette cité. Au contraire, plus au sud, seuls les pèlerins se rendant spécifiquement au Puy traversent le Vivarais, la route par le Bas-Languedoc, tout aussi riche en sanctuaires de haute valeur spirituelle, s'offrant à eux pour gagner Compostelle. En outre, une place particulière doit être faite pour le chemin de Régordane, dont on sait qu'il est une véritable « allée du pèlerinage », reliant Saint-Gilles au Puy, et qu'il est de ce fait sans doute l'un des axes majeurs en la matière. D'autres routes étaient-elles empruntées ? C'est presque certain, tant la notion de route de pèlerinage n'a de sens qu'à l'approche des sanctuaires alors que les foules sont

<sup>1576</sup> ) AD 26, 2E 2666, f°6.

<sup>1577</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>1578</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 183.

<sup>1579</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 537.

concentrées sur quelques routes seulement, mais auparavant, il va de soi que les pèlerins pouvaient emprunter les nombreux axes parallèles que nous avons décrits <sup>(1580)</sup>. Cependant, alors que marchands et voituriers sont de grands habitués de la route, passant à plusieurs reprises chaque année dans la région, les pèlerins ne connaissent sans doute pas aussi bien les lieux, ce qui peut les inciter à ne suivre que les axes principaux. C'est d'ailleurs sur ces derniers que l'hôtel-dieu a implanté des hôpitaux, jalonnant les passages les plus difficiles. Celui de Saint-Agrève est situé sur le Plateau au débouché des routes montant de la vallée du Rhône, de même que celui de Montpezat, alors que celui de Montpastour, est situé en altitude, près d'un col qui est probablement, à l'heure actuelle, l'un des points du tracé de la Régordane où la « burle », véritable blizzard local se fait le plus sentir en hiver.

Le pèlerinage de Notre-Dame du Puy, qui se développe entre les X<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles attire indéniablement des milliers de personnes, qu'il s'agisse d'aller au Puy ou d'y passer avant de continuer vers Saint-Gilles ou vers Saint-Jacques. Ces dernières parcourent alors les routes vivaroises, la région jouissant de ce fait, comme pour le sel, d'une véritable « rente de situation » qui aboutit à favoriser le développement de certains axes, au détriment d'autres, qu'il n'est toutefois pas aisé de déterminer.

## Conclusion de la troisième partie

Nous avons remarqué que les routes vivaroises orientées est-ouest connaissent un développement privilégié. Outre la géographie, qui certes facilite les circulations sur cet axe, il est certain que les échanges induisent des flux polarisés entre basses terres et montagnes, permettant de bien différencier les trafics « montants » des trafics « descendants ».

Les trafics « montants », partant du sillon rhodanien et des plaines à destination des plateaux, sont les plus variés. Par le sillon rhodanien arrivent de nombreux produits et denrées importées qui ensuite prennent la direction du Massif Central par les routes transversales du Vivarais. Retenons le premier d'entre eux : le sel, auquel il faut associer quelques denrées, négligeables en volumes comparés à celui-ci, mais qui concourent aux échanges. C'est aussi par le sillon rhodanien qu'arrive une part sans doute majeure du blé que le Vivarais doit importer ; il est redistribué ensuite à l'intérieur de la région par les routes transversales.

Le vin, produit en grandes quantités au pied des Cévennes et dans la région tournonnaise, est aussi un trafic « montant », même si le nord du sillon rhodanien peut en exporter une certaine quantité, difficile à définir, par le fleuve. Le Massif Central dépourvu de vignes ou presque, au moins pour ses plus hautes terres, est ici un débouché majeur, permettant une véritable spécialisation viticole.

Dans l'autre sens, à la « descente », les produits sont moins variés : le bétail domine très largement. On est obligé de remarquer que ce commerce paraît très inégal, le Massif

---

<sup>1580</sup> ) Jugnot (G.) : « Les chemins de pèlerinage dans la France médiévale », art. cité, p. 58-59.

Central important beaucoup plus qu'il n'exporte mais le constat est affaibli par l'absence de données chiffrées. Problème strictement économique, il ne nous appartient pas de l'aborder ici. Notons toutefois que dans la mesure où les circulations semblent plus actives à la « montée » qu'à la « descente », devait inévitablement se poser des problèmes de fret de retour pour les muletiers, imposant peut-être un commerce triangulaire qui reste à définir.

Le Vivarais jouit donc de conditions particulièrement favorables. De par sa situation marginale, il participe à plusieurs domaines agricoles complémentaires et se trouve dans une position de frontière certaine entre deux régions dont les besoins se complètent. Ce que le Bas Languedoc et le sillon rhodanien produisent ou reçoivent, le Massif Central en est dépourvu (sel, vin, grains dans une certaine mesure, épices, fruits, poissons...) et, inversement, les régions de plaines sont déficitaires en viande ou en bétail de travail et demandent au Massif Central de subvenir à leurs besoins. Ainsi donc, de denses courants d'échange est-ouest traversent la région, concourant à un développement sélectif du réseau routier, à l'exception du Rhône, dont l'essor spécifique dépasse largement le cadre de la région, et du chemin de Régordane, voie de dédoublement du sillon rhodanien jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle. En outre, hors du champ commercial, même le développement du pèlerinage de Notre-Dame du Puy participe à ce mouvement transversal sur les routes vivaroises.



## **Partie 4 : Autour de la route médiévale en Vivarais**

Après avoir analysé la structuration d'ensemble du réseau routier vivarois à la fin du Moyen Age et les facteurs déterminants sa polarisation selon un axe est-ouest, il est possible d'aborder successivement différentes questions qui éclairent chacune un aspect de l'histoire routière.

Tout d'abord, il nous est paru indispensable d'aborder l'onomastique et la toponymie routières, allant de l'étude des appellatifs employés pour désigner la route à celle des toponymes liés à son passage. Ramener dans le champ historique des problèmes sémantiques, lexicologiques et toponymiques, relevant de prime abord de la linguistique et de la philologie, est très profitable. Outre le fait que la langue constitue le filtre par lequel passe notre connaissance, ses évolutions sont le reflet de la perception que les hommes avaient du réseau viaire de leur temps.

Ensuite, bien que travaillant prioritairement sur les XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles, il est indispensable de nous interroger sur les relations qu'entretient le réseau routier tardimédiéval avec le système viaire antique et du haut Moyen Age, afin de déterminer dans quelle mesure il est tributaire d'une organisation antérieure, ou s'il s'est développé selon ses propres critères. En effet, la route, plus encore que bien d'autres éléments de peuplement, s'inscrit dans un temps long. Elle est donc difficile à cerner à l'échelle de quelques siècles mais doit être envisagée comme une structure pérenne et lente à évoluer au cours des âges, ce qui nous amènera à outrepasser largement les limites

chronologiques que nous nous étions assignées.

Tout au long du Moyen Age, la route ne reste pas insensible aux mutations que connaissent les pouvoirs politiques et administratifs, mais en connaît au contraire les contrecoups et les répercussions. Loin de n'être qu'une question formelle et de nature juridique, la route a été un enjeu certain, un objet de luttes, d'oppositions, et nous devons donc nous interroger sur les répercussions des évolutions du pouvoir sur cette dernière. Elles conditionnent en effet la vie de la route au quotidien, principalement par la multiplication frénétique des péages que nous avons pu constater.

## Chapitre 1 : Onomastique routière vivaroise

Depuis longtemps, les études d'onomastique portant sur les routes et les réseaux routiers se sont multipliées. Néanmoins, à l'échelle du Vivarais et des régions voisines, le bilan est contrasté. Si le Gévaudan a fait l'objet des travaux de Charles Camproux, s'attachant à la toponymie routière<sup>(1581)</sup>, cette dernière n'a pas suscité de vocations en Velay, où de très utiles renseignements peuvent cependant être retirés de travaux généraux présentant de nombreux noms<sup>(1582)</sup>. Le plus souvent, en Vivarais, l'onomastique a été discréditée par une approche locale dénuée de toute connaissance historique et linguistique et, de plus, aucune étude odonymique n'existe à ce jour. Les toponymes routiers n'y ont été abordés que tangentiellement par les travaux de Georges Massot<sup>(1583)</sup>. Il est vrai que l'absence d'un dictionnaire topographique de qualité sur le département de l'Ardèche ne permet pas un travail exhaustif et rapide, imposant systématiquement ou presque de revenir directement aux sources<sup>(1584)</sup>. Pour notre part, nous avons abordé la question de l'odonymie vivaroise sous deux angles. Dans un premier temps, il nous a paru intéressant de nous interroger sur les termes désignant les routes elles-mêmes à la fin du Moyen Age, afin de tenter de cerner les spécificités de chacun, si tant est qu'elles existent. Ce n'est qu'ensuite, dans un second temps, que nous nous sommes attachés à la toponymie proprement dite.

<sup>1581</sup> ) Camproux (Ch.) : « Les noms de la voie de communication en Gévaudan », , *Travaux de linguistique et de littérature publiés par le Centre de philologie et de littérature romane*, 1971, p. 176-195.

<sup>1582</sup> ) Arsac (J.) : *Toponymie du Velay, origine et signification des noms de lieux et de lieux-dits*, Le Puy, 1991, 461 p.

<sup>1583</sup> ) Linguiste travaillant sur le Vivarais, ses travaux permettent de situer la toponymie routière dans un cadre général. Cf. à titre de première approche de l'onomastique vivaroise : Massot (G.) : « Regard sur la toponymie », contribution à Carlat (M.) dir. : *Encyclopédie de l'Ardèche*, Paris, 1985.

<sup>1584</sup> ) Charrié (P.) : *Dictionnaire topographique du département de l'Ardèche*, Paris, 1979, 450 p. Cet ouvrage gravement lacunaire et fautif pour la majorité des notices ne peut être que d'un usage limité, et doit le plus souvent être purement ignoré, au moins en ce qui concerne les notices historiques portant sur le Moyen Age.

## A- Les appellatifs et les adjectifs routiers

On signalera ici l'étude fondatrice de Monique Gilles-Guibert portant sur l'ensemble du Midi, où l'auteur s'attache à présenter l'ensemble des termes employés pour désigner les routes et pour les qualifier <sup>(1585)</sup>. Ayant rassemblé plus de cinq cents mentions de chemins et de routes entre les X<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, il nous a semblé intéressant de nous livrer à une étude des noms communs désignant ces derniers. En outre, abordant la question en historien et non en lexicologue, nous avons tenté de rapprocher degré d'importance de la route et terme employé pour la nommer d'une part, tout en essayant d'établir une Typochronologie de ces noms d'autre part.

D'un point de vue méthodologique, nous avons éliminé bien évidemment toutes les mentions issues d'analyses de documents réalisées par des feudistes d'Ancien Régime. En effet, sous couvert de formes plus ou moins latines, occitanes ou d'ancien français, nous n'avons aucune certitude sur leur rigueur. En outre, rassemblant des données pour établir certaines mentions, heureusement rares, ont du être éliminées car mal datées. Ce sont au total 420 mentions suffisamment précises et assurées que nous avons pu rassembler de la sorte, permettant d'aborder soit le nom commun désignant la route, soit l'adjectif ou les adjectifs la qualifiant, ou encore son nom propre <sup>(1586)</sup>.

### a- Lexicologie routière

En observant l'ensemble de ce corpus, on ne peut qu'être surpris du faible nombre de d'appellatifs désignant la route dans la documentation médiévale vivaroise, contrairement à ce que l'on peut constater à l'échelle du sud de la France en général. Tout d'abord, remarquons l'absence complète de *caminus* et de ses dérivés, comme le *camin* occitan, que l'on pourrait aussi rencontrer sous la forme *chamin* dans la zone de palatalisation du [CA]. Famille lexicologique courante en Bas-Languedoc, elle n'apparaît pas dans la documentation vivaroise médiévale, de même qu'elle est rare en Catalogne <sup>(1587)</sup>. La raison de ce silence est peut-être à chercher du côté de la langue des actes exploités pour notre étude. En effet, *camin* est un terme occitan, alors que c'est une langue qui, dans la région, franchit très peu la barrière entre oral et écrit. Les actes en occitan sont rarissimes, y compris pour la documentation municipale qui lui fait ailleurs la part belle. Un bon exemple de cette situation est donné par les compoix d'Alès, notamment celui de 1393 : dans ce document occitan, les chemins sont majoritairement désignés par le terme de *camin*, alors que les actes notariés de la même période rédigés par les mêmes notaires l'ignorent <sup>(1588)</sup>. La toponymie, reflet des usages populaires et non de la langue

<sup>1585</sup> ) Gilles-Guibert (M.) : « Les noms des routes et des chemins dans le midi de la France au Moyen Age », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 1-39.

<sup>1586</sup> ) Cf. annexe n°11, inventaire toponymique.

<sup>1587</sup> ) Zimmerman (M.) : « Les noms de la route et du chemin dans la Catalogne médiévale, IX<sup>e</sup> -XII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 388 et 402.

savante du notaire témoigne de l'emploi bien réel de *camín*, même s'il n'est peut-être pas très répandu. En effet, subsistent à l'heure actuelle quatre toponymes dérivant incontestablement de *camínus*.

Une autre différence notable avec le Bas-Languedoc est l'absence presque complète du mot *draya* du lexique routier vivarois. Nous n'en trouvons que quelques rares occurrences, désignant systématiquement des axes internes aux zones de dépaissance, mais ne correspondant jamais à des axes de transhumance. Ainsi, en 1333, le terroir de Gras est parcouru par plusieurs drayes<sup>(1589)</sup>, mais ces derniers, comme nous l'avons déjà expliqué, ne relient que les différents points du finage entre eux, comme l'abreuvoir, ou tel ou tel pâturage. Il en est de même dans le territoire des hospitaliers de Gap-Francès en Gévaudan<sup>(1590)</sup>, ou dans les domaines de ceux de Trignan en Bas-Vivarais<sup>(1591)</sup>. Le cadastre napoléonien abonde toutefois en « Drailhe », qui sont presque toujours des axes modestes, de simples sentiers, dont il est évident qu'ils n'ont aucun rapport, ni avec la transhumance, ni avec un réseau de grande circulation. De même, la toponymie conserve le souvenir de six lieux-dits dont les noms sont dérivés de « draye », attestant l'emploi effectif du terme. On peut affirmer que « draille » est même un terme générique pour désigner un petit chemin. De ce point de vue, l'exemple de la route de Privas au Puy par Mézilhac est intéressant. Alors qu'en 1429, la route est dite *itinere regio*<sup>(1592)</sup>, elle figure au cadastre napoléonien sous le nom de draille, après ouverture d'un nouveau tracé au XVIII<sup>e</sup> siècle lui faisant perdre son statut de route principale<sup>(1593)</sup>. Nous sommes loin de l'axe de transhumance que ce terme pourrait désigner de prime abord. C'est d'ailleurs dans le sens de sentier, souvent même embroussaillé et caillouteux, que le mot est encore employé de nos jours en Vivarais, sans référence à un quelconque passage de moutons. Le sens de draye explique sans doute la faible représentation du terme dans nos sources : la simple sente séparant deux parcelles ne semble pas devoir être un élément suffisamment marquant du paysage pour être retenu comme confin permettant de localiser une terre.

Tout comme *camínus* et *draya*, *carrals* n'apparaît qu'une seule fois dans le corpus constitué, en 1205, lorsque les limites données aux terres des chartreux de Bonnefoy vont *usque ad carralem dividentem territorium de Dozonencha et de La Terrissa*<sup>(1594)</sup>. Le

<sup>1588</sup> ) AM Alès, 1G 0.

<sup>1589</sup> ) AD 07, 29J 9, n°5.

<sup>1590</sup> ) Hélas (J.-C.) : « Les paysages gévaudanais du XV<sup>e</sup> siècle, l'apport des terriers », art. cité, p. 240.

<sup>1591</sup> ) Le Blévec (D) : « Les hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem en Bas-Vivarais : la commanderie de Trignan (XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup>) », art. cité.

<sup>1592</sup> ) AD 07, 52J 111, f°21.

<sup>1593</sup> ) Saint-Julien-du-Gua, cadastre de 1842, section B<sup>3</sup> dite de Malpas.

<sup>1594</sup> ) AD 07, 4H 8.



terme n'est donc pas inconnu, mais il est rare, et sans doute ne faut-il pas directement le rattacher à une route carrossable, contrairement à ce que son étymologie, *carrus*, suggère<sup>(1595)</sup>. En effet, bien qu'il soit difficile de savoir si la route en question dans l'acte est carrossable, on peut remarquer que d'autres, qui le sont assurément par le relief des régions traversées (routes du Plateau, du sillon rhodanien, du Bas-Vivarais calcaire par exemple), ne sont jamais désignées par un dérivé de *carrus*. Aussi, nous serons plus prudents, en retenant seulement que *carralem* désigne une route belle, large ou importante, sans aller jusqu'à la qualifier de carrossable au sens strict.

Parmi les noms très peu employés, signalons *carrerria*. Très fréquent, il ne désigne généralement que les axes de circulation urbains, à l'exclusion des routes campagnardes. Seules trois occurrences peuvent être interprétées dans le sens de route et non de rue, et encore, s'agit-il toujours de la continuation hors de la ville d'une rue bien identifiée<sup>(1596)</sup>. Jamais nous ne le rencontrons loin de la ville ou du village. En outre, à Boucieu en 1410, le rédacteur de l'acte doute de son choix lexicologique, puisque le chemin est alternativement qualifié de *carrerria* et d'*itinere*<sup>(1597)</sup>. Remarquons une persistance tenace, puisqu'en occitan nord Vivarois, le mot *charrèira* désigne expressément la rue de village, et non la route<sup>(1598)</sup>. C'est donc une situation toute différente de celle constatée en Catalogne, où l'emploi de *carrera* et de ses dérivés catalans se généralise à partir du XII<sup>e</sup> siècle, arrivant même à supplanter les *strata* et les *via*, cet appellatif échappant ainsi à la sphère urbaine à laquelle il appartient initialement.<sup>(1599)</sup>

Une autre différence majeure entre le Vivarais et la documentation étudiée par Monique Gilles-Guibert, portant avant tout sur le Languedoc méditerranéen et sur le sud-ouest, réside dans la part des *itinere* et des *iter*. Ces deux termes ne semblent apparaître que de manière anecdotique en Bas-Languedoc et en Catalogne<sup>(1600)</sup>, alors qu'ils dominent en Vivarais. Cependant, la nature de la documentation employée peut, nous semble-t-il, rendre compte pour une part de cette différence. Alors que notre corpus a surtout été établi à partir d'actes de la pratique, celui de Monique Gilles-Guibert est issu pour l'essentiel de cartulaires publiés. Il renferme donc des actes généralement anciens dans le Moyen Age, en tout cas le plus souvent antérieurs à la documentation notariale que nous avons utilisée. Les différences tylochronologiques mises en évidence peuvent expliquer l'absence d'*itinere* dans les cartulaires : les X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles sont une période où

<sup>1595</sup> ) Gilles-Guibert (M.) : « Les noms des routes et des chemins dans le midi de la France au Moyen Age », art. cité, p. 17, retient ce sens de route carrossable.

<sup>1596</sup> ) Deux fois à Boucieu, en 1410 (AD 07, 1J 213, f°6v°) et en 1463 (AD 07, 1J 214, f°28), une fois aux Vans en 1405 (AD 07, 2E (MJ) 12, f°5).

<sup>1597</sup> ) AD 07, 1J 213, f°6v°.

<sup>1598</sup> ) Dufaud (J.) : *L'occitan Nord-Vivarois, région de Lalouvesc, op. cit.*, p. 103.

<sup>1599</sup> ) Zimmerman (M.) : « Les noms de la route et du chemin dans la Catalogne médiévale, IX<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 398-400.

<sup>1600</sup> ) *Ibidem*, p. 388, 390-391.

ce terme n'apparaît jamais. On peut donc penser que cette différence constatée entre Bas-Languedoc, la Catalogne et Vivarais voisin est plus le fait du décalage chronologique des deux corpus textuels que de la réalité.

Cette remarque nous introduit à la Typochronologie des termes désignant la route. De très nettes différences apparaissent tout au long de la période considérée, se résumant pour l'essentiel par le remplacement presque complet des termes *via* et *strata* par *itinere*, basculement intervenant brutalement dans les années 1300-1350. Auparavant, le nom le plus employé est *strata*, celui d'*itinere* n'apparaissant absolument pas avant 1250, et de manière anecdotique entre 1250 et 1299, alors qu'il est presque exclusif ensuite.

On pourrait proposer de lier cette évolution à l'histoire du réseau routier, les *strata* et les *via* constituant l'armature viaire issue de l'Antiquité et du haut Moyen Age, et les *itinere* correspondant aux nouveaux chemins créés après le XI<sup>e</sup> siècle<sup>(1601)</sup>. Il n'en est cependant rien. Jamais l'un ou l'autre de ces termes ne se trouve appliqué préférentiellement pour l'une ou l'autre des catégories de route. En outre, la diminution des *strata* face aux *itinere* est bien un phénomène absolu marquant une désaffection certaine pour ce terme : nous en avons rencontré soixante avant 1300, contre seulement quinze après.

La raison du changement lexicologique n'est donc pas à chercher du côté de l'histoire routière. Remarquons qu'il se produit parallèlement à l'essor de l'activité et de la documentation notariale. Ne peut-on pas supposer que les *scriptoria* ecclésiastiques, fournissant l'essentiel de la documentation antérieure au XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(1602)</sup>, emploient un latin plus recherché et précis, alors que les notaires transcrivent directement l'usage du temps ? Cela pourrait expliquer la brutalité de la baisse constatée de l'usage de *strata* qui ne semble pouvoir correspondre à un seul changement lexicologique. L'essor du notariat se double d'ailleurs en Bas-Languedoc de changements majeurs dans la manière de nommer l'espace, de localiser et de désigner les parcelles, tendant à une normalisation marquée, entraînant inexorablement un appauvrissement de la description<sup>(1603)</sup>. En outre, le notaire est plus proche de la parcelle qu'il décrit. Vivant dans le terroir en question, il le connaît mieux, ce qui l'amène peut-être à une moindre hiérarchisation des axes le traversant, alors qu'un scribe extérieur est attentif aux seuls axes principaux qu'il identifie bien et qui seuls lui permettent de structurer sa représentation de l'espace décrit.

Le passage de la *strata* à l'*itinere* pose aussi la question de la précision de ces termes pour désigner un axe. Remarquons que *strata* n'est jamais employé avant le XIV<sup>e</sup> siècle pour désigner un chemin subalterne, mais toujours une route que nous avons pu identifier comme principale. Par la suite, la situation évolue et, souvent, *strata* et *itinere*

---

<sup>1601</sup> ) C'est une approche similaire qui sous-tend le travail présenté dans Guy (M.) : Les termes « via » et « strata » dans les actes notariés médiévaux », art. cité, p. 52, 56.

<sup>1602</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 30.

<sup>1603</sup> ) Bourin (M.) : « Délimitation des parcelles et perception de l'espace en Bas-Languedoc aux X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 73-74.

désignent alternativement le même itinéraire. Cette situation peut être, dans certains cas, poussée à l'extrême. Ainsi, en 1300, la route de Tournon au Puy, au passage de Boucieu, est qualifiée dans le même acte de *stratam seu viam publicam per quam itur a dicta villa ad civitatem aniciensis*<sup>(1604)</sup>. De même, en 1320, à Saint-Julien-Chapteuil, il est question de la *strata publica seu itinere per quam itur a villa predicta Sancti Marciali versus ecclesiam Sancti Juliani de Capchionis*, qui en aucun cas ne peut être tenue pour une route importante<sup>(1605)</sup>. Parfois le notaire change même de terme en cours d'acte, comme à Saint-Agrève en 1471, où le même axe est successivement une *strata* puis un *itinere*<sup>(1606)</sup>. Si le doute subsiste le plus souvent, quelques références laissent penser que le scribe saisit encore parfois la différence entre ces deux termes. Ainsi, aux Vans en 1380, il est question d'un *itinere quo itur a strata publica versus Vannos*<sup>(1607)</sup>. Il en est de même en 1397 aux portes de Joyeuse, où un tinal de l'abbaye des Chambons confronte l'*itinere publico quo itur de Chabrolieriis versus stratam*<sup>(1608)</sup>, alors qu'aux Vans en 1405, c'est une *carrerria qua itur a manso Gaudiose versus stratam antiquam*<sup>(1609)</sup>. Dans ces derniers cas, on comprend clairement que l'*itinere* ou la *carrerria* ne sont que des chemins adjacents à la route principale, la *strata*, mais ce n'est plus systématique.

Une double évolution se fait donc jour dans les termes désignant la route entre les X<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Avant le XIV<sup>e</sup> siècle, alors que les routes secondaires sont peu présentes dans la documentation, et souvent désignées simplement par le terme d'*iter*, les routes principales sont systématiquement ou presque des *strata* ou des *via*, sans qu'il faille chercher un lien entre ces dernières et les axes antiques. Passées les années 1270-1330, la précision lexicologique disparaît, alors que le corpus rassemblé augmente considérablement. Un terme générique, *itinere*, apparaît alors, désignant tout autant les routes principales que les axes secondaires, même si quelques rédacteurs d'actes peuvent encore laisser percer des tentatives ponctuelles de hiérarchisation lexicologique.

## b- Qualifier la route

Si l'appellatif routier ne porte plus en lui-même la marque du degré d'importance de cette dernière, un qualificatif lui est parfois associé afin de préciser à quel type d'axe nous avons à faire. Quatre catégories de qualificatifs peuvent être distinguées : les qualificatifs statutaires, les qualificatifs matériels, les qualificatifs chronologiques, et enfin les qualificatifs d'usage. Au total, ils concernent 64 % des mentions d'itinéraires relevées.

<sup>1604</sup> ) AD 43, 17H 24, n°8.

<sup>1605</sup> ) AD 07, J 340.

<sup>1606</sup> ) AD 07, 52J 113, f°31.

<sup>1607</sup> ) AD 07, 2E 1345.

<sup>1608</sup> ) AD 07, 1H 20.

<sup>1609</sup> ) AD 07, 1E 213, f°6v°.

## Les qualificatifs statutaires

Ce premier groupe correspond aux qualificatifs ayant trait au statut juridique de la route. C'est le plus présent, constituant 56,5 % des qualificatifs retenus.

Le premier de ces qualificatifs, le plus développé, est la mention *publicus* qui suit le nom de la route, comme *itinere publico*, *strata publica*, ou *via publica*. Il est difficile de savoir à quelle réalité il renvoie. Sans doute cette dernière varie-t-elle selon les périodes, mais aucun document ne nous permet d'en préciser le sens exact. On pourrait formuler a priori deux propositions d'interprétation : soit le chemin est public par destination, entendons par là ouvert à tout public, à l'opposé d'un droit de passage restreint, soit il faut comprendre qu'il dépend des pouvoirs publics. Faute de sources juridiques explicites, on peut chercher à savoir si la notion même de chemin public connaît les mêmes évolutions que le pouvoir public lui-même. Nous avons donc comptabilisé les occurrences d'axes dits publics et celles de chemins sans autre précision. Afin de pouvoir totalement encadrer la mutation féodale, susceptible d'expliquer une nette variation du nombre de routes dites publiques, il aurait été intéressant de pouvoir débiter ce calcul au IX<sup>e</sup> siècle, mais la documentation ne nous permet pas d'établir un calcul valable avant le milieu du X<sup>e</sup> siècle. Précisons aussi que les données fournies pour le XII<sup>e</sup> siècle sont très lacunaires, comme l'est la connaissance de ce siècle en Vivarais, alors que les principaux cartulaires ecclésiastiques se tarissent, avec la fin de celui de Saint-Barnard de Romans, ou de Saint-Chaffre du Monastier. Seul le cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy vient très partiellement combler cette lacune pour la fin de la période retenue. Nous avons donc préféré, devant le très faible nombre d'occurrences retrouvées, ne pas livrer un résultat auquel une base de calcul très limitée ôte toute valeur.

L'adéquation entre évolution du pouvoir public et mentions de routes publiques est nette, et rejoint le constat dressé en Provence orientale, où les routes publiques sont celles sur lesquelles l'autorité comtale continue de s'exercer longtemps et de manière explicite<sup>(1610)</sup>. Alors que le premier se fragmente tout en étant usurpé par l'aristocratie, les références au caractère public des routes deviennent plus rares, au point qu'elles ne concernent finalement plus, entre 1050 et 1200, qu'une très petite minorité des cas repérés. Devant une telle évolution, il est indéniable que la référence au caractère public des axes est bien liée à leur statut, et non simplement à la faculté d'y passer librement par opposition à de simples droits de passages ou chemins d'exploitation. Cet effondrement des références au statut public de la route, concomitante avec la désagrégation des pouvoirs publics intervenant dans la région dans un large X<sup>e</sup> siècle, marque sans doute le déclin définitif de la voirie antique, la route entrant alors dans une nouvelle ère<sup>(1611)</sup>. De 1250-1300, le nombre de routes dites publiques est à nouveau en hausse, la sollicitude de l'administration royale en Languedoc pour la question se faisant sentir surtout à partir de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle, évolution qui peut aussi se constater dans les

---

<sup>1610</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 145.

<sup>1611</sup> ) Rouche (M.) : « L'héritage de la voirie antique », art. cité, p. 31.

régions voisines, comme la Provence <sup>( 1612 )</sup>. Il faut ici associer à *publicus* le qualificatif de royal, que l'on rencontre à trente-sept reprises sur les routes les plus importantes. Fruit de la politique royale vis-à-vis des routes, il est rigoureusement absent avant 1350, surgissant brutalement alors, pour se stabiliser ensuite, et concerne en moyenne 20 % des occurrences retenues jusqu'à la fin du Moyen Age.

### Les qualificatifs matériels

Ce deuxième groupe rassemble les qualificatifs précisant la nature de la route, sa qualité ou ses défauts. Dans tous les cas, seuls quelques rares axes prennent un tel qualificatif ; ils représentent 2,75 % du total des routes retenues, sans qu'aucune période ne se dégage par une fréquence particulière des qualificatifs apportés aux routes, de même qu'aucun type de route ne semble privilégié de ce point de vue.

Le premier type de qualificatif rencontré est lié à l'importance de la route, qu'il s'agisse de *magnum iter* <sup>( 1613 )</sup>, ou encore, en français, de grand chemin <sup>( 1614 )</sup>, désignant les routes principales. Signalons ici la rareté d'un qualificatif pourtant fréquent dans le reste du Languedoc <sup>( 1615 )</sup>, mais qui n'apparaît qu'une seule fois dans les sources médiévales vivaroises. Il s'agit du qualificatif *ferrat* désignant un chemin empierré, de bonne qualité. Une seule route est qualifiée d'*iter ferratum*, non loin de Loubaresse en 1333 <sup>( 1616 )</sup>. Le cadastre nous livre toutefois quelques mentions pour la période contemporaine, attestant de l'existence de ce terme dans le langage quotidien, sans qu'il ne franchisse la barrière de l'écrit et le filtre du latin. Pour être complet, remarquons que le qualificatif *lata*, large, qui pourrait être à l'origine des toponymes « Vialette » par contraction de *via lata* ne se rencontre strictement jamais, ce qui nous fait douter de l'étymologie proposée pour ces toponymes <sup>( 1617 )</sup>.

A l'inverse de la *magna via* ou de l'*iter ferratum*, désignant les axes principaux, les routes secondaires ne sont qualifiées par aucun terme péjoratif. Seuls les plus mauvais passages débouchent sur la création d'un toponyme spécifique, comme Malpas. Notons toutefois un exemple unique, rencontré dans le massif du Pilat, où deux routes sont dites *iter heremum* et *viam heremam* en 1401 <sup>( 1618 )</sup>. Le cas est ici extrême d'une route probablement abandonnée par tout trafic, qui se referme peu à peu avant de totalement

<sup>1612</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 144.

<sup>1613</sup> ) AD 07, G 350.

<sup>1614</sup> ) AD 07, 11H, sac 2, pièce 11.

<sup>1615</sup> ) Ribard (J.) : « Chaussée et chemin ferré », *Romania*, 1971, p. 262-266.

<sup>1616</sup> ) AD 07, 29J 9, n°5.

<sup>1617</sup> ) AD 07, 29J 9, n°5.

<sup>1618</sup> ) AD 69, 10G 2917, f°139v° et 143.

disparaître.

Outre l'importance du chemin ou le caractère éventuellement remarquable de son aménagement, sa position topographique peut déboucher sur un qualificatif, mais c'est une catégorie qui demeure rare. Citons par exemple la *stratam superiorem* mentionnée en 1001 à Saint-Pierre-de-Boeuf, qui domine la vallée du Rhône<sup>(1619)</sup>, ou encore, à l'opposé, la célèbre *via soteirrana*, route de Villefort à Mende par Le Tournel, désignée ainsi en 1166 et passant alors en fond de vallée<sup>(1620)</sup>.

### Les qualificatifs chronologiques

Cette catégorie regroupe les qualificatifs renvoyant à l'ancienneté de la route, exprimée soit sous la forme *strata antiqua* ou *strata veteris*, soit à l'inverse, sous la forme *strata nova*. Les qualificatifs chronologiques, tous types confondus, ne concernent cependant que 3,5 % des mentions de routes relevées, et s'appliquent tout autant à des axes majeurs qu'à des tracés secondaires, ou encore tant à des rectifications ponctuelles de tracé qu'à des itinéraires complets.

### Les qualificatifs d'usage

Une dernière catégorie de qualificatifs peut être identifiée, mais elle n'est que très peu représentée, puisqu'elle ne concerne que 3,4 % des occurrences routières relevées. Il s'agit des qualificatifs liés au trafic principal ou significatif empruntant la route en question. Ainsi, en Languedoc, le sel est générateur d'un trafic important sur la route de Lunel à Nîmes doublant la *Via Domitia* : elle prend alors le nom de *Via Salinaria*, une demi-douzaine d'autres cas étant recensés dans la région<sup>(1621)</sup>. Rarissime en Vivarais, nous ne trouvons qu'une seule mention de *strata romeva*, concernant le chemin de Régordane, en 1280<sup>(1622)</sup>, et à cinq reprises, des *via messaderia*, corruption de *via mercaderia*, la route des marchands. Remarquons que dans tous les cas, ces occurrences sont localisées dans le sud des Cévennes, proches de l'espace Bas-Languedocien où cette pratique est manifestement courante, la plus grande partie du Vivarais l'ignorant, bien que certaines routes vivaroises connaissent une spécialisation assez poussée. C'est par exemple le cas de celles quittant la région de Joyeuse-Largentière-Aubenas par où transite un important volume de vin, dont on aurait pu, de prime abord, penser qu'elles aient été qualifiées de *strata vinaria*, ce qui n'est pas le cas<sup>(1623)</sup>.

### c- Nommer la route

<sup>1619</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-André-le-Bas*, op. cit., n°179, p. 127-129.

<sup>1620</sup> ) Philippe (A.) : « La baronnie du Tournel et ses seigneurs », art cité, p. 197.

<sup>1621</sup> ) Gilles-Guibert (M.) : « Les noms des routes et des chemins dans le midi de la France au Moyen Age », art. cité, p. 36-37.

<sup>1622</sup> ) *Vidimus* du XV<sup>e</sup> siècle figurant dans un registre de M<sup>e</sup> Laurent Pelet, notaire de Villefort, conservé chez un particulier, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, vol. 2, p. 221 qui a pu le consulter.

Outre les qualificatifs précisant le statut ou la nature de la route, certaines ont pu prendre un nom propre. Elles sont toutefois rares et ne représentent que 9,8 % des mentions de routes rencontrées dans la documentation. La seule route à porter régulièrement un nom est celle du Puy à Nîmes, qui ne prend toutefois le nom de Régordane qu'entre Luc et Alès. Les autres chemins rencontrés peuvent en porter un, mais ce n'est alors qu'à quelques reprises, ou en un point bien précis. Pourquoi le chemin de Régordane est-il doté de ce privilège ? Nous avons remarqué que c'est l'axe le plus important du Vivarais et de ses marges, avec la route rhodanienne. Notons que c'est l'un des seuls axes nettement individualisé, ne se confondant à aucun moment avec une autre route, à la différence de la grande majorité des autres chemins identifiés, se divisant et fusionnant à de très nombreuses reprises. De même, elle n'est susceptible d'être doublée par aucune autre route pouvant créer une confusion. C'est donc sans doute du fait de son unicité qu'elle porte un nom. Se pose aussi la question de l'étymologie et du sens de ce nom<sup>(1624)</sup>. Les quelques étymologies celtisantes ou antiquisantes proposées paraissent aujourd'hui singulièrement datées et ne peuvent plus être acceptées. Il semble au contraire que le nom Régordane, plus encore que celui de la route, soit en fait celui d'une région, s'étendant de part et d'autre de cette dernière, précisément entre Villefort et Portes, nom ayant de nos jours disparu, mais dont plusieurs éléments témoignent encore aujourd'hui de l'existence<sup>(1625)</sup>. Remarquons tout d'abord que Guy de Bazoches, chanoine de Châlons, explique au XII<sup>e</sup> siècle que Montpellier et Saint-Gilles sont situées à une journée de marche des montagnes *quod Ricordanarum dicunt*<sup>(1626)</sup>. Ensuite, la carte de Richard de Haldingham, datée du XIII<sup>e</sup> siècle, mentionne au sud-est de Clermont, non loin du Languedoc, une région nommée *Recordanorum*, qui de par sa position pourrait s'apparenter à la Régordane<sup>(1627)</sup>. Par ailleurs, à la fin du Moyen Age, la documentation nous livre deux mentions d'un bayle de Régordane, représentant des seigneurs de Luc en 1315<sup>(1628)</sup> et en 1343<sup>(1629)</sup>. La région de Régordane existe alors bien, puisque les sires de Randon regroupent sous ce vocable leurs possessions des

<sup>1623</sup> ) Remarquons ici que de tels qualificatifs attribués aux routes vivaroises par l'érudition locale, non seulement ne reposent sur aucun élément probant, mais sont contraires aux usages régionaux.

<sup>1624</sup> ) C'est une question que les lettrés du XIX<sup>e</sup> siècle ont abordé, à commencer par le préfet de Lozère Gamot, en 1813 [Bardy (B.) : « Les tournées du préfet Gamot », art. cité, p. 315], suivi par Gaëtan Charvet en 1873 [Charvet (G.) : *Les voies romaines chez les Volques arécomiques*, op. cit., p. 73]. Il faut cependant attendre les années 1950 pour qu'un historien, Clovis Brunel, se penche directement sur la question [Brunel (Cl.) : « Le nom de la voie Régordane », *Romania*, 1958, p. 189-313].

<sup>1625</sup> ) Sur cette interprétation de Régordane, la dernière en date, tout en étant la plus fondée, cf. Girault (M.) : *Le chemin de Régordane*, op. cit., p. 83-88.

<sup>1626</sup> ) Brunel (Cl.) : « Le nom de la voie Régordane », art. cité, p. 290.

<sup>1627</sup> ) Higounet (Ch.) : « Cartographie médiévale », art. cité, p. 292.

<sup>1628</sup> ) AD 48, E 77.

<sup>1629</sup> ) Fonds privé, chartrier de Chambonnet, inventaire dressé par Y. Chassin-du-Guerny en 1974.

confins du Gévaudan, de l'Uzège et du Vivarais. Par ailleurs, en 1323, une terre située à Portes et dite *in provincia Regordana* <sup>(1630)</sup>. Initialement, la Régordane a donc probablement été une région située aux confins du Vivarais et du Gévaudan, ayant donné son nom à la route qui la traverse.

C'est d'ailleurs de cette manière que se forment les autres odonymes rencontrés en Vivarais. Ainsi, en 1376, la route de Saint-Agrève au Puy devient l'*estratam publicam castris Montisusclati* dans la traversée de ce mandement <sup>(1631)</sup>. Si la route ne prend pas le nom de la châtelainie traversée, elle peut prendre celui d'un simple territoire, comme la *via veteri d'Urcival* en 1216 au Béage <sup>(1632)</sup>, ou la *viam de Porssils*, à Borée en 1269 <sup>(1633)</sup>. De même, la route de Privas au Puy par Les Estables est dite *viam de Planbescet* au passage de ce terroir, au pied du mont Gerbier de Jonc <sup>(1634)</sup>. Une seule route ne prend pas le nom du territoire ou de la région traversée, mais de la montagne qui jalonne son parcours. Il s'agit de la route de Sépoux, longeant ce suc à proximité de Sainte-Eulalie, mentionnée en 1205 comme la *viam de Sapos* <sup>(1635)</sup>, puis en 1279 comme la *strade de Sepon* <sup>(1636)</sup>.

Nous avons trouvé une seule mention de route dont le nom est formé de celui de la ville d'où elle provient et où elle se rend. Il s'agit de l'*iter Anicij*, attesté en 1374 à Malleval <sup>(1637)</sup>, qui n'est autre que la route de Vienne au Puy.

Remarquons qu'aucune route ne prend le nom d'un quelconque illustre personnage à qui l'imaginaire populaire, ou la réalité historique correctement transmise, attribuerait la construction, à l'image des « routes de Brunheault » parsemant de nombreuses campagnes françaises, ou de certaines « routes de César ».

Néanmoins, par-delà le patrimoine odonymique assez médiocre livré par les sources médiévales, le cadastre nous apporte nombre de chemins possédant un nom. Ainsi, le tracé antique et altimédiéval de la route rhodanienne au passage de Cornas et Saint-Péray devient le Chemin de Mulets, de même que la Régordane peu avant La Garde-Guérin <sup>(1638)</sup>, ou que la route de Vernoux à Saint-Agrève par Cluac, qui suit la

<sup>1630</sup> ) Elzière (J.-B.) : *Histoire des Budos*, op. cit., p. 22.

<sup>1631</sup> ) AD 07, C 196, f°10.

<sup>1632</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 30, n°20.

<sup>1633</sup> ) *Ibidem* p. 156, n°197.

<sup>1634</sup> ) AD 07, 29J 4.

<sup>1635</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 29, n°19.

<sup>1636</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. III, p. 71.

<sup>1637</sup> ) AD 69, 48H 1702, f°30.

<sup>1638</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane...*, op. cit., p. 133.



Serre des Mulets. Pour sa part, la route du Cheylard à Saint-Martin-de-Valamas par le *castrum* de Brion est dite Chemin des Marchands. Ne désignant que quelques courtes sections, rien ne permet d'attribuer ces noms au Moyen Age. Au contraire, ils semblent désigner des passages anciens, abandonnés à la suite de l'essor du roulage ; le qualificatif de Chemin des Mulets prenant alors une connotation péjorative, par opposition à la nouvelle route carrossable. Le cas est très net à Aubenas, où le Chemin des Anes correspond à une invraisemblable montée héritière du tracé médiéval, abandonné par tout trafic dès le XVIII<sup>e</sup> siècle.

La situation semble être toute autre pour les deux Chemins de Varogne rencontrés, à Ardoix désignant la route de Satillieu à Silon, et à Saint-Jean-de-Muzols concernant la route rhodanienne. Dans le premier cas, nous sommes en présence d'un très probable itinéraire antique, alors que le second est assuré. Aussi, il semblerait que se soit perpétué dans ce toponyme le possible, mais néanmoins jamais attesté, nom de *Via Rhodania*, remontant peut-être à l'Antiquité ou au très haut Moyen Age, qui aurait alors désigné une route cheminant dans ou vers le sillon rhodanien.

On ne peut donc que constater la relative pauvreté des termes désignant la route, qu'il s'agisse des noms communs, réduits à un corpus plus limité qu'en Bas-Languedoc, des qualificatifs routiers, rares et souvent stéréotypés, en liaison avec le statut juridique de l'axe, ou pour finir des noms propres, dont seuls quelques rares axes sont pourvus. Néanmoins, à l'inverse, la toponymie liée à la route est riche.

## B- Toponymie et axes routiers

---

Nous aborderons ici la toponymie en historien et non en linguiste. Ainsi, par-delà l'indispensable inventaire lexicologique, ce n'est pas le mot étudié qui nous intéresse pour lui-même, mais la réalité qu'il désigne, et la relation qu'il entretient avec son environnement humain et routier. La méthode que nous avons suivie est donc toute autre que celle des linguistes.

### a- Préambule méthodologique

Généralement, les linguistes constituent d'abord un *corpus* toponymique à partir des diverses sources exploitées, pour éventuellement étudier ensuite les relations de chaque nom avec son environnement, afin d'en percevoir la sémantique, l'étymologie et l'évolution. Dresser une liste de toponymes dont l'étymologie laisse penser qu'ils sont potentiellement liés au passage d'une route pour ensuite chercher cette dernière afin de confirmer l'hypothèse initiale est cependant très dangereux. En effet, devant la densité du réseau viaire local, il n'est pas difficile, dans presque tous les cas, de lier un toponyme à une route : néanmoins, cette dernière n'a souvent qu'une importance médiocre, quand bien même son existence n'a pas été déterminée auparavant uniquement grâce à la toponymie<sup>(1639)</sup>. Pour notre part, nous avons donc préféré partir de la route elle-même, n'étudiant son environnement toponymique qu'après en avoir identifié le tracé précis. De ce point de vue, nous nous rapprochons de l'évolution actuelle de la toponymie, volontiers référentielle, s'orientant vers les disciplines voisines pour abandonner le terrain purement

linguistique. Nous avons donc dressé un inventaire de toponymes assurément liés à la route <sup>(1640)</sup>. Outre la documentation médiévale déjà consultée pour localiser les routes, dans la mesure du possible, nous avons exploité les estimés fiscaux réalisés à l'échelle du Vivarais en 1464. Néanmoins, l'abondance des toponymes y figurant n'a pas permis de les mettre à profit intégralement <sup>(1641)</sup>. C'est donc le cadastre napoléonien qui a été notre source principale, malgré les nombreux problèmes que pose ce document. En effet, ayant consulté tous les plans concernés par les routes décrites, nous avons pu relever les toponymes qui leur étaient liés. Il est bien connu que le plan cadastral est toponymiquement plus pauvre que les matrices, mais là encore, il était impossible de les consulter pour toutes les communes ardéchoises. Il est donc indispensable de préciser que nous avons travaillé sur une sélection toponymique arbitraire réalisée au début du XIX<sup>e</sup> siècle sur des critères totalement indépendant des impératifs scientifiques. Il ne nous a toutefois matériellement pas été possible, sauf cas ponctuels, de faire autrement. Outre cette sélection aussi massive qu'arbitraire, les cadastres soulèvent parfois trois autres problèmes.

Le premier est celui de la localisation des toponymes représentés sur les plans. En effet, les contraintes de dessin ont souvent poussé les géomètres à décaler de quelques centimètres un nom afin qu'il s'insère bien dans l'espace du plan, sans se superposer à un bâtiment, une route ou une rivière, et ceci dans un louable souci de lisibilité. Certains toponymes peuvent donc avoir glissé de quelques dizaines de mètres.

Ensuite, se pose la question de l'étendue du toponyme qui n'apparaît pas sur le plan. Qu'un nom couvre quelques parcelles voisines ou une large partie d'un finage, il figurera le plus souvent de la même manière, seulement écrit plus ou moins gros, ou répété à quelques reprises. Ainsi, il est parfois difficile de savoir à quel secteur s'applique un toponyme. Néanmoins, leur densité sur le plan ne laisse pas subsister de difficulté majeure, et en cas de doute, il est toujours possible de se reporter à la matrice qui permet d'en situer les limites avec précision.

Enfin, la corruption des toponymes transcrits est pour sa part plus gênante, dans la mesure où elle affecte tout autant la matrice que le plan. Combien de géomètres du début du XIX<sup>e</sup> siècle étaient vraiment lettrés ? Les multiples fautes d'orthographe émaillant les textes élémentaires figurant sur les matrices, comme les procès-verbaux de bornage de

---

<sup>1639</sup> ) Arnold (C.) : « Recherche sur divers toponymes routiers d'origine gauloise », art. cité, p. 221-236 et 241-282, constitue un bon exemple des errements historiques auxquels aboutit cette méthode strictement linguistique. L'auteur, après avoir étymologiquement identifié plusieurs dizaines de toponymes issus de *mantolomagos*, signifiant champ de foire, cherche à y localiser systématiquement un carrefour d'axes antiques. Il n'a aucune difficulté à le faire, l'érudition locale étant en effet suffisamment friande de voies romaines pour en tracer en tous sens à travers chaque arrondissement de l'hexagone.

<sup>1640</sup> ) Cf. infra, annexe n°11.

<sup>1641</sup> ) AD 07, C 227 à C 628 et 2Mi 15, r2. Cet ensemble représente plus de 6000 feuillets, comprenant chacun plusieurs toponymes. Il est donc évident que leur dépouillement exhaustif aurait représenté plusieurs années de travail et ne pouvait nullement prétendre s'insérer dans le temps imparti pour une thèse. Seuls ont donc été relevés les toponymes issus des registres consultés pour d'autres raisons.

commune par exemple, laissent mal augurer de leur compétence en la matière. Ensuite, même sachant bien lire, se pose le problème de la transcription en phonétique française d'un toponyme occitan annoncé oralement par la population. Ainsi, le lieu-dit Boiron devient une fois transcrit phonétiquement Bouillerou<sup>(1642)</sup>. A ces problèmes compréhensibles, il faut aussi ajouter le manque d'attention des dessinateurs, débouchant sur des erreurs pures et simples, transformant par exemple le Pont Perdu en Font Perdue, ou la montagne de la Pupe en montagne de la Pipe, ce qui n'a évidemment plus aucun sens.

Il est donc évident que le cadastre napoléonien ne constitue nullement une source toponymique de première qualité, mais c'est la seule qui soit exploitable systématiquement en l'état des instruments de recherche. Aussi, nous avons dû nous y livrer, mais en étant conscients de ses lacunes. Ceci nous a permis de rassembler plus de deux cents toponymes, directement ou indirectement liés à la route.

### **b- Les toponymes désignant la route elle-même**

La première catégorie de toponymes que l'on peut identifier regroupe les noms désignant la route elle-même, à différencier de ceux désignant les péages, les auberges, ou la topographie des lieux. Ce sont principalement des composés issus de *strata*, *via*, *carrerìa*, *calciata* et *caminus*.

#### **Les dérivés de strata**

Les dérivés de *strata* constituent la majorité des toponymes d'origine viaire. Soixante et un ont pu être recensés dans l'espace concerné, et à eux seuls, ils représentent 55 % des toponymes désignant la route elle-même et non son environnement. Au sein de ce groupe, très également réparti dans l'espace étudié, la forme Lestrade ou L'Estrade constitue 71 % des occurrences recensées. A ces 71 %, il faut encore ajouter des noms composés, comme le *Mansus de Lestrada*, le Travers de Lestrade, ou la Combe de Lestrade qui permettent en les comptabilisant d'arriver à plus de 90 % des termes issus de *strata*. Les 10 % restant se répartissent en quelques rares Lestra, Estra, Lextra ou Leystra dont les graphies peuvent varier par ajout d'un T final, comme pour Lestrat ou Leystrat, mais qui toutes ou presque se trouvent concentrées dans la moitié nord de la zone occitane du Vivarais ou dans le secteur franco-provençal.

#### **Les dérivés de via**

Les dérivés de *via* constituent le second ensemble de toponymes désignant directement la route. A la différence des dérivés de *strata*, ceux de *via* posent toutefois de nombreux problèmes.

Le premier groupe des dérivés de *via* est clair. Ce sont des expressions intégrant directement *via* ou *vie* comme *En la Via* mentionné en 1336 à Astat<sup>(1643)</sup>, *La Vie* en

<sup>1642</sup> ) Vesseeaux, cadastre de 1834.

<sup>1643</sup> ) AD 07, 42J 342, f°9.

1464 à Malarçe <sup>( 1644 )</sup> et aux Salelles <sup>( 1645 )</sup>, ou encore *Soubz la Via*, la même année à Vagnas <sup>( 1646 )</sup>.

Le second groupe de dérivés de *via* ne pose, lui non plus, pas de problème. Il s'agit des composés bâtis autour du radical *viol*, comme La Violette, au Teil, ou encore Laviolle, actuellement chef-lieu de commune, et Cotaviol, à Bourg-Argental <sup>( 1647 )</sup>. Néanmoins, c'est une structure rare que l'on ne rencontre qu'à deux reprises, en ne comptabilisant pas les termes désignant un carrefour sur lesquels nous reviendrons.

Pour les multiples lieux-dits Violette, le problème est plus complexe. Certains auteurs ont systématiquement cherché à les rattacher à la présence d'une route importante, considérant qu'ils ne sont que la corruption vulgaire de *via lata*, voie large <sup>( 1648 )</sup>. Si un exemple vivarois, celui de Lavilatte, village appelé *Vialata* en 1283 <sup>( 1649 )</sup>, semble conforter cette étymologie, il n'est pas possible d'être aussi systématique. Présents dans tout le Vivarais, les Violette sont extrêmement nombreux et ne semblent nullement être toujours liés à une route. Le seul dictionnaire topographique de l'Ardèche <sup>( 1650 )</sup>, pourtant fort lacunaire et incomplet, n'en recense pas moins d'une vingtaine. Complété par nos propres dépouillements, ce sont plus de trente-cinq Violette qui ont pu être identifiés, mais tous ne sont pas proches d'une route, même secondaire. Seuls onze d'entre eux peuvent s'y rattacher, ce qui est bien peu. Indépendamment d'une route, deux facteurs peuvent expliquer la multiplication de ces toponymes. Tout d'abord, d'un point de vue linguistique, le latin [VIL-] dans le domaine occitan auvergnat et sur ses marges, dont le Vivarais relève, devient [VIAL-] ce qui peut être à l'origine de nombreux toponymes n'ayant aucun rapport étymologique avec la route. Le latin *villa* devient alors l'occitan *viala*, origine de bien des confusions <sup>( 1651 )</sup>.

Ensuite, ces toponymes renvoient à la limite grandement perméable séparant toponymie et anthroponymie. En effet, quiconque connaît la population ardéchoise actuelle ne peut que constater le nombre important de familles Violette dont les déplacements ont tout à fait pu entraîner une migration du micro-toponyme.

Devant les multiples restrictions à apporter à notre corpus, les toponymes dérivés de

<sup>1644</sup> ) AD 07, C 606.

<sup>1645</sup> ) AD 07, C 594.

<sup>1646</sup> ) AD 07, C 591.

<sup>1647</sup> ) Gonon (M.) : « Quelques toponymes de Bourg-Argental », art. cité, p. 94.

<sup>1648</sup> ) Chevallier (R.) : *Les voies romaines*, op. cit., p. 168.

<sup>1649</sup> ) AD 07, 3H 1, f°63v°.

<sup>1650</sup> ) Charrié (P.) : *Dictionnaire topographique du département de l'Ardèche*, op. cit., p. 363-365.

<sup>1651</sup> ) Nous remercions ici M. Georges Massot, linguiste, de nous avoir indiqué cette évolution pouvant être à l'origine de regrettables confusions.

*via* effectivement liés à une route ne représentent donc que 15 % de l'ensemble des toponymes désignant la route.

### Les dérivés de *calciata*

C'est le troisième groupe de toponymes issus du passage de la route ; il ne représente que 11 % du total des toponymes retenus. Notons ici que jamais le terme de *calciata* n'apparaît pour désigner une quelconque route, quel que soit son état ou son importance. Mais il est possible d'y rattacher plusieurs toponymes semblant en dériver, malgré les débats entre linguistes sur ce sujet qui ne semblent pas être encore clos, mais simplement oubliés<sup>(1652)</sup>. On rencontre donc les formes évoluées *Chaussa* ou *Chausse* et leurs dérivés, comme *Chaussadenc* *Chaussadent*, *Chaussart*, *Chaussadis* ou encore *Las Chaussadas*. Cependant, il faut rester prudent quant aux *Chausses* masculins, qui peuvent être des dérivés du terme géographique *Causse*, par palatalisation du [CA] en [CHA], qui nous éloigne alors de l'étymologie routière. De ce fait, nous n'avons retenu que les formes féminines assurées, *La Chausse*, éliminant *Le Chausse*. Généralement associé à un type de revêtement particulier, constitué de calcaire ou de chaux, dans la région, ce terme ne semble pas s'appliquer principalement aux mauvais passages ayant, comme cela a été suggéré, nécessité un aménagement particulier, ni à l'inverse aux routes principales ayant fait l'objet d'un entretien attentif. De même, il a été proposé que cette famille puisse dériver de *calceare*, signifiant buter, entourer de terre, rejoignant en cela l'idée qu'il s'agirait de routes aménagées sur des remblais de terre<sup>(1653)</sup>, ce qui peut se comprendre dans une région de plaine humide, voulant peut-être épargner quelques inondations à la route, ou au moins en drainer le substrat mais qui n'a aucun sens dans les montagnes vivaroises.

### Les dérivés de *carreria*

Quatrième groupe de toponymes issus du passage de la route, il ne constitue que 7 % de l'ensemble du *corpus* constitué. Là encore, il convient d'être prudent quant à la localisation des toponymes. En effet, *Charrier*, *Charrière* ou plus encore *Charreyre* constituent une part significative du patrimoine anthroponymique régional. Aussi, faut-il prendre garde à de possibles migrations du toponyme loin des routes par déplacement des familles. Seuls huit cas peuvent être assurément liés à un axe routier, ce qui est peu.

Hormis un cas où *carreria* est directement devenu le nom d'un territoire du mandement de Barjac attesté en 1409<sup>(1654)</sup>, les formes les plus courantes sont issues de l'occitan, qu'il s'agisse de *Carreyre* ou de *Charreyre*, débouchant sur le français

<sup>1652</sup> ) Sur cette question, cf. Fournier (P.-F.) : « L'origine du mot chaussée », art. cité ; Aebischer (P.) : « L'étymologie du français « chaussée » et un passage du « Roman de Brut », art. cité, et surtout Dauzat (A.) : *Etudes de linguistique française, op. cit.*, p. 238-241, ou encore Vannérus (J.) : « *Calciata* et *calcipetra* », art. cité.

<sup>1653</sup> ) Desbordes (J.-M.) et Villoutreix (M.) : « Toponymes routiers en Limousin : étymologie et répartition », art. cité, p. 55, 59. Pour ces auteurs, ce pourrait même être un marqueur fort d'une origine antique de la route, ce à quoi nous ne pouvons souscrire sur de seules bases étymologiques (ils rattachent ces toponymes à des levées de terre, que seuls les romains auraient, selon eux, pu établir).

Charrier. Les toponymes *Charraters*, ou Charretier, s'ils renvoient eux aussi à la route, ont toutefois une connotation anthropique forte, liée à un métier, et nous avons donc préféré les ignorer ici.

### Les dérivés de *caminus*

Ce cinquième et dernier groupe est incontestablement le moins représenté, puisqu'il dépasse à peine 3,5 % des occurrences. Rare, on n'en trouve que quelques variantes. En 1380, un quartier du mandement de Naves porte le nom de *Chaminada* <sup>(1655)</sup>, et en 1464, on rencontre la forme *Chaminas* en Haut-Vivarais <sup>(1656)</sup>. Ensuite, en 1640, la forme *Chaminas* se rencontre encore à Montselgues <sup>(1657)</sup>. Par la suite, nous rencontrons au XIX<sup>e</sup> siècle un lieu-dit Chemina à Saint-Sauveur-de-Montagut, puis un à Gluiras et enfin, un à Soyons.

### Les dérivés de *draya*

Peu usité dans la documentation médiévale pour désigner la route, ce terme est certainement l'un des plus présents sur le cadastre napoléonien pour désigner les éléments viaires, exception faite des français chemins et routes. Il demeure toutefois rare dans la toponymie, les dérivés de *draya*, ou draye et draille/drailhe <sup>(1658)</sup> ne représentant que 7,5 % du *corpus* constitué avec neuf occurrences.

La très forte disproportion constatée dans la répartition des toponymes routiers et la prédominance massive des toponymes dérivés de *strata* semble, dans une certaine mesure, reproduire les différences constatées dans les termes utilisés pour désigner les routes. Si *strata* n'est pas le plus représenté, puisque *itinere* arrive en tête, il faut noter que *carrerria* est d'un usage limité au milieu urbain, alors que *caminus* est d'un emploi rarissime, *calciata* n'apparaissant jamais. Il est donc logique que ces deux termes rares n'aient pas généré de toponymes abondants. Remarquons que les dérivés de Pouge, employés dans le Sud-Ouest <sup>(1659)</sup>, l'Ouest <sup>(1660)</sup> et le nord, jusqu'au Vexin <sup>(1661)</sup> ne

<sup>1654</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°12.

<sup>1655</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°27.

<sup>1656</sup> ) AD 07, C 558, correspondant à l'actuelle commune de Cheminas.

<sup>1657</sup> ) Charrié (P.) : *Dictionnaire topographique du département de l'Ardèche*, op. cit., p. 124.

<sup>1658</sup> ) Ronjat (J.) : « La famille étymologique du provençal *draio* », *Revue des langues romanes*, 1916-1917, p. 76-116.

<sup>1659</sup> ) Polge (H.) : « Une appellation générique de chemin dans l'extrême sud-ouest du domaine gallo-roman : Pouche, Poudge, Poutge », *Revue internationale d'onomastique*, 1960, p. 205-210.

<sup>1660</sup> ) Desbordes (J.-M.) et Villoutreix (M.) : « Toponymes routiers en Limousin : étymologie et répartition », art. cité, p. 53-54.

<sup>1661</sup> ) Conneau (J.) : « La pouyade, la Poujade, la Pouge, noms de voies antiques », *Bulletin archéologique du vexin français*, 1968, p. 119-123.

pénètrent pas en Vivarais. De même, les toponymes de Serrade et de Caussade sont absents de la région. Des formes comme Chalsette, Chalsade ou *Chalsadis* bien représentées en Gévaudan voisin, sont, elles aussi, absentes <sup>(1662)</sup>.

### c- Les toponymes liés à un point précis

Une seconde série de toponymes en liaison directe avec la route peut être observée. A la différence de ceux que nous venons de décrire, ils ne dérivent pas des termes désignant la route elle-même, mais de ses caractéristiques en un point précis, ou sur une section donnée. On peut distinguer quatre thèmes toponymiques dominants : les accidents et les passages difficiles, les cols et les pentes, le passage de cours d'eau, et pour finir, les carrefours. Au total, se sont trois cent vingt-sept toponymes recensés qui entrent dans ces catégories.

#### Les passages remarquables

Cette catégorie est la plus présente dans le *corpus* des toponymes désignant un point précis de la route, avec quarante-deux occurrences représentant 14,7 % du total. L'élément essentiel de la toponymie routière, outre les multiples Lestrade que nous avons présentés, est incontestablement constitué des Malpas ou *Malus Passus*, lesquels avec trente-quatre occurrences constituent 68 % des dénominations de passages remarquables recensés. A ces Malpas, il faut adjoindre encore les Malus Tractus, Malatray, Malpeltu, Malpeltuis et Malatrat représentant 13 % des toponymes liés à un passage spécifique. Remarquons ensuite, un cas isolé, le quartier de *Malcost*, toponyme attesté au sud de Privas dès 1459 <sup>(1663)</sup>, retrouvé ensuite dans les années 1760-1780 sous la forme Côte de Malescot <sup>(1664)</sup>. La topographie des lieux, une pente abrupte et instable gravie par la route de Privas à Villeneuve-de-Berg, justifie pleinement ce toponyme évocateur des difficultés du passage.

Un autre toponyme assez fréquent doit probablement être associé à un mauvais passage de la route. Il s'agit de La Destourbe et La Détourbe. Sept occurrences ont été identifiées. Le sens de ces toponymes ne se laisse pas clairement saisir. Sans doute faut-il le rattacher à l'occitan *destorbar* ou *destorbamen* <sup>(1665)</sup>. On peut donc penser que ce toponyme rencontré directement en association avec les routes est lié à un désordre ponctuel de cette dernière, borbier, passage raviné, pavé arraché, etc. La présence systématique de l'article renforce cette idée, renvoyant à un point précis de la route où un détour est imposé pour éviter un passage difficile.

Quelques rares autres termes à caractère imagé ou plaisant renvoient eux aussi à

<sup>1662</sup> ) Camproux (Ch.) : « Les noms de la voie de communication en Gévaudan », art. cité, p. 177-178.

<sup>1663</sup> ) AD 07, J 549, f°10v°.

<sup>1664</sup> ) AD 07, C 773.

<sup>1665</sup> ) Lévy (E.) : *Petit dictionnaire provençal-français*, op. cit., p. 120. *Destorbar* : troubler, déranger, de *destorbamen*, dérangement désordre, trouble.

des difficultés de circulation ponctuelles, comme les composés de *Devalar*, dévaler, que l'on retrouve à deux reprises sous la forme *En Devalenc* ou *Devalade* pour désigner de fortes pentes. Plus imagée encore, signalons les côtes de Gastefere, au Cheylard en 1540<sup>(1666)</sup> ou à Intres en 1841<sup>(1667)</sup>. Dans les deux cas, la très forte pente devait mettre à rude épreuve le ferrage des mulets de bât, ce dont témoigne l'onomastique, alors qu'en 1464 à Issamoulenc, elle est à l'origine du très imagé toponyme *a Tire Cuol*<sup>(1668)</sup>. Nous n'avons par contre jamais rencontré de *Vitaterne* en Vivarais qui, dans le Sud-Ouest, désignerait un passage dangereux par contraction de *vitam aeternam*, symbole du péril gravissime menaçant le voyageur, sans que l'on puisse expliquer cette absence<sup>(1669)</sup>. Néanmoins, nous doutons un peu de cette étymologie et du sens à donner au toponyme *Vitaterne*.

A l'opposé, il faut remarquer que les toponymes renvoyant à un bon passage sont rarissimes. Seuls deux *Bonpas* ont pu être repérés : l'un mentionné en 1314 à Antraigues<sup>(1670)</sup>, l'autre à l'heure actuelle à Saint-Julien-Boutières. Si le mauvais passage se remarque et s'individualise au point de prendre un nom spécifique, le bon passage ne se distingue que rarement. Il est naturel de mettre en exergue les problèmes tout en passant le reste sous silence.

### Franchir l'eau

La traversée des cours d'eau a donné naissance à de multiples toponymes spécifiques rencontrés dans tous les secteurs du Vivarais<sup>(1671)</sup>. Extrêmement nombreux, plusieurs centaines sans doute, on en trouve sur tous les chemins, du plus modeste au plus important, et dans toutes les communes. Aussi, il ne nous a pas été permis de prétendre à un quelconque inventaire exhaustif, et nous avons dû nous limiter aux toponymes jalonnant les axes les plus importants, ou les plus significatifs.

Il faut ici signaler les quelques rares toponymes préromains identifiés en association avec la route. Il s'agit de deux dérivés de *Briva*, signifiant pont. Il se retrouve dans *Brives*, aux portes du Puy, où les routes venues du Vivarais par Yssingieux ou Saint-Agrève se regroupent pour franchir la Loire.

Il est possible que *Privas* soit également formé sur la base *Briva*, le glissement du [B] ou [P] se rencontrant en de nombreux autres cas. En outre, cette évolution linguistique

---

<sup>1666</sup> ) AD 07, 3E 157 bis.

<sup>1667</sup> ) Cadastre napoléonien de Saint-Julien-Boutières.

<sup>1668</sup> ) AD 07, C 562.

<sup>1669</sup> ) Soutou (A.) : « L'Habit et l'Habitarelle », *Revue internationale d'onomastique*, 1956, p. 265-268.

<sup>1670</sup> ) AD 43, 17H 160.

<sup>1671</sup> ) Sur cette question spécifique, cf. Massot (G.) : « En Ardèche, passer l'eau sans les ponts », *Mémoire d'Ardèche temps présent*, n°58, 1998, p. 3-10.



supposée est confortée par la position de Privas sur le réseau routier : le chemin du Pouzin au Puy, que nous considérons comme antique, doit traverser l'Ouvèze en contrebas de la ville. On aurait alors la même évolution que pour Brioude, *Brivatense* en latin.

Mentionnons encore un toponyme Brioude, situé non loin du col du Pal, à proximité de la route de Montpezat à Saint-Cirgues<sup>(1672)</sup>. Néanmoins, l'absence de tout cours d'eau nous fait rejeter cette étymologie et sans doute faut-il y voir la fixation d'un anthroponyme, encore bien présent dans la région de nos jours.

Par-delà ces deux toponymes préromains, l'essentiel des toponymes liés au passage des rivières gravite autour de trois thèmes : le gué, le pont de bois léger et le pont au plein sens du terme. Le *gazo* se rencontre sous différentes formes. Il est le plus souvent à l'origine d'un toponyme simple, comme Le Gua, sur la Baume à Beaumont, ou sur la Fonteaulière à Niègles. D'autres formes comme Le Gap, Le Gas et Le Gaz, ou des diminutifs comme Le Gazel ou La Gazelle sont aussi fréquents. Néanmoins, il entre aussi parfois dans la formation d'un toponyme composé associant un hydronyme tel que le Gua de Beaume en 1690 à Pradelles, ou encore *Sancti Juliani de Gazo* en 1137, actuellement Saint-Julien-du-Gua, ou Le Gué d'Arlix, à Vals-les-Bains. Outre les gués simples, où l'on traverse la rivière sur un simple haut fond, il faut signaler quelques aménagements sommaires dont on retrouve parfois la trace dans la toponymie. Il s'agit des Sauts, passages aménagés de quelques pierres permettant de traverser plus ou moins à pieds secs. Sous toutes les variantes du terme, Saut, Sautadet, Sautet, Sautadou, Sautel, Sautellerie, le très lacunaire dictionnaire topographique de l'Ardèche en recense une vingtaine<sup>(1673)</sup>. Pour notre part, nous n'en avons rencontré que deux sur les axes importants. Il s'agit du Saut de la Jument Borgne, par lequel la route de Privas au Puy franchit ce modeste ruisseau à l'approche des Estables, et du Saut où passe la route de Saint-Alban aux Ollières, situé non loin du Pont-de-Boyon. Cette situation ne doit pas surprendre. En effet, une route importante ne peut se contenter de tels aménagements sommaires, qui de ce fait se trouvent cantonnés aux axes secondaires et vicinaux où on les rencontre par contre en nombre.

Un passage sommairement aménagé sur une route importante semble être au minimum muni d'un tablier de bois même modeste, ce dont témoigne la multitude de toponymes La Planche rencontrés sur les routes décrites. Outre La Planche, on peut aussi rencontrer la forme occitane *Plancha*, la forme latinisée *Planchia*, ou le diminutif *Planchette* et *Plancheyrol*. Ce sont dix-huit occurrences de La Planche et de ses dérivés qui ont été localisés sur les routes principales du Vivarais, à comparer aux deux seuls Sauts rencontrés sur les mêmes axes.

Pour finir, troisième et dernier moyen de traverser la rivière en l'absence de pont, le bac a aussi laissé plusieurs toponymes, même si ce n'est pas un mode de franchissement particulièrement développé. En effet, exception faite du Rhône, les rivières vivaraises susceptibles de supporter une telle installation ne sont pas nombreuses. Ceci explique le

<sup>1672</sup> ) Cf. t. II, p. 337.

<sup>1673</sup> ) Charrier (P.) : *Dictionnaire topographique de l'Ardèche*, op. cit., p. 329.

très net déséquilibre géographique constaté au profit des sections avals des cours d'eau. Ainsi, le toponyme Le Bateau, situé à Dunières, conserve le souvenir d'un bac attesté dès 1489 et permettant de traverser l'Eyrieux (<sup>1674</sup>). Trois autres toponymes jalonnent l'Ardèche. Le premier, le plus en amont, se trouve à Vals-les-Bains où le quartier du Bateau est l'héritier du bac attesté en 1313 (<sup>1675</sup>). A Ruoms, un Port est attesté dès 1402 (<sup>1676</sup>), dont l'actuelle Rue du Bac conserve le souvenir. A Vallon, c'est le quartier du Port, qui fait face au bac situé en rive droite de l'Ardèche, au niveau du bac attesté dès 1417 (<sup>1677</sup>). Pour finir, toujours sur l'Ardèche mais à son embouchure avec le Rhône, mentionnons l'actuel toponyme de Port d'Ardèche correspondant au bac utilisé jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle à cet endroit afin de passer de Vivarais en Uzège. Peu de ports rhodaniens semblent avoir laissé de trace dans la toponymie figurant sur les cadastres. Seuls les ports de Soyons, Champagne et de Serrières sont localisés par les toponymes Le Port, figurant encore sur les cartes actuelles ou la carte de Cassini, ce qui est bien peu.

Les ponts sont les derniers éléments toponymiques liés au franchissement d'une rivière. Cependant, c'est un toponyme très délicat à étudier, car leur profusion imposerait un travail spécifique sur la question. En outre, il est souvent difficile de faire la part entre un toponyme intégrant un Pont, comme par exemple Pont-d'Aubenas et Pont-de-Labeaume, désignant bien un quartier, et le nom d'un ouvrage d'art, sans que celui-ci soit devenu un toponyme, comme par exemple le pont de Rolandy ou le pont de Chambonas. Malgré ces réserves, quatre-vingt-sept toponymes Le Pont ou ses composés peuvent être isolés avec certitude le long des axes décrits, ce qui en fait le toponyme de traversée de rivière le plus fréquent. Les composés de Pont les plus fréquents associent à ce nom celui du lieu ou du village à proximité duquel il se trouve. Ainsi, Pont-d'Aubenas se trouve en contrebas d'Aubenas, alors que Pont-de-Chambon est devenu le toponyme même du quartier où se trouvait édifié le pont, non loin d'Antraigues. De la même manière, les matériaux de construction du pont peuvent entrer dans la composition d'un toponyme, ainsi le quartier de Ponpierre, à Saint-Fortunat, où se trouve le pont du même nom, bâti en pierre, ou celui de Pont Peyrou à Mayres. L'état de l'ouvrage peut être à l'origine de la formation du toponyme, généralement Pont-Perdu, ou Pont-Roupt. Cependant, combien d'ouvrages de taille modeste situés sur des routes de moindre importance dont l'étude n'entre pas dans le cadre de notre travail ont-ils été laissés de côté ? Nous ne pouvons le préciser.

La toponymie reflète donc bien tous les moyens employés pour traverser les cours d'eau, tous ayant débouché sur des formations onomastiques spécifiques, leur répartition dans l'espace vivarois étant liée tant au degré d'importance des axes routiers concernés qu'à l'hydrographie régionale. Pour en finir avec ce thème, formulons une remarque de portée générale valable pour tous les modes de franchissement d'un cours d'eau. Nous

---

<sup>1674</sup> ) AD 07, C 196, f°523.

<sup>1675</sup> ) AD 07, 19J 1.

<sup>1676</sup> ) Charvin (G.) *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny*, op. cit., vol. 4, p. 470.

<sup>1677</sup> ) AD 07, 2E 11691, cahier 3, f°24.

avons constaté que l'hydronyme est à dix-sept reprises devenu le toponyme du point précis où la rivière est traversée. Remarquons en outre que cette configuration toponymique se rencontre quelle que soit l'importance du cours d'eau, depuis La Loire qui est franchie au lieu-dit de Côte de Loire par la route de Viviers au Puy<sup>(1678)</sup>, jusqu'à l'Ozon, à Baix, traversée au hameau d'Ozon par la route de Baix au Puy<sup>(1679)</sup>.

### Passer le col

Après les points de passage difficiles et le franchissement des cours d'eau, les cols constituent une autre catégorie spécifique de toponymes routiers. D'un point de vue général, remarquons que si le Collet, ou le Coulet, dérivant de *collum*, se rencontrent souvent dans la toponymie, ils ne désignent pas nécessairement un col où passe une route, mais plus généralement un simple ensellement du relief, souvent même mineur. Les principaux cols routiers sont toujours désignés par le terme de Croix. Ainsi, le col du Pal actuel, à Montpezat, est-il dit en 1667 Croix du Pal<sup>(1680)</sup>. Il en va de même du col de Saint-André, à Boffres, et du col de Méran à Gilhac qui, en 1394, sont dits Croix de Saint-André et Croix de Méran<sup>(1681)</sup>. De tels exemples pourraient être multipliés, et il faut ici songer à certaines formulations actuelles tout à fait redondantes, comme le Col de la Croix de Bauzon, ou encore le Col de la Croix de Millet, juxtaposant le terme géographique précis et le toponyme médiéval complet ; alors qu'il eut été logique que la forme actuelle soit Col de Bauzon ou Col de Millet. Plus au sud, sur la commune de Planzolles, on rencontre encore de nos jours le Col de la Croix-de-Fer, qui au Moyen Age n'est désigné que comme la *Cruce Ferreyrol*<sup>(1682)</sup>. Marqueur fort du paysage, les croix se multiplient en de nombreux points des ressorts paroissiaux, mais pourquoi systématiquement en implanter sur les cols au point qu'elles deviennent le terme générique pour désigner ces derniers ? Sans doute faut-il y voir une volonté de marquer l'espace, de le border fortement, en un point où l'on change généralement de domaine, qu'il s'agisse de paroisse, de quartier ou de mandement. Par-delà ces croix qui marquent le passage de multiples cols et entrent à part entière dans l'oronymie, plusieurs toponymes forgés autour du mot *collum* marquent spécifiquement le passage des routes aux cols ou à proximité.

Ce sont les termes dérivés de *transcollum*, composé du verbe *transire* et de *collum*, apparaissant à vingt-sept reprises dans le *corpus* constitué, et régulièrement répartis dans l'espace vivarois. Cependant, ce terme n'apparaît qu'une seule fois sous sa forme complète *Transcollum*, à Vernoux, en 1294<sup>(1683)</sup>. Une autre forme proche, *Tracollum*, se rencontre à plusieurs reprises au XIV<sup>e</sup> siècle à Saint-Sauveur-en-Rue<sup>(1684)</sup> ou à Gilhoc

<sup>1678</sup> ) Cf. t. II, p. 308.

<sup>1679</sup> ) Cf. t. II, p. 225.

<sup>1680</sup> ) Haond (L.) : *Les pavés de la Côte du Pal*, op. cit., p. 137.

<sup>1681</sup> ) AD 69, EP 122, pièce 11.

<sup>1682</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°80.

en 1464 (<sup>1685</sup>). On rencontre plus souvent à la fin du Moyen Age la forme contractée *Tracol*, presque toujours précédée de l'article *Al* ou *El*, débouchant sur le français Le Tracol et sur des formes diminutives comme Le Tracoulaud ou Le Tracoulet.

### Vaincre la pente

Région au relief tourmenté et aux vallées encaissées, le Vivarais oppose des contraintes de cheminement importantes aux routes. En certaines sections, ces dernières deviennent si abruptes que de véritables volées d'escaliers doivent être taillées dans le roc, donnant naissance à des constructions originales désignées par un terme spécifique : les Echelettes. Neuf toponymes *Escalerij*, ou les formes occitanes correspondantes, telles *Eschalo*, *Leschala* et *Eschaleta*, on encore les formes françaises Echelette et Lechelette, ont été rencontrés au travers de la documentation médiévale ou de la toponymie cadastrale du XIX<sup>e</sup> siècle. Remarquons néanmoins que ce toponyme est limité à la moitié sud du Vivarais, ignorant les régions s'étendant au nord de la ligne de crête Mézenc - Coiron.

Il faut signaler ici le toponyme Revicole ou Raviscole. Nous ne l'avons rencontré qu'à huit reprises, toutes concentrées dans la moitié nord du Vivarais. Chaque occurrence prend une forme différente et l'on rencontre Revicole, Révicolle, Raviscole ou Raviscole. Dans tous les cas, ce toponyme désigne non pas un col net, entaillant une crête, mais le point par lequel un chemin débouche sur un plateau. Ainsi, la Raviscole située à Saint-Barthélemy-le-Plain marque l'arrivée de la route de Tournon au Puy par Saint-Agrève sur le plateau de Saint-Barthélemy, alors que la route d'Andance à Annonay débouche sur le plateau annonéen à la Révicolle.

Etymologiquement et sémantiquement ce toponyme est difficile à interpréter avec certitude. De prime abord, on pourrait penser qu'il s'agit de dérivés de *collum*, tout comme *transcollum*. Néanmoins, ravis- ou revis- n'a aucun sens en occitan, pas plus qu'en latin. L'occitan *ravicular*, qui signifie ragaillardir, revivre (<sup>1686</sup>), associé à la topographie des lieux, nous met sur la voie. Dans tous les cas le toponyme se situe à l'extrémité d'une rude montée, laissant penser que nous sommes en présence d'une appellation à caractère symbolique de la peine qui s'achève. Le voyageur revit littéralement après l'effort accompli. Sémantiquement, Raviscole est donc de la même famille que les multiples Pauses émaillant les pentes les plus fortes, comme à la Souche dans la montée du col de la Croix-de-Bauzon.

### Carrefours et croisements

Les carrefours et croisements sont les derniers points particuliers à avoir débouché sur la

<sup>1683</sup> ) AD 69, EP 122, pièce n°7.

<sup>1684</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., principalement p. 122, 149, 248 et 255.

<sup>1685</sup> ) AD 07, C 627.

<sup>1686</sup> ) Mistral (F.) : *Lou tresor dou felibrige*, op. cit., t. II, p. 785 ; Lévy (E.) : *Petit dictionnaire provençal-français*, op. cit., p. 327.

formation de toponymes spécifiques. On peut définir trois groupes toponymiques désignant les carrefours. Le premier est constitué des dérivés de *cruce*, le second des composés de *via*, le troisième et dernier, des dérivés de *furca*.

Le groupe des termes dérivés de *cruce* est celui qui pose le plus de problèmes, d'identification d'une part, et d'interprétation de l'autre. *Cruce* désigne en effet tout autant une croix qu'un croisement. Il est donc presque impossible de savoir face à quelle réalité on se trouve lorsqu'on rencontre ce terme dans un acte. En outre, doit-on systématiquement associer les multiples croix, dont la documentation ou la toponymie nous livre l'existence, au passage d'une route ? Oui, dans une certaine mesure : elles ne peuvent nullement être perdues au fond des champs, mais se trouvent très logiquement le long des chemins. Rien n'indique cependant l'importance de ce dernier. Aussi, associer le toponyme Croix à la route nous semble risqué, sachant qu'elles sont nombreuses à ne border que de simples chemins vicinaux que l'on hésite à qualifier de route.

Il en va autrement des toponymes dérivés de *crucem* comme Croizette ou Croisette (<sup>1687</sup>) qui ne peuvent nullement désigner une croix et sont initialement associés à des carrefours. Le nombre de ces occurrences s'élève à quinze pour Croisette, les formes les plus anciennes donnant *Crozeto* ou *Crozeta*.

Le second groupe désignant des carrefours rassemble les dérivés de *via*. Il regroupe dix-neuf occurrences, dont 83% sont des dérivés de *trivium*, les formes les plus fréquemment rencontrées étant *Tribies*, *Trivies*, *Trivo* ou Les Tribles et *Tribuols*. Les quelques rares occurrences ne se rattachant pas à *Trivium* renvoient manifestement à des carrefours où convergent un nombre de routes supérieur, telles Les Quatre Vios, ou Les Quatre Vie. On peut encore trouver, sans précision numérique *Vies Forchas*, comme à Berzème en 1464, indiquant uniquement le carrefour (<sup>1688</sup>).

Il a été proposé que *furca* et ses dérivés toponymiques, comme Les Fourches, soient considérés comme des marqueurs de carrefours. Néanmoins, il nous semble important de bien différencier ici les toponymes au singulier de ceux au pluriel. En effet, si le singulier peut désigner une fourche, un carrefour, la forme plurielle témoigne de la présence de fourches de justice seigneuriale n'ayant pas de rapport direct avec la route. Une telle restriction élimine l'essentiel des dérivés de *furca* rencontrés, et n'en laisse subsister que deux dans l'ensemble de l'espace vivarois, *Trafourcha* à Saint-Andéol-de-Fourchades en 1841 (<sup>1689</sup>), et *Vies Forcha* à Berzème en 1464 (<sup>1690</sup>). En Vivarais, nous sommes donc loin de la situation du Gévaudan voisin, où les Fourque et Fourche abondent, sans toutefois que la différence avec les fourches de justice ait été semble-t-il toujours bien

<sup>1687</sup> ) Il faut prendre garde à la confusion possible avec les dérivés du cròs occitan désignant un creux, un trou ou toute autre forme de dépression. En effet, un terme comme La Crose désigne non pas un carrefour, mais un fossé profond ou un petit ruisseau, Crozet étant une forme diminutive et Crouzas un augmentatif.

<sup>1688</sup> ) AD 07, C 608.

<sup>1689</sup> ) Cadastre napoléonien.

<sup>1690</sup> ) AD 07, C 608.

faite <sup>( 1691 )</sup> .

#### **d- Les toponymes liés à l'environnement routier**

Si la route elle-même, ou un point précis de son tracé, est à l'origine de nombreux toponymes, son environnement a également contribué à enrichir dans une certaine mesure le patrimoine onomastique régional. Trois groupes principaux peuvent être identifiés pour cet ensemble, mais le nombre d'occurrences demeure plus limité que pour les toponymes désignant la route elle-même. Le premier groupe rassemble les termes liés à la seigneurie banale, le second ceux désignant des jalons le long du tracé routier, et enfin, le troisième, ayant trait à l'accueil du voyageur.

#### **Route et châtelanie**

Ce premier groupe rassemble des termes d'origine étymologique et de significations diverses, mais qui ont en commun d'être l'expression de l'exercice du pouvoir seigneurial sur la route.

Les premiers toponymes recensés sont des dérivés de *Pedatgium*, rencontré à quatre reprises. La documentation nous livre la forme ancienne du toponyme à Lablachère, en 1464, avec *Pedatgio* <sup>( 1692 )</sup>, mais les formes francisées dominent avec La Font du péage, et Le Péage à deux reprises. Rare, ce toponyme désigne systématiquement un poste de perception d'un péage implanté le long d'une route, lorsque le château chef-lieu de mandement en est loin. Il est logique que ces toponymes soient peu nombreux : lorsqu'un poste séparé existe, il est le plus souvent implanté dans un village, de sorte qu'aucun toponyme spécifique n'apparaît. Remarquons que le toponyme Le Péage, situé à Baix au bord de la route de Baix à Privas, s'applique exclusivement à un seul bâtiment jouxtant la route. C'est sans doute là que le péager devait se tenir.

Une autre catégorie de toponymes est liée tout à la fois à la route et à la seigneurie banale. Il s'agit des dérivés de *furca de justicia* <sup>( 1693 )</sup>. Quinze occurrences de *furca* ont été localisées, et cinq seulement de *justicia*. Systématiquement, *furchas* devient Les Fourches dans la toponymie actuelle, parfois associé à un terme désignant un relief, comme le Serre des Fourches. Les formes les plus anciennes du toponyme sont *Las Forchas* en 1173 <sup>( 1694 )</sup>, ou encore *Las Furcas* en 1409 <sup>( 1695 )</sup> et *Las Furchis* en 1464 <sup>( 1696 )</sup>.

<sup>1691</sup> ) Camproux (Ch.) : « Les noms de la voie de communication en Gévaudan », art. cité, p. 189.

<sup>1692</sup> ) AD 07, C 586.

<sup>1693</sup> ) Bucquet (H.) : « La Justice, lieu d'ancien gibets », art. cité.

<sup>1694</sup> ) AN, J 294.

<sup>1695</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°11.

Il peut paraître surprenant d'associer Les Fourches, La Justice et les routes. En effet, les fourches patibulaires sont l'expression matérielle de l'exercice de la justice seigneuriale et, en elles-mêmes, n'entretiennent pas de rapport direct avec le réseau viaire. Néanmoins, la recherche de l'exemplarité de la justice, thème récurant même de nos jours, pousse à exposer la sentence publiquement aux portes de la juridiction, le long des routes. Une illustration de la recherche de cette exemplarité nous est donnée par les litiges entourant en 1283 les fourches de la commanderie de Jalès se situant au quartier du Pas-de-Nan, actuellement Pazanan<sup>(1697)</sup>. Suite à un conflit opposant viguier royal d'Uzès et commandeur de Jalès, un pendu est alors macabrement déposé, puis rependu après changement des fourches patibulaires. Ainsi, les toponymes Les Fourches marquent le plus souvent le point où une route entre dans un mandement. Identifier les limites de juridiction n'est toutefois pas aisé en l'absence de conflits de bornage, mais quelques exemples sont bien connus. Il en est ainsi par exemple à la limite des mandements de Lagorce et de Vallon où se situe la Serre des Fourches, le long de la route d'Aubenas à Barjac<sup>(1698)</sup>, ou encore entre ceux de Pierregourde et de Châteauneuf-de-Vernoux, au col de la Justice où passe la route du Rhône à Chalencou<sup>(1699)</sup>, et enfin entre ceux de Borne et de Saint-Laurent, route et limite de juridiction se croisant aux Fourches<sup>(1700)</sup>. Plus précisément encore, on peut noter que les fourches sont dans deux positions topographiques précises par rapport à la route.

D'une part, elles se trouvent implantées à un point de passage obligé, véritable détroit, comme au Pas de Nan, ou au Col de la Justice. Il en est de même à Saint-Just-d'Ardèche, où le toponyme La Justice est localisé non loin du bac permettant de traverser l'Ardèche. Le Plos de la Justice, au nord de La Garde-Guérin marque aussi un point de passage obligé, véritable col à la sortie des gorges du Chassezac. Le toponyme Croix de la Justice, à Davézieux, marque probablement l'emplacement du gibet de la seigneurie d'Annonay au croisement des routes de Champagne et de Bourg-Argental, autre point de passage obligé.

D'autre part, si un toponyme Les Fourches n'est pas immédiatement au bord de la route, il est le plus souvent localisé en position dominante par rapport à cette dernière, et dans tous les cas en situation très visible. Ainsi, le micro-toponyme Les Fourches situé au nord de Tournon domine ostensiblement la route rhodanienne. C'est encore cette position dominante, panoramique serions-nous tentés de dire, que l'on retrouve certainement à l'origine des quatre Serre des Fourches identifiées.

La Garde est le troisième toponyme rencontré associant tout à la fois seigneurie et route, en Vivarais comme dans d'autres régions méridionales<sup>(1701)</sup>. Trente-six

<sup>1696</sup> ) AD 07, C 577.

<sup>1697</sup> ) Cf. Le Blévec (D.) : « La seigneurie des templiers de Jalès », art. cité, p. 48.

<sup>1698</sup> ) Cf. t. II, p. 416.

<sup>1699</sup> ) Cf. t. II, p. 149.

<sup>1700</sup> ) AD 48, 6J 1, n°296.

occurrences ont été relevées en Vivarais et sur ses marges, en liaison avec un axe routier dans la très grande majorité des cas <sup>(1702)</sup>. Ainsi, la route de Privas au Puy par Les Etables pénètre-t-elle en 1189 dans le mandement du château du Mézenc, dont les limites au sud-est sont bien connues par une transaction de la fin du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(1703)</sup>, par *Las Guardas* <sup>(1704)</sup>, actuellement Les Gardes. De même, remarquons par exemple que le lieu-dit La Garde, à l'est de la plaine d'Aubignas, jalonne les confins des mandements d'Alba et d'Aubignas, en bordure de la route. De nombreux autres exemples pourraient être cités, comme à la limite des mandements de Grozon et de Lamastre le long de la route de Valence à Lamastre, ou de ceux du Cheylard et de Burianne sur le tracé de la route de Chalencon au Cheylard. Il est net que c'est encore le cas à la limite des mandements d'Asperjoc et de Vals.

S'il ne fait aucun doute qu'il existe une étroite relation entre Garde, limite de châtelainie et route, quelle est sa nature et comment l'expliquer ? Il est difficile de le préciser et nous devons humblement reconnaître que le sens de ce terme ne se laisse pas facilement appréhender. En effet, aucun lexicologue ne nous en donne de définition pleinement satisfaisante. L'occitan *garda* est à traduire par garde, guetteur ou surveillant <sup>(1705)</sup>, de même que le latin *garda* dans son sens médiéval renvoie au guet et à la surveillance <sup>(1706)</sup>. Dans les deux cas, la notion de surveillance, de garde, est à rapprocher de la limite du mandement. Faut-il pour autant y voir un quelconque poste de surveillance ? C'est difficile à envisager devant le nombre de toponymes. Sans doute peut-on proposer que La Garde marque l'entrée du mandement et, de ce fait, puisse parfois, ponctuellement, être un point d'observation ou de contrôle du trafic, puisqu'il semble net que ces gardes sont à proximité d'itinéraires routiers. On peut aussi proposer, sans pouvoir l'affirmer, qu'elles servent éventuellement de poste de perception d'un péage. Le cas de La Garde situé à la limite des mandements d'Aubignas et d'Alba est, de ce point de vue, très intéressant. Le toponyme s'applique à un bâtiment bien précis, mitoyen de la route, s'apparentant à la maison péagère identifiable à Baix précédemment évoquée. Cependant, excepté le cas des péages pouvant se prélever au niveau de

<sup>1701</sup> ) Lartigaut ( J. ) : « Les chemins de Cahors vers le sud ouest au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 15, carte éloquentes sur l'adéquation des Gardes et du réseau routier, principalement sur l'itinéraire de Cahors à Agen par Bouloc, ou sur les routes de Cahors à Lauzerte.

<sup>1702</sup> ) Nous devons ici signaler le sens particulier que prend « garde » en Velay. Ce terme y désigne un pointement volcanique formant une montagne aux flancs plus ou moins abrupts, et en tous cas, bien individualisée par rapport au relief dominant. Pour éviter toute confusion, nous avons exclu de notre travail sur ce toponyme la région où il désigne un tel fait topographique. La limite est assez simple à tracer par simple observation de l'oronymie. En ce qui nous concerne, nous avons exclu tout toponyme Garde situé à l'ouest d'une ligne Yssingeaux, Montusclat, Laussonne, Le Monastier, Pradelles et Langogne.

<sup>1703</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 135, n°164.

<sup>1704</sup> ) *Ibidem*, p. 138, n°167.

<sup>1705</sup> ) Lévy (E.) : *Petit dictionnaire provençal-français*, op. cit., p. 202.

<sup>1706</sup> ) Niermeyer (J.-F.) : *Mediae latinitatis lexicon minus*, op. cit., p. 1028.



« garde », il n'existe sans doute pas de construction spécifique liée à cette éventuelle surveillance. De même, elle ne constitue pas un droit spécifique, sans quoi elle apparaîtrait dans les multiples hommages rendus pour les seigneuries châtelaines dans lesquels les droits attachés au château sont le plus souvent détaillés.

Les toponymes associant la route et la seigneurie banale s'appliquent donc tous à des lieux jalonnant les limites de la châtelainie. Qu'il s'agisse de percevoir un droit de péage (Le Péage), d'affirmer ostensiblement son autorité judiciaire (Les Fourches / La Justice) ou d'éventuellement surveiller les confins de sa seigneurie (La Garde), ces toponymes sont précisément à proximité immédiate de l'entrée des routes dans les châtelainies.

### Jalonner la route

Ce groupe ne rassemble qu'un nombre réduit d'occurrences, liées à des jalons bordant la route. Les plus fréquents sont les dérivés de *petra*, rencontrés à neuf reprises sous la forme la plus simple *Petra*, *Peyra*, ou *Peyre*. Néanmoins, nous ne pouvons considérer tous ces toponymes comme des jalons routiers liés à la présence d'une borne. Pays de rocaïlle érodée, le paysage vivarois laisse apparaître de multiples rochers remarquables par leur forme, que l'homme a pu baptiser de divers noms. C'est évident pour des toponymes comme *Peyre Blanc*, au *Cheylard*, ou *Peyreplane* à *Jaujac*, qui sont bien loin de toute route. Aussi, nous ne retiendrons qu'une seule *Peyre* comme jalon routier, car il ne fait aucun doute qu'elle est associée à l'axe. Elle se situe à *Thines*, connue dès 1255 sous la forme *Peyra*<sup>(1707)</sup>, son contexte permettant d'en faire un jalon routier assuré. Le col de *Peyre* est assurément un carrefour majeur des Cévennes vivaraises où se rejoignent les routes venues de *Joyeuse* et des *Vans* avant de continuer vers *Luc* ou *Pradelles*. Le passage est d'ailleurs suffisamment important pour qu'une auberge y soit implantée en 1464<sup>(1708)</sup>. Pour les autres *Peyre*, nous restons dans l'expectative, et la prudence nous commande de ne pas trancher.

Plus nets sont les dérivés de *Petra Plantata* que l'on rencontre au total à sept reprises. Une fois sous la forme occitane *Peyra Plantada* en 1464 à *Planzolles*<sup>(1709)</sup>, une fois sous la forme hybride *Peyreplantade* aux *Salelles* et à cinq reprises sous la forme française *Pierre-Plantée*, deux fois à *Montselgues*, une fois à *Vagnas* et une dernière à *La Sauvetat*. La pierre plantée de *Vagnas* est facilement identifiable : il s'agit du milliaire sud n°XXX de la voie d'Antonin le Pieux. On ne peut donc douter que cette pierre plantée ait été dressée pour jalonner la route qui est toujours en service au Moyen Âge. La *Peyra Plantada* de *Planzolles* est plus énigmatique. En effet, si elle est bien localisée, il est difficile de savoir s'il s'agit d'un menhir ou d'une borne routière. Fichée sur le tracé de la route, on pourrait penser qu'il s'agit bien d'une borne, sa section assez réduite l'éloignant du mégalithisme protohistorique. En outre, ce serait l'un des rares exemples de menhir

<sup>1707</sup> ) AD 48, E 248

<sup>1708</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>1709</sup> ) AD 07, C 893.

ardéchois. Les deux autres Pierres-Plantées se succèdent sur la route de Joyeuse à Luc par Montselgues et ne semblent nullement s'apparenter à des monuments mégalithiques.

Le dernier toponyme construit autour de *petra* éventuellement associé à la route est Peyrefiche rencontré à deux reprises, ou sa variante Peyrefit, n'apparaissant qu'une seule fois. Là encore, le terme désigne une pierre dressée de main d'homme, mais il est impossible d'affirmer qu'il ait un rapport direct avec une route. En effet, les exemples retrouvés ne semblent pas clairement liés à un contexte routier.

A ces Pierres-Plantées, il faut ajouter un toponyme unique, *Peyra Abeilha* en 1531<sup>(1710)</sup>, puis Peyrebeille de nos jours. Construit sur la base *Peyra*, il renvoie probablement à une borne, implantée à l'intention des troupeaux transhumants, les *Abeilhars*, dont on sait qu'ils passaient là pour relier le Bas-Vivarais depuis le Velay. Le toponyme précède en effet la fondation de la célèbre auberge par l'abbaye de Mazan en 1532<sup>(1711)</sup>.

Les Montjoies constituent un autre jalon toponymique fréquent des axes routiers, au moins de ceux à vocation pérégrinante<sup>(1712)</sup>. Néanmoins, c'est un toponyme rarissime dans l'espace étudié, puisque nous ne l'avons rencontré que deux fois, non loin d'Yssingaux, sur la route de Vienne au Puy, et à proximité de Chamborigaud, sur le chemin de Régordane. Cette rareté contraste nettement avec la profusion de mentions relevées au coeur du Massif Central, en Rouergue, Gévaudan et Auvergne<sup>(1713)</sup>. Bien qu'étant un toponyme rare, le terme montjoie, désignant les amoncellements de pierres destinés à guider le voyageur, n'en est pas moins connu dans la région. Ainsi, un enquêteur de l'Intendance de Montpellier note en 1736 qu'il « sera nécessaire que les montjoies fussent plus fréquents à la cham du Tor »<sup>(1714)</sup> et en 1750, au même endroit, il est question « des guides en maçonnerie de huit pieds de hauteur qu'on appelle suivant l'usage du pays des monchoires »<sup>(1715)</sup>.

### L'accueil du voyageur

Pour finir, l'accueil du voyageur le long de la route a laissé d'assez nombreux toponymes. Trente-trois occurrences ont été relevées dans cette catégorie.

Huit ont rapport avec la présence d'un hôpital, donnant le plus généralement un toponyme sous la forme l'Hôpital, plus rarement l'Espital (une seule occurrence), et le

<sup>1710</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 118.

<sup>1711</sup> ) André (M.) : « La fondation de l'auberge de Peyrebeille », art. cité, p. 102-103.

<sup>1712</sup> ) Bar (F.) : « Montjoie et Moutjoie », art. cité.

<sup>1713</sup> ) Baby (F.) : « Toponomastique du pèlerinage en Languedoc », art. cité, p. 59-62. L'auteur se livre à une très sévère critique linguistique à l'issue de laquelle le nombre de Montjoie se trouve considérablement réduit, éliminant des formes approchantes, mais présentant d'autres étymologies.

<sup>1714</sup> ) AD 48, C 1665, n°11.

<sup>1715</sup> ) AD 34, C 3153.

Mas de l'Hôpital. A ces derniers, il faut associer les maladreries, dont la toponymie a conservé le souvenir sous les formes La Maladière, La Maladerie, La Maladrerie ou La Maloutière dérivant du toponyme occitan *Malouteyra* que l'on rencontre à la fin du Moyen Age. Très fréquente, cette catégorie de toponymes devance très nettement celles des hôpitaux avec vingt-quatre occurrences. Comment expliquer cette différence notable entre hôpitaux et maladrerie dans le patrimoine toponymique ? Il est impossible de savoir avec certitude si les maladreries sont plus nombreuses que les hôpitaux, ce qui semble néanmoins être le cas, mais on remarquera que dans la plupart des cas, les hôpitaux sont implantés dans des villages ou des bourgs et de ce fait, ils ne donnent pas naissance à un toponyme spécifique, sauf parfois une rue de l'hôpital. Par contre, l'implantation des maladreries en rase campagne peut effectivement déboucher sur la formation de toponymes nombreux et bien individualisés.

Neuf toponymes liés à l'hospitalité dérivent de *taverna*, le plus souvent sous la forme francisée Taverne ou Les Tavernes, avec parfois le préfixe péjoratif Mala qui donne alors Malataverne, renvoyant probablement à la piètre qualité de l'établissement. Outre Taverne, forme francisée actuelle, on rencontre aussi la forme occitane *Thavernol* ou mal francisée Tavernolle.

Ensuite, la documentation nous a livré l'existence de sept *Beguda*, francisées en Bégude ou La Bégude. Remarquons que si pour les Tavernes nous avons des qualificatifs sur la piètre qualité de l'établissement, ce n'est pas le cas ici. Nous savons seulement que celle située face à Vals-les-Bains est dite en 1501 *Beguda Alba* <sup>(1716)</sup>, sans doute en raison de la couleur de l'établissement, et que les deux Bégudes situées non loin du chemin de Régordane à Saint-Julien-des-Points, sont actuellement dites haute et basse, en raison de leur altitude d'implantation différente.

Hoste apparaît pour sa part cinq fois, et Ostal une fois. Le plus souvent Hoste se trouve seul, sans indication précise sur l'éventuel nom de l'établissement, ce qui donne généralement L'Hoste, Les Hostes, ou Hostesse. Néanmoins, deux noms d'établissements semblent s'être conservés dans la toponymie : L'Hoste du Fau à Lalevade-d'Ardèche, et *L'Ostal de la Gauchayra*, à Borée en 1464 <sup>(1717)</sup>.

Mentionnons quatre toponymes l'Habitarelle, rencontrés dans les Cévennes, à Beaumont, Malbosc, Altier et Naves. Ce secteur, limité au sud-ouest de l'espace étudié est la pointe extrême en direction de l'est de la vaste zone s'étendant des Cévennes à l'Atlantique, et englobant le sud du Massif-Central, le Toulousain, les Pyrénées et l'Aquitaine, dans laquelle les Vitarelle, Bitarelle ou Habitarelle abondent <sup>(1718)</sup>. Il est intéressant de noter ici que toutes les Habitarelles rencontrées en Vivarais, exception faite de celle de Beaumont, s'appliquent à un point très précis, voire spécifiquement à un bâtiment bien identifié dont on peut penser qu'il s'agit de l'ancienne auberge, ou au moins qu'il est construit sur son emplacement. Sans doute une étude archéologique de ces

<sup>1716</sup> ) AD 07, 3H 3, f°12.

<sup>1717</sup> ) AD 07, C 626.

<sup>1718</sup> ) Soutou (A.) : « L'Habit et l'Habitarelle », art. cité, p. 2.

derniers apporterait des éléments nouveaux sur l'hôtellerie médiévale.

Pour finir, il a été proposé d'identifier les très nombreux toponymes La Baraque rencontrés dans la région avec des auberges, ou au moins des tavernes <sup>(1719)</sup>. Pour séduisante qu'elle puisse paraître de prime abord, nous ne pouvons souscrire à une telle assertion. Etymologiquement, rien ne rattache l'accueil du voyageur et la Baraque, même si d'un point de vue sémantique, on peut concevoir une certaine proximité pouvant expliquer la confusion. Certes, ces Baraques sont très majoritairement localisées au bord des routes, mais remarquons que la documentation médiévale ne nous a jamais livré un tel toponyme, qui linguistiquement se rattache au français et nullement à l'occitan. De formation récente, il est significatif de le rencontrer le plus souvent le long des routes ayant fait l'objet de travaux importants au XVIII<sup>e</sup> siècle, et on peut supposer qu'il s'agit de simples baraques cantonnières liées aux travaux. Le lien entre la baraque et la route existe donc bien, mais il est tout à fait tardif d'une part, et ne concerne pas directement l'accueil du voyageur, mais probablement celui du terrassier. Signalons aussi que La Baraque se rencontre en forêt jusqu'à l'heure actuelle dans un sens tout à fait proche de celui employé sur la route moderne <sup>(1720)</sup>.

Pour conclure, retenons que la route est désignée par de nombreux termes, *strata*, *via*, *iter*, *itinere*, *caminus*, *carrera*, ou encore *carralem* et *draya*. Cette multiplicité ne doit pas faire illusion. Seuls *strata*, *via*, *iter* et *itinere* sont d'un usage courant ; de nettes différences apparaissent d'une période à une autre, tendant à un appauvrissement lexicologique certain. Alors que nous avons remarqué que le réseau routier est très structuré, force est de constater que le vocabulaire employé pour désigner les différents axes le composant est globalement peu précis, ne reflétant pas la hiérarchisation des itinéraires observée. L'usage de qualificatifs vient parfois tempérer ce flou et cette imprécision, mais le plus souvent, seul le statut juridique du chemin est pris en compte, la nature de ce dernier, les transports l'empruntant, ou encore ses caractères matériels étant ignorés. A l'exception unique du chemin de Régordane, aucun axe ne porte de nom propre sur une distance supérieure à quelques kilomètres et sans doute doit-on y voir la conséquence du caractère anastomosé du réseau routier : il est difficile d'isoler un axe qui ne se confonde jamais avec un autre sur quelques kilomètres et qui pourrait ainsi porter un nom propre de bout en bout. On peut donc proposer que la hiérarchisation des itinéraires mise en évidence n'est pas directement perçue par la population locale. Pour la comprendre, il faut en effet connaître la situation régionale dans son ensemble, ce que le paysan médiéval désignant la route qui borde son champ ignore, de même probablement que le notaire choisissant tel terme plus que tel autre.

Pour finir, la toponymie d'origine routière, très riche sur l'ensemble de la région, avec plus de trois cents toponymes recensés, apporte de nombreuses précisions sur le réseau routier. Outre les noms de lieux dérivés des noms communs désignant la route, l'apport toponymique le plus intéressant pour nous est incontestablement composé des noms renseignant sur celle-ci, qu'il s'agisse de son mauvais état ponctuel (Malpas), ou encore

---

<sup>1719</sup> ) Clément (P.-A.) : *Les chemins des Cévennes et du Bas-Languedoc...*, op. cit., p. 23.

<sup>1720</sup> ) Brenac (L.) : « Le toponyme Baraque a-t-il eu en matière forestière une signification aujourd'hui oubliée », art. cité.

de tel ou tel point de traversée de rivière (Le Saut, La Planche, Le Gua), ou encore de la forte pente à affronter (Tracol, Révicole, Echelette). Cette richesse toponymique témoigne aussi du rôle prépondérant de la route dans la structuration de l'espace. Elle sert à en désigner les limites (de parcelle ou de terroir), mais elle peut même caractériser un quartier (*territorio de Lestrada*), comme d'autres sont désignés par leur faculté agricole (*loco dicto de Camporum bonorum*), leur climat (*territorio de Vallis frigida*) ou la nature de leur sol (*Costa de Arena*).

## Chapitre 2 : La route sur la longue durée

Sans pour autant nier l'apport de chaque période au réseau viaire, il est certain que la route constitue un élément structurant fort du paysage qui s'inscrit dans la longue, voir la très longue durée. Après avoir dressé un tableau des routes vivaroises à la fin du Moyen Age, il est intéressant de savoir lesquelles sont issues de la période médiévale, ou combien, au contraire, sont tributaires d'axes plus anciens, antiques ou altimédiévaux. En effet, comme nous l'avons expliqué, le réseau routier tardimédiéval répond à des nécessités commerciales, qui orientent l'essentiel des itinéraires selon une direction est-ouest, reliant sillon rhodanien et Massif Central. Cependant, bien que lié aux nécessités de déplacement des deux derniers siècles du Moyen Age, le réseau routier que nous avons présenté est sans doute aussi tributaire de l'héritage des périodes précédentes qui lui impriment sa marque. Dès les années 1930, la question de la continuité entre réseau routier antique et réseau médiéval s'est posée, suite à une vive controverse entre Marc Bloch et Franck Imberdis dont les premiers numéros des *Annales* se sont faits l'écho <sup>(1721)</sup>. Par-delà cette question, strictement limitée lorsqu'elle a été posée, se profilent aujourd'hui d'autres interrogations concernant la survivance des structures antiques tout au long du haut Moyen Age. Il ne nous revient pas de les aborder dans le cadre de notre travail, mais l'histoire routière peut permettre d'en préciser certains aspects à l'échelle de la région, tout en éclairant la situation tardimédiévale qui nous occupe.

Même si quelques antiquisants se sont attachés à cartographier les itinéraires vivarois antiques, ce travail a surtout été le fait d'érudits locaux et il reste pour l'essentiel à faire. Outre quelques études ponctuelles sur lesquelles nous reviendrons le moment venu, signalons ici les tableaux brefs mais suggestifs brossés par Roger Lauxerois <sup>(1722)</sup> et André Blanc <sup>(1723)</sup>, et plus encore l'ouvrage déjà ancien de Pierre Arnaud <sup>(1724)</sup>.

<sup>1721</sup> ) Cf. Imberdis (F.) : « Les routes médiévales, mythes et réalités historiques », *Annales d'Histoire Sociale*, 1939, p. 410-416 ; Bloch (M.) : « Réponse à l'article de Franck Imberdis intitulé : Les routes médiévales, mythes et réalités historiques », *Ibidem*, p. 416. ; La question est encore abordée dans les années 1960. Cf. alors Imberdis (F.) : « Les routes médiévales coïncident-elles avec les voies romaines ? », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 93-98.

<sup>1722</sup> ) Lauxerois (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, op. cit., p. 117-129.

<sup>1723</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit., p. 25-34.

Rappelons aussi que seule la voie dite d'Antonin le Pieux a fait l'objet d'une étude spécifique, s'attachant tant à son tracé <sup>(1725)</sup> qu'aux milliaires la jalonnant <sup>(1726)</sup>. Pour l'essentiel, nous partirons donc de ces études, en les complétant par les éléments concernant les routes de la moitié nord du Vivarais et celles reliant le Velay et le Gévaudan depuis Alba, qui n'ont pas, jusqu'à présent, retenu l'attention. Il n'est toutefois pas dans notre propos de nous livrer à une étude longue des axes antiques, dépassant les limites de notre travail et nos compétences chronologiques, mais simplement de présenter les axes principaux afin d'en cerner la descendance éventuelle <sup>(1727)</sup>.

## A- Identifier les itinéraires antiques

---

Nous ne présenterons pas dans ces pages les différents critères qui ont généralement été employés pour déterminer l'ancienneté de tel ou tel axe, à la suite du célèbre *Manuel d'Archéologie* d'Albert Grenier <sup>(1728)</sup>, ou plus récemment et moins daté, de l'ouvrage de synthèse de Raymond Chevalier <sup>(1729)</sup>, mais nous ne mentionnerons que ceux mis en oeuvre ici <sup>(1730)</sup>.

Tout d'abord, bien évidemment, mentionnons la succession des bornes milliaires que l'on rencontre sur plusieurs axes, essentiellement bas-vivarois. Ces dernières constituent les jalons les plus assurés du passage d'une route. Néanmoins, plusieurs bornes, examinées anciennement, ont été considérées jusqu'à ces dernières années comme des milliaires alors qu'elles n'en sont sans doute pas. Malgré ces restrictions, le Vivarais demeure une région du sud de la France très bien pourvue en la matière, avec plus d'une vingtaine de bornes retrouvées et assurément identifiées. Parallèlement, l'environnement archéologique proche de la route a été pris en compte. Outre les mausolées, implantés en position ostentatoire au bord des routes, et les nécropoles les encadrant souvent, nous avons été attentifs à la présence de *fana*, puisqu'on sait maintenant que ces derniers sont fréquemment implantés sur une limite, à proximité d'un axe routier <sup>(1731)</sup>.

Il a souvent été affirmé que les axes antiques étaient particulièrement rectilignes et

<sup>1724</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit. Cet ouvrage, s'il présente dans le détail le tracé des principaux axes antiques vivarois n'en pose pas moins un certain nombre de problèmes, principalement d'identification d'itinéraires. En effet, plusieurs axes retenus comme antiques par l'auteur ne nous semblent pas pouvoir prétendre à une telle ancienneté.

<sup>1725</sup> ) Rébuffat (R.), Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, op. cit.

<sup>1726</sup> ) Napoli (J.), Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. cité, p. 52-79.

<sup>1727</sup> ) Cf. infra, carte des principales routes antiques.

<sup>1728</sup> ) Grenier (A.) : *Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine*, op. cit., t. VI, p. 1-468.

<sup>1729</sup> ) Chevalier (R.) : *Les voies romaines*, op. cit., p. 32-96.

<sup>1730</sup> ) Aucun axe vivarois ne figure sur la Table de Peutinger, à la différence du Velay et du Gévaudan voisins [Desjardin (E.) : *La géographie de la Gaule d'après la table de Peutinger*, op. cit.].

ignoraient les centres d'origine médiévale. Il est bien évident qu'en Vivarais la notion même d'axe rectiligne n'a aucun sens et qu'aucune route, pas plus antique que médiévale ou contemporaine n'est droite. Cependant, il demeure vrai que, le plus souvent, les axes antiques avérés ne passent pas par les centres de peuplement d'origine médiévale, mais les ignorent.

Par ailleurs, antérieures à toutes les circonscriptions en place à la fin du Moyen Age, les routes antiques en constituent souvent les limites. Sans nier la pertinence de ce critère, nous pensons que son caractère systématique est à relativiser en région montagnaise. En effet, alors que les routes passent elles-mêmes sur des lignes de reliefs marquantes (lignes de rupture de pente...), il est souvent impossible de savoir si la limite paroissiale n'a pas suivi cette cassure orographique plus que la route, ce qui enlève toute valeur datante à cet argument. La topographie des lieux doit donc être observée systématiquement pour chaque cas de superposition d'une limite et d'une route.

Plus que tout, nous avons privilégié la lecture globale de l'ensemble des formes de peuplement connues dans les régions traversées par la route <sup>(1732)</sup>. Dans ce cadre, la structure d'ensemble du réseau routier établi pour la fin du Moyen Age est alors à prendre en compte, l'insertion de chaque axe par rapport à ses voisins et par rapport aux lieux habités aux différentes époques concernées pouvant apporter des éléments de chronologie relative, mais aussi absolus pour la datation d'un axe <sup>(1733)</sup>.

A l'inverse, nous avons écarté d'autres critères d'identification nous semblant peu assurés ou mal adaptés à la région.

Considérant que dans une région mal connue, au peuplement lâche, suivre une ligne marquante du relief est une solution commode pour ne pas s'égarer, il a souvent été admis que les routes de crêtes étaient généralement plus anciennes que les routes de plaine et de vallée. Cela ne nous semble cependant jamais avoir été clairement prouvé et relève donc avant tout d'un postulat, aujourd'hui d'ailleurs généralement abandonné par les antiquisants. Ce n'est donc pas un critère que nous retiendrons, d'autant que le relief régional impose de passer sur des crêtes, quelle que soit l'époque, ainsi que l'attestent plusieurs routes ouvertes au XVIII<sup>e</sup> siècle.

L'onomastique a fréquemment été mise à contribution, les toponymes Lestrade étant considérés comme des marqueurs forts de l'existence d'un axe antique. Très nombreux, ils représentent la majorité des toponymes liés à la route, mais nous ne pouvons les retenir comme des marqueurs de voies antiques. En effet, ils ne comportent en eux-mêmes aucun élément chronologique. Certes, le latin s'efface comme idiome populaire dès avant le VII<sup>e</sup> siècle <sup>(1734)</sup>, ce qui pourrait laisser penser que ces toponymes

<sup>1731</sup> ) Fauduet (I.) : *Les temples de tradition celtique en Gaule romaine*, op. cit., p. 25-36.

<sup>1732</sup> ) L'analyse du lien étroit unissant peuplement et route est actuellement l'une des pistes de recherche les plus prometteuses en matière d'histoire routière. A ce sujet, on consultera avec profit Vion (E.) : « Itinéraires et lieux habités : les deux pôles de l'analyse archéologique des réseaux routiers », art. cité

<sup>1733</sup> ) Cf. sur ce type d'approche appliquée à un axe antique : Denimal (P.) : *La voie aquitaine d'Agrippa de Lyon à Saintes*, op. cit., p. 20-27.

ne peuvent être postérieurs. Ce serait cependant oublier trop rapidement que le gallo-roman méridional qui lui succède, puis l'occitan qui le supplante à partir du X<sup>e</sup> siècle, connaissent tous deux *estrada*, signifiant aussi route et pouvant déboucher sur de tels toponymes mille ans ou plus après la fin de l'Antiquité.

Dans la détermination des routes antiques à laquelle nous nous sommes livrés, nous avons refusé de nous limiter à un seul de ces critères, quel que soit son degré de pertinence. Nous avons essayé de les associer tous, considérant que seule leur convergence était de nature à offrir une approche fiable de notre objet d'étude <sup>(1735)</sup>.

### a- Des axes importants bornés de milliaires

Une première catégorie de routes antiques peut être distinguée, correspondant aux axes principaux ayant fait l'objet à un moment de leur histoire d'une ou de plusieurs campagnes de bornage, signe de la sollicitude dont ils étaient entourés. C'est sans doute seulement à ces axes que le qualificatif de « voie romaine » s'applique pleinement.

### La route d'Antonin le Pieux

Route antique majeure du Vivarais, cette dernière relie le nord du sillon rhodanien (Vienne et Lyon) à Nîmes, d'abord par la rive droite du Rhône, puis par l'intérieur du Bas-Vivarais calcaire <sup>(1736)</sup>.

De Limony au Teil, elle semble le plus souvent se confondre avec la route rhodanienne médiévale, sauf au niveau de Tournon où elle suit un tracé ignorant les villages de Vion, Saint-Jean-de-Muzols et Mauves, puis entre Cornas et Soyons, passant plus à l'est et évitant Cornas et Saint-Péray <sup>(1737)</sup>. Dans la traversée de la cité de Vienne, puis de Valence, la route est jalonnée par plusieurs sites archéologiques où milliaires. Dès Ampuis, au nord du Vivarais, un milliaire de Maximin atteste son passage <sup>(1738)</sup>, puis au niveau de Limony et d'Andance, des fouilles archéologiques anciennes l'ont mise au jour à deux reprises sur quelques mètres <sup>(1739)</sup>. Ensuite, au sud d'Andance, le mausolée dit de la Sarrasinière, encore conservé en élévation sur plus de cinq mètres de hauteur,

<sup>1734</sup> ) Massot (G.) : « Regard sur la toponymie vivaroise », art. cité, p. 481.

<sup>1735</sup> ) Signalons que nous ne livrons dans les lignes qui suivent que les conclusions de ce travail, la longue liste des arguments plaidant en faveur de l'antiquité de tel ou tel itinéraire n'ayant pas sa place dans un ouvrage de synthèse. Nous les avons par contre exposés le plus exhaustivement possible dans le tome de monographies d'itinéraires, à la fin de la présentation de chaque route.

<sup>1736</sup> ) L'ouvrage de base sur la route d'Antonin dans sa traversée du Bas-Vivarais est Rébuffat (R.), Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, op. cit. Nous y renvoyons le lecteur pour une présentation détaillée du parcours. La section nord, dans la traversée des cités de Vienne et de Valence, n'a fait l'objet d'aucune étude spécifique.

<sup>1737</sup> ) Cf. t. II, p. 629, 632-633, 640-641.

<sup>1738</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule 15, Ardèche*, op. cit., p. 30.

<sup>1739</sup> ) *Ibidem*, p. 123 et 128.



borde la route et lui présente sa façade est, initialement ornée de statues<sup>(1740)</sup>. Plus au sud, au niveau d'Arras, ce sont deux milliaires qui jalonnent le passage<sup>(1741)</sup>. L'un d'eux porte la distance XXXI milles depuis Vienne, attestant qu'il a été retrouvé en place. La voie arrive ensuite à Saint-Jean-de-Muzols, où elle apparaît au cadastre napoléonien sous le nom de Chemin de Varogne, toponyme désignant manifestement les routes antiques dans le nord du Vivarais<sup>(1742)</sup>, puis elle passe à Tournon, où fut retrouvé un milliaire de Tacite<sup>(1743)</sup>. Un pont existait peut-être alors sur le Doux, en amont de son confluent avec le Rhône, non loin du pont tardimédiéval. Cet ouvrage qui s'est effondré en 1252 passe pour être antique<sup>(1744)</sup>, et on le rencontre généralement affublé du nom pseudoévocateur de Pont de César. Néanmoins, le caractère très ténu des vestiges et leur réutilisation comme fondation pour un barrage hydroélectrique interdit toute étude archéologique précise. On peut simplement remarquer que l'appareil de la maçonnerie des culées et des bases de piles, encore visible, semble être du même type que celui des ponts de Viviers et du Pouzin dont l'antiquité est assurée.

Plus au sud, les indices du passage de la route se font rares, au moins jusqu'à Soyons, où son inscription dans le plan du *vicus* est nette<sup>(1745)</sup>. Signalons encore au passage de l'Eyrieux les vestiges du pont de Pontpierre, attesté dès 1280<sup>(1746)</sup> et qui passe pour être antique. Néanmoins, là encore, le caractère ruiniforme des vestiges conservés (une culée en rive droite et quelques assises en rive gauche), ne permet pas d'affirmer quoi que ce soit et impose la prudence. Au Pouzin, la route traverse l'Ouvèze sur un pont dont le parfait état de conservation permet d'assurer qu'il est bien antique<sup>(1747)</sup>. A partir de là, la route entre dans la cité d'Alba et son parcours est alors jalonné par de multiples milliaires d'Antonins : le tracé suit la vallée du Rhône jusqu'au Teil<sup>(1748)</sup>. A ce niveau, la route longe la vallée du Frayol, où se trouve le milliaire IV<sup>(1749)</sup>, puis arrive à Alba, chef-lieu de cité. Ensuite, la route passe à Saint-Jean-le-Centenier, puis, après

<sup>1740</sup> ) Fraisse (Ch.), Provost (M.) : *Carte archéologique de la Gaule, Ardèche, op. cit.*, notice n°9.

<sup>1741</sup> ) *Corpus Inscriptionum Latinarum*, t. XII, n°5562.

<sup>1742</sup> ) Cf. t. II, p. 59.

<sup>1743</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule, fascicule 15, Ardèche, op. cit.*, p. 73, n°107.

<sup>1744</sup> ) Blanc (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens de l'Ardèche et de la Drôme », *art. cité*, p. 88.

<sup>1745</sup> ) Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires, op. cit.*, t. I, p. 49.

<sup>1746</sup> ) AD 69, EP 128, pièce 1.

<sup>1747</sup> ) Blanc (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens de l'Ardèche et de la Drôme », *art. cité*, p. 86-87.

<sup>1748</sup> ) Sur cette section, les milliaires nord n° XVII, XVI, XIV, XII, IX et VI ont été retrouvés.

<sup>1749</sup> ) A son sujet, cf. Rébuffat (R.) : « Un milliaire romain neuf », *art. cité*.

une longue lacune dans la série des milliaires, arrive à Mirabel. Là, le milliaire X marque le carrefour où la route du Puy se sépare de la voie d'Antonin alors qu'elle oblique en direction du sud. Passant à Saint-Germain-d'Ardèche, Pradons, Ruoms, elle traverse l'Ardèche au droit de Vallon, pour continuer sur Nîmes par Salavas, Vagnas et Barjac (1750).

La voie dite d'Antonin est la route antique principale du territoire helvien. Elle a fait l'objet d'un bornage général et systématique, sans doute accompagné d'une remise en état ordonnée par la cité d'Alba dans les six premiers mois de l'année 145 de notre ère (1751). C'est d'ailleurs la seule qui ait reçu autant d'attention, aucun autre axe n'étant jalonné par autant de bornes. Reliant Lyon et Nîmes elle avait alors une importance dépassant de loin les limites de la cité d'Alba.

### La route du sud de la vallée du Rhône

A partir du Teil, un autre itinéraire continue dans la vallée du Rhône, alors que la voie d'Antonin la quitte en direction de la cité d'Alba. Identifiable grâce à un milliaire retrouvé immédiatement au sud de Viviers (1752), il suit probablement le même tracé que la route médiévale. Il a toutefois été proposé qu'au niveau de Saint-Montan la route antique soit passée plus à l'est que celle du Moyen Age. Le tracé antique proposé serait passé par les quartiers de Saint-André-de-Mitrois et de Cousignac (1753), mais aucune preuve d'un tel détour n'est apportée, et on comprend mal pourquoi la vallée du Rhône aurait été abandonnée sur quelques kilomètres au prix de circonvolutions dont les axes antiques sont peu coutumiers. La route arrive ensuite à Bourg-Saint-Andéol. Au sud de cette ville, nous avons pu identifier deux tracés routiers tardimédiévaux. L'un paraît être l'héritier direct de la route antique. Passant non loin du *mithraeum* de Tourne, il se dirige vers l'*oppidum* de Dions, occupé sans discontinuer de la fin de la préhistoire jusqu'au plein Moyen Age. Pour finir, il aboutit au bord de l'Ardèche au niveau de Mélinas, où devait se situer un bac permettant de traverser cette rivière. C'est d'ailleurs peut-être à ce dernier que se rattache l'inscription attribuée au nautes de l'Ardèche retrouvée au siècle dernier à Nîmes (1754). L'abondance des découvertes archéologiques protohistoriques et gallo-romaines dans le secteur du confluent de l'Ardèche et du Rhône renvoie d'ailleurs probablement à la présence d'un port rhodanien antique (1755).

Il est difficile de cerner l'importance de cette route, mais remarquons qu'elle a fait

1750 ) Sur la section sud, les milliaires n° XVII, XVIII, XX, XXI, XXII, XXIII, XXIV, XXVI, XXX, XXXI et XXXII ont été retrouvés.

1751 ) Napoli (J.), Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. cité, p. 65.

1752 ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche, op. cit.*, p. 43.

1753 ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie, op. cit.*, p. 142-145.

1754 ) Cf. t. II, p. 445.

1755 ) Durand (E.) : *Les habitats groupés protohistoriques d'Ardèche*, à paraître.

l'objet d'une tentative de bornage, ainsi qu'en témoigne le milliaire de Valérien retrouvé à Viviers. L'axe principal entre Vienne et Nîmes demeurait toutefois la voie d'Antonin déjà décrite, passant par le chef-lieu de la cité des helviens.

### D'Alba à Bourg-Saint-Andéol par Valvignères et Gras

Un itinéraire quittant la cité d'Alba en direction de Bourg-Saint-Andéol et traversant le plateau de Gras est baptisé voie de Maximien par l'érudition locale <sup>(1756)</sup>. Reliant Alba à Bourg-Saint-Andéol, il double la voie de la vallée du Rhône par Viviers, évitant au voyageur le détour que constitue la vallée de l'Escoutay. Cet axe se dirige d'abord vers Valvignères, puis vers Gras en suivant la vallée du Dardaillon. A quelques kilomètres au sud de Gras, au quartier de Rimouren, une borne milliaire inscrite au nom de Maximien Hercule, sans indication de distance, jalonne le passage <sup>(1757)</sup>. Ensuite, la route gagne Bourg-Saint-Andéol, par un tracé assuré, puisque bordé d'un second milliaire de Maximien, découvert au quartier du Liby, à Bourg. L'existence d'une seconde branche allant directement à Saint-Just-d'Ardèche a été proposée, mais aucune preuve n'accrédite son antiquité et tout au plus peut-on être sûr que c'est un axe tardimédiéval secondaire <sup>(1758)</sup>.

### De Mirabel à Saint-Paulien

Déjà longuement présentée pour la période médiévale, cette voie relie Mirabel, où elle se sépare de la route d'Antonin arrivant d'Alba, et Saint-Paulien, en passant par Le Puy <sup>(1759)</sup>. A partir de Mirabel, au carrefour jalonné par le milliaire n°X de la cité d'Alba, la route descend la colline de Coste-Raste, puis passe à peu de distance du mausolée du Serre d'Enfer <sup>(1760)</sup>. De là, elle traverse l'Auzon sur un pont déjà dit Pont Vieux en 1464 <sup>(1761)</sup>, dont les maçonneries de petit appareil peuvent éventuellement laisser penser qu'il est d'origine antique. Ensuite, la route arrive au col de l'Echelette, passant devant l'oppidum de Jastres, dont la courtine visible depuis la route témoigne d'une qualité de construction manifestement ostentatoire <sup>(1762)</sup>. De là, la route gagne la vallée de l'Ardèche qu'elle

<sup>1756</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 115-129.

<sup>1757</sup> ) Devic (Cl.) et Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, édition Privat, t. XV, n°1917 ; complément de Jules Ollier de Marichard.

<sup>1758</sup> ) Cf. t. II, p. 418-421.

<sup>1759</sup> ) Sur la description détaillée de la route médiévale et des variantes antiques repérées, cf. t. II, p. 303-311, et sur les éléments plaidant en faveur de l'antiquité de la route, cf. p. 314-317.

<sup>1760</sup> ) Renseignements communiqués par Nathalie Cossalter, qui a effectué des sondages sur le site en 1995. Les résultats pourtant intéressants n'ont pas été publiés.

<sup>1761</sup> ) AD 07, C 575.

<sup>1762</sup> ) Lefèvre (C.) : « Jastres et les *oppida* méditerranéens », art. cité, p. 19.

longe en rive droite jusqu'à Vals. Le tracé antique s'élevait-il alors en direction de Sétias comme le fait la route médiévale ? Le milliaire dit de Pont-de-Labeaume, découvert à la fin du siècle dernier, laisse supposer que non. Le chemin suivait alors peut-être la vallée de l'Ardèche au plus près de la rivière. Néanmoins, des incertitudes demeurent quant au lieu de découverte de ce milliaire : deux traditions très précises, mais rigoureusement différentes, ne concordant même pas sur l'année de la découverte, sont connues. A notre sens, elles ne permettent pas de trancher sur la position initiale de la borne. Il a de même été proposé que la route suive la rive droite de l'Ardèche, passant à Aubenas, au prix d'une double traversée de la rivière, mais rien ne vient accréditer cette hypothèse. A partir de Pont-de-Labeaume, la route suit alors la vallée de la Fonteaulière, passant à Montpezat, pour déboucher au col du Pal, qui marque son entrée sur le Plateau. De là, elle se poursuit en se confondant encore avec le tracé médiéval jusqu'au Béage. Entre le Béage et Le Monastier, quelques divergences de tracé entre Antiquité et Moyen Age sont perceptibles, mais elles n'affectent que des tronçons de quelques centaines de mètres ou de quelques kilomètres tout au plus. Passant au Monastier, la route se poursuit jusqu'au Puy, avant d'obliquer au nord afin de rejoindre la cité de Saint-Paulien<sup>(1763)</sup>. Plus encore que le contexte archéologique de la route, son antiquité est attestée par le récit de la guerre des Gaules rapporté par César, qui indique s'être rendu d'Alba au Velay en ayant très vraisemblablement emprunté cette route<sup>(1764)</sup>.

### b- Les routes de moindre importance

Le réseau viaire antique n'est évidemment pas constitué des seuls grands axes bornés de milliaires, mais il faut leur associer de nombreux chemins d'importance secondaire. Plus difficiles à identifier, ils n'ont souvent pas fait l'objet de l'attention des antiquisants, focalisés sur les véritables voies du *cursus publicus*. Ils n'en complètent pas moins l'équipement routier de la région en traversant des secteurs ignorés par les principales artères.

#### De Montpezat à Javols

Un autre axe antique traverse la région de la haute vallée de l'Ardèche d'est en ouest. Il s'agit d'une route reliant Montpezat, où elle se sépare de la route d'Alba à Saint-Paulien, à Chapeauroux. Là, elle rencontre la *via Bolena* qui se dirige jusqu'à Javols<sup>(1765)</sup>.

Peu avant Montpezat, elle remonte la vallée de la Fonteaulière pour déboucher sur le plateau vivarois, non loin du *fanum* de la Sainte-Abeille, ce dernier étant peut-être situé à la limite des cités antiques de Saint-Paulien et d'Alba<sup>(1766)</sup>. Au-delà, la route se poursuit par Saint-Cirgues-en-Montagne, puis traverse de manière rectiligne le sud du Plateau et ignore la totalité des centres de peuplement (Mézeyrac, Issanlas, Belvezet, etc.). Passant

<sup>1763</sup> ) Sur cette dernière section, cf. Provost (M.), Rémy (B.) et Pin-Caré (M.-C.) : *Carte archéologique de la Gaule n°43, la Haute-Loire, op. cit.*, p. 33.

<sup>1764</sup> ) Cf. t. II, p. 316.

<sup>1765</sup> ) Sur la description détaillée de cet itinéraire et les preuves de son antiquité, cf. t. II, p. 337-342.

au sud d'Issanlas et de Belvezet, elle ne s'intègre nullement dans les réseaux viaires radioconcentriques structurés autour de ces deux hameaux. Plus à l'ouest, bien qu'au Moyen Age elle soit dite « route de Pradelles », remarquons qu'elle ne conduit pas directement à cette ville, mais qu'elle passe au nord. Seul un court itinéraire de liaison permet d'y arriver. Elle se dirige en fait en ligne droite jusqu'à Chapeauroux, ancienne station de *Condate* figurant sur la Table de Peutinger, où elle se greffe sur la *via Bolena*, reliant Lyon à Toulouse par Saint-Paulien, Javols et Rodez <sup>(1767)</sup>.

### De Saint-Privat à Alès

Un dernier axe antique concerne le Bas-Vivarais calcaire. Il s'agit de la route de Saint-Privat à Alès, passant par Aubenas, Joyeuse et Saint-Ambroix. Elle correspond globalement au tracé de la fin du Moyen Age, exception faite de deux différences notables, à Aubenas au nord, et entre Joyeuse et Saint-Ambroix au sud <sup>(1768)</sup>. Alors que la route médiévale passe dans le *castrum* d'Aubenas, la route antique qui traverse l'Ardèche à gué au niveau de Saint-Privat demeure dans la plaine, en rive gauche de la rivière. Ce n'est qu'à Saint-Etienne-de-Fontbellon que le tracé médiéval rejoint la route antique. Ensuite, entre Joyeuse et Saint-Ambroix, la route médiévale principale passe par Les Vans, alors que la route antique se poursuit par Beaulieu et Cruzières, cheminant plus à l'est, de manière rectiligne. En l'absence de bornes milliaires, c'est la topographie de la route, sa mauvaise insertion dans le réseau de peuplement médiéval ou encore la présence de nombreux sites archéologiques, nécropoles ou mausolées en particulier, qui poussent à retenir cet axe comme une route antique <sup>(1769)</sup>, même si, étant parallèle à la voie d'Antonin, elle n'atteint pas le même degré de développement que cette dernière.

### De Pont-Saint-Esprit à Luc par Barjac

Quittant la vallée du Rhône au niveau de Pont-Saint-Esprit, la route passe à Saint-Paulet-de-Caisson et se dirige vers Barjac, où quelques différences peuvent être constatées entre tracés antique et médiéval. Plus exactement, elle passe à Saint-Laurent-de-Malhac, paroisse ancienne issue du haut Moyen Age, ignorant Barjac, d'origine castrale. De là, par Bessas, elle rejoint le col de Trépaloup, ou celui de la Cize, avant de descendre sur Les Lèbres ou Grospierres. Traversant le Chassezac, elle ignore Joyeuse par le sud, avant d'entrer au coeur des Cévennes par Planzolles, Peyre et Paris. Elle passe ensuite à Saint-Laurent-les-Bains, avant d'arriver à Luc <sup>(1770)</sup>. Si l'antiquité de

<sup>1766</sup> ) Sur ce site, son interprétation et le lien qui l'unit à la route, cf. Durand (E.) : *Etude du site archéologique de la Sainte-Abeille, un fanum gallo-romain révélé par la célèbre voie du Pal*, op. cit.

<sup>1767</sup> ) Sur la *via Bolena*, dite aussi *via Agrippa*, cf. Fabrié (D.) et Provost (M.) dir. : *Carte archéologique de la Gaule romaine, La Lozère*, op. cit., p. 27-29.

<sup>1768</sup> ) Pour une description détaillée de la route, cf. t. II, p. 393-410.

<sup>1769</sup> ) Cf. t. II, p. 411-412.

<sup>1770</sup> ) Pour une présentation précise du tracé, cf. t. II, p. 428-439 et p. 509-514.

cet itinéraire nous semble assurée dans sa section Bas-Vivaroise, du Rhône à Joyeuse, elle est plus sujette à caution de Joyeuse à Luc. Sur la première section, de Pont-Saint-Esprit à Joyeuse, de multiples vestiges attestent une occupation antique très forte de la région, avec une concentration toute particulière dans le secteur de Barjac, au carrefour de cette route avec la voie d'Antonin. De même, les cols de Trépaloup et de la Cize sont probablement fréquentés depuis la protohistoire<sup>(1771)</sup>. Plus loin encore, le fait qu'elle ignore Joyeuse et le réseau viaire centré sur cette localité est un témoin probable de son ancienneté. Par contre, à partir de l'entrée dans les Cévennes, si le tracé existait déjà dans l'Antiquité, sans doute avait-il une importance moindre. Il traverse en effet une région largement vierge d'occupation humaine, seuls quelques rares indices attestant une présence ténue, exception faite des sources thermales de Saint-Laurent-les-Bains, dont l'exploitation est assurée<sup>(1772)</sup>.

### Du Pouzin au Puy

La route du Pouzin ou de Baix au Puy semble pouvoir aussi entrer dans la catégorie des routes antiques secondaires<sup>(1773)</sup>. Quittant le Rhône au Pouzin ou à Baix, elle se dirige vers Privas, puis vers Mézilhac où elle débouche sur le Plateau. De là, elle se poursuit par Lachamp, Les Estables et Lantriac jusqu'au Puy. Aucun milliaire ne la jalonne et sans doute n'a-t-elle jamais fait l'objet d'un bornage. Néanmoins, plusieurs indices permettent de penser qu'elle est bien antique. Tout d'abord, la très forte occupation gallo-romaine de la vallée de l'Ouvèze et de la plaine de Chomérac implique qu'un itinéraire de desserte y soit passé. Ensuite, la route arrive à Privas toponyme peut-être issu du préromain *briva*, signifiant pont, où elle franchit l'Ouvèze, non loin de l'important site antique du Lac. Ensuite, elle gravit les pentes du col de l'Escrinet, jusqu'au pied du rocher de Gourdon, surmonté d'un *oppidum* sur lequel s'est implanté un *fanum* d'époque augustéenne<sup>(1774)</sup>. Seul le coeur du Plateau n'a pas livré de site archéologique antique important. Cependant, quelques découvertes ponctuelles et plusieurs toponymes en *-acum* attestent d'une occupation certes limitée, mais souvent relativement concentrée autour de la route<sup>(1775)</sup>.

### De Tournon à Saint-Agrève et Le Puy

Nous avons déjà présenté une route, importante à la fin du Moyen Age, reliant Tournon au Puy<sup>(1776)</sup>. Suivant dans un premier temps la vallée du Doux, elle passe à Lamastre,

---

<sup>1771</sup> ) Durand (E.) : Les habitats groupées protohistoriques de l'Ardèche, à paraître.

<sup>1772</sup> ) Mazon (F.) : *Voyage autour de Valgorge*, op. cit., p. 72.

<sup>1773</sup> ) Pour une description détaillée de l'itinéraire, cf. t. II, p. 216-241.

<sup>1774</sup> ) Durand (E.), Lefèvre (Cl.) : *Oppidum du Roc de Gourdon, rapport de sondages*, Service régional de l'Archéologie Rhône-Alpes, 1996.

<sup>1775</sup> ) Sur la présentation détaillée des arguments permettant de retenir l'antiquité de cette route, cf. t. II, p. 238-241.

puis à Saint-Agrève, avant de continuer par Saint-Julien-Chapteuil jusqu'au Puy. Quelques jalons de peuplement, à Lamastre, Désaignes, ou Saint-Agrève signalent le tracé antique probable tout au long de la vallée du Doux, avant de pénétrer en Velay où des recherches spécifiques se sont attachées à en préciser le cheminement <sup>(1777)</sup>. Là encore, si on ne peut nier l'existence de cet axe, sans doute faut-il en relativiser l'importance, et considérer que c'est un simple chemin, reliant certes Valence au Puy, mais sans qu'il s'agisse d'une véritable voie au plein sens du terme.

### Les routes du plateau annonéen

Le plateau annonéen est probablement traversé par plusieurs axes antiques, sans toutefois préjuger de leur importance d'alors. Plusieurs chemins ont été tracés, partant du sillon rhodanien au niveau d'Andance ou de Serrières. Sans nier le fait qu'ils puissent être antiques, nous resterons prudents considérant que les éléments probants à leur sujet sont plus que ténus et n'emportent pas la conviction à eux seuls <sup>(1778)</sup>. Nous ne retiendrons donc pour notre part que trois axes.

Le premier relie Champagne à Annonay. Rectiligne au travers du plateau d'Annonay, il constitue sur presque tout son tracé une longue succession de limites paroissiales, ce qui nous semble être un élément probant fort, dans cette région densément occupée dès l'Antiquité et donc probablement christianisée de manière précoce. En outre, il ne s'insère nullement dans le réseau routier induit par les pôles de peuplement médiévaux comme Saint-Cyr ou Davézieux par exemple <sup>(1779)</sup>.

Une autre route d'origine probablement antique converge vers Annonay, venant de Tournon et passant par Quintenas. De même que celle de Champagne, elle sert le plus souvent de limite paroissiale et ne s'insère pas dans le réseau viarie médiéval desservant les centres paroissiaux du sud du plateau annonéen, tous distants de quelques kilomètres. Seul Quintenas est sur son tracé, bourgade qui pourrait être l'un des points de peuplement antique ou altimédiéval majeur du plateau annonéen <sup>(1780)</sup>.

Pour finir, un troisième et dernier axe pourrait être d'origine antique sur le plateau d'Annonay. Il s'agit du chemin dit de Varogne, reliant le port de Silon à Satillieu, par Ardoix et Saint-Romain-d'Ay, bien connu de l'érudition vivaroise <sup>(1781)</sup>. Alors qu'il a perdu toute importance, à la fin du Moyen Age, il est encore dit route de Silon à Satillieu, signe de son développement passé. En outre, remarquons qu'il ne s'insère nullement dans le

<sup>1776</sup> ) Cf. t. II, p. 92-112.

<sup>1777</sup> ) Gounot (R.) : *Archéologie gallo-romaine en Haute-Loire*, op. cit., p. 38-39.

<sup>1778</sup> ) Fraisse (Ch.), Provost (M.) : *Carte archéologique de la Gaule, Ardèche*, op. cit., notice n°010.

<sup>1779</sup> ) Cf. t. II, p. 34-35.

<sup>1780</sup> ) Fraisse (Ch.), Provost (M.) : *Carte archéologique de la Gaule, Ardèche*, op. cit., notice n°188.

<sup>1781</sup> ) Guigal (M.) : « Les faux blocs à cupules de la Varogne », art. cit., p. 38.

réseau viarie médiéval rayonnant autour d'Ardoix, mais qu'il le coupe totalement. Correspondant manifestement le plus souvent au tracé médiéval, seule une courte modification de tracé peut être isolée sur quelques kilomètres, au débouché sur le plateau annonéen. Par ailleurs, il semble que le nom « Varogne », issue de la contraction de *via rodani*, soit réservé en Haut Vivarais aux axes d'origine antique ou altimédiévale conduisant au Rhône ou longeant ce dernier.

### De Vienne à Saint-Paulien par le Pilat

Nous avons déjà évoqué la route de Vienne au Puy par le sud du mont Pilat, considérant que c'était l'une des plus importantes de la région à la fin du Moyen Age. Il est probable qu'elle soit d'origine antique, mais alors, elle ne desservait pas Le Puy. Elle se dirigeait vers la cité romaine de Saint-Paulien, située une vingtaine de kilomètres au nord. Déjà ouverte au haut Moyen Age<sup>(1782)</sup>, son tracé a été bien étudié en Velay. Divergeant de la route médiévale conduisant au Puy, le chemin antique oblique vers l'ouest au niveau d'Yssingaux, avant de gagner Beaulieu, où a été découvert un milliaire, associé archéologiquement à un pavage, puis La Voute où il traverse la Loire avant d'arriver à Saint-Paulien<sup>(1783)</sup>. Elle est d'ailleurs encore mentionnée en 1344 non loin d'Yssingaux, comme la route allant du pont de la Sainte à Saint-Paulien, alors qu'elle a perdu toute son importance antique<sup>(1784)</sup>, et en 1478, non loin de Beaulieu, à proximité de la route, le toponyme *Bolena* est attesté dans un terrier<sup>(1785)</sup>, ce nom désignant génériquement les routes antiques en Velay, comme Varogne les désigne dans le nord du Vivarais.

### Le chemin de Régordane

Reliant Saint-Paulien à Nîmes, il est probable que le chemin de Régordane soit d'origine antique<sup>(1786)</sup>. Bien qu'aucune borne milliaire ne jalonne son parcours, la concentration du peuplement le long de la route implique son existence, au moins comme axe de desserte. Ensuite, en Bas-Languedoc, l'antiquité de la branche ouest, conduisant à *Sextentio*, est confirmée par l'existence de deux ouvrages d'art majeurs, à Sommières et Boisseron. Remarquons, en outre, que le tracé du chemin de Régordane apparaît clairement antérieur à l'établissement des principaux villages médiévaux jalonnant son parcours. Ainsi Génolhac est en contrebas et attire la route qui abandonne alors son tracé de crête<sup>(1787)</sup>. Alès, groupé autour de son église Saint-Jean, fait de même<sup>(1788)</sup>.

<sup>1782</sup> ) Cf. t. II, p. 11-12.

<sup>1783</sup> ) Gounot (R.) : *Archéologie gallo-romaine en Haute-Loire*, op. cit., p. 40.

<sup>1784</sup> ) Perrel (P.) : *Yssingaux et le pays des sucs*, op. cit., t.1, p. 31-32.

<sup>1785</sup> ) AD 43, G 17, f°78.

<sup>1786</sup> ) Cf. t. II, p. 555-599.

<sup>1787</sup> ) Cf. t. II, p. 588.



Le réseau routier antique vivarois, pour autant que l'on puisse le connaître, apparaît structuré autour de quelques axes seulement, reliant pour l'essentiel les cités voisines entre elles. Alba est ainsi reliée à Vienne et Valence au nord, à Saint-Paulien, à Javols et à Nîmes. Valence est reliée à Saint-Paulien par la vallée du Doux, de même que Vienne l'est à Saint-Paulien par le rebord sud du Mont Pilat. Seul le Bas-Vivarais calcaire, région la plus fortement romanisée, connaît une densité d'itinéraires supérieure. Plusieurs axes peuvent relier les mêmes secteurs, comme par exemple la route passant par Joyeuse qui double la voie d'Antonin. Il n'est bien sûr pas dans notre propos de dresser un tableau détaillé des axes antiques, mais c'est bien leur devenir qui nous intéresse afin de savoir si les routes médiévales leurs doivent orientation et tracé.

## B- Le devenir des routes antiques et le réseau routier altimédiéval

Immédiatement, la question renvoie à l'entretien des routes antiques durant le très haut Moyen Age. Néanmoins, cela ne surprendra pas, aucune source ne nous éclaire sur la question. En effet, la *Carta vetus*, premier cartulaire de l'église cathédrale de Viviers, pièce unique pour l'histoire du peuplement des V<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècles, ne mentionne aucune route. Par ailleurs, aucune fouille archéologique ayant mis au jour des vestiges de route ne s'est attachée aux éventuels niveaux supérieurs pouvant signer leur abandon<sup>(1789)</sup>. Il est vrai que ce sont pour l'essentiel des travaux anciens menés hors de toute préoccupation scientifique moderne. On est donc obligé de tenter de percevoir le réseau routier du haut Moyen Age au travers d'indices connexes, n'ayant pas en eux-mêmes trait à la route.

### a- Le devenir du réseau routier antique au haut Moyen Age

Seule la borne milliaire de Pont de Labeaume, portant une dédicace à Constantin II Auguste, donc plantée entre septembre 337, date à laquelle il revêt la dignité augustale, et sa mort en 340, apporte une indication chronologique sur le devenir du réseau viaire passé le III<sup>e</sup> siècle<sup>(1790)</sup>. C'est le dernier témoin que l'on possède d'un quelconque entretien de route en Vivarais. Néanmoins, en Auvergne voisine, on sait qu'en 469 Sidoine Apollinaire constate des travaux sur la route qu'il emprunte lors d'un voyage à Toulouse<sup>(1791)</sup>, alors que dans un large midi de la Gaule, le réseau routier antique fait l'objet d'attentions plus suivies que dans le nord au Bas-Empire et à l'époque mérovingienne<sup>(1792)</sup>.

<sup>1788</sup> ) Cf. t. II, p. 584.

<sup>1789</sup> ) Fraisse (Ch.), Provost (M.) : *Carte archéologique de la Gaule, Ardèche*, op. cit., notices n°78, 102, 143, 148 et 197.

<sup>1790</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 162-163.

<sup>1791</sup> ) Rouche (M.) : *L'Aquitaine, des Wisigoths aux arabes*, op. cit., p. 250.

<sup>1792</sup> ) Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 75.

Nous y reviendrons, mais notons déjà ici que nombre d'églises du très haut Moyen Age, principalement sur le Plateau, se trouvent situées en bordure même de la route, qui a structuré leur implantation. La relation qu'entretient peuplement altimédiéval et réseau routier est intéressante à envisager dans l'optique qui est la nôtre. En effet, constatons que les églises dont les vocables laissent penser qu'elles sont des fondations du très haut Moyen Age, s'agglomèrent très directement le long des axes de circulation antiques. Un exemple est particulièrement révélateur<sup>(1793)</sup>. Il s'agit de la route du Pouzin et de Baix à Saint-Paulien. Elle est bordée par les églises Saint-Julien (en Saint-Alban), Saint-Pierre (à Flaviac), Saint-Martin (de Lubilhac), Saint-Saturnin (Chomérac), Saint Clair, Saint-Pierre et Saint-Etienne (Privas), Saint-Martin (Gourdon), Saint-Bénigne (Mézilhac), Saint-Julien (Lachamp) et Saint-Pierre-aux-Liens (Laussonne). Certaines, assez bien connues d'un point de vue archéologique, sont en étroite liaison avec un site antique, comme Saint-Etienne du Lac<sup>(1794)</sup>, ou encore Saint-Martin de Lubilhac<sup>(1795)</sup>. Dans ce cas, on peut penser que l'occupation humaine antérieure a dicté l'implantation du lieu de culte. Néanmoins, pour de nombreuses églises du Plateau, Saint-Julien de Lachamp, Saint-Bénigne de Mézilhac par exemple, il est presque assuré qu'aucun site antique ne se trouve sous ou à proximité de l'église, dont l'implantation est donc probablement due au passage de la route qui est encore tout à fait utilisable aux VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècles, puisqu'elle constitue l'épine dorsale du réseau ecclésial en cours de constitution. De même, au tout début du VII<sup>e</sup> siècle la route de la vallée du Doux, qui a pu jouer un rôle d'axe d'évangélisation, parcouru par Agrève, évêque du Puy<sup>(1796)</sup>.

On peut donc affirmer qu'en Vivarais, l'essentiel du réseau routier antique, quelle que soit l'importance des axes, est encore utilisé tout au long des premiers siècles du Moyen Age, sans préjuger de son état, ni d'éventuels travaux d'entretien dont nous n'avons aucune mention.

Par la suite, les siècles carolingiens ne laissent nullement entrevoir un abandon des axes antiques et leur dépérissement. En effet, dans la région, c'est entre les VIII<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles que le réseau paroissial se structure solidement et que les limites de chaque ressort ecclésial sont fixées<sup>(1797)</sup>. De fait, on peut en déduire que les routes servant de limites paroissiales étaient encore en usage, ou tout au moins encore visibles dans le paysage pour structurer aussi fortement l'espace. C'est, par exemple, le cas des routes du plateau annonéen, qui toutes ou presque constituent à un moment ou à un autre une limite paroissiale.

---

<sup>1793</sup> ) Nous reviendrons plus loin sur cette question. Cf. infra, p. 441-443.

<sup>1794</sup> ) Cf. Cossalter (N.) et Rigaud (P.) : *Site de la Plaine du Lac, rapport de sondages*, Service régional de l'Archéologie Rhône-Alpes, 1996.

<sup>1795</sup> ) Observations personnelles effectuées lors de travaux de relevés topographiques sur le site en 1996.

<sup>1796</sup> ) Sur l'interprétation à donner à la présence de saint Agrève à Saint-Agrève et sur ses implications en matière de peuplement, cf. Fayard (A.) : *Saint-Agrève évêque du Puy et apôtre des Boutières*, op. cit.

<sup>1797</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 126.

La géographie des centres de pouvoir carolingiens offre en outre une large adéquation avec le réseau routier antique. Ainsi, les vigueries vivaroises sont implantées à proximité immédiate ou sur les axes antiques reconnus <sup>(1798)</sup>. Annonay est à un carrefour d'axes antiques, Tournon est sur la route rhodanienne, de même que Soyons et *Legernatense* (Saint-Just ou Saint-Marcel-d'Ardèche). Pour leur part, Mélas et Saint-Alban sont au départ de la vallée du Rhône de deux axes de pénétration majeurs. A l'intérieur du Vivarais, les vigueries de Vesseaux, de Fontbellon et de Beauzon sont sur la route du Pouzin à Nîmes par Aubenas et Alès, alors que celle de Meyras est sur la route de Viviers au Puy, Mézilhac jalonnant celle du Pouzin au Puy. Pour sa part, la probable viguerie de Sauveplantade est implantée sur le tracé de la voie d'Antonin et celle de Sampzon n'en est guère éloignée. Aux marges du Vivarais, remarquons qu'il en est de même avec la viguerie de Maclas <sup>(1799)</sup>, sur la route de Vienne au Puy par Argental, ou encore que la viguerie de Caisson <sup>(1800)</sup> est sur le tracé de Pont-Saint-Esprit aux Cévennes. Les quelques centres vicariaux à ne pas être en liaison avec un axe antique sont ceux qui se trouvent implantés dans des régions pionnières aux VIII<sup>e</sup>-IX<sup>e</sup> siècles, secteurs logiquement ignorés par la voirie antique. Il en va ainsi d'Issarlès, de Pranles, de Chalencon, de Pailharès et de Colombier-le-Vieux, et probablement de Soutron, bien que la localisation exacte de cette dernière ne soit pas assurée. L'existence d'une liaison routière entre ces implantations est logique : dans le cadre de la rénovation carolingienne et de la réorganisation de l'Empire, il est impensable qu'un centre administratif, aussi limité soit-il, se soit trouvé à l'écart d'un axe de circulation lui permettant de communiquer avec son autorité de tutelle. La route apparaît même aux yeux des souverains carolingiens comme un élément clef de leur capacité à administrer et de l'efficacité des *missi dominici* <sup>(1801)</sup>.

Les deux voyageurs connus qui ont traversé la région au haut Moyen Age empruntent d'ailleurs des axes antiques. Tout d'abord, Grégoire de Tours nous fait part de l'équipée du duc *Nicetius*. De retour de Nîmes vers Clermont, au VI<sup>e</sup> siècle, ce dernier emprunte probablement le chemin de Régordane, alors qu'en 767, Pépin le Bref se rend du Puy à Vienne par la route du sud du Pilat, elle aussi d'origine antique <sup>(1802)</sup>.

Pour finir, constatons qu'aucune route antique identifiée n'a disparu à la fin du Moyen Age, ni même souvent de nos jours. Seuls quelques axes tracés par l'érudition locale

<sup>1798</sup> ) Pour avoir un tableau le plus complet possible des vigueries vivaroises, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 94-115.

<sup>1799</sup> ) Batia (J.) : *Recherches historiques sur le Forez Viennois*, op. cit., p. 16-17.

<sup>1800</sup> ) Germer-Durand (E.) : *Dictionnaire topographique du Gard*, op. cit., p. 52 et 223. L'auteur situe toutefois le centre de la viguerie à Bagnols-sur-Cèze en dépit de l'existence du lieu de Saint-Paulet-de-Caisson qui conserve le souvenir de l'ancien centre. Cette confusion est liée au fait que Bagnols soit à partir du XIII<sup>e</sup> siècle le centre d'une viguerie capétienne, mais on sait bien qu'il n'y a aucune continuité d'une institution à une autre.

<sup>1801</sup> ) Rouche (M.) : « L'héritage de la voirie antique dans la Gaule du haut Moyen Age, V<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 21-22.

<sup>1802</sup> ) Rouche (M.) : *L'Aquitaine des Wisigoths au Arabes, 418-781, naissance d'une région*, op. cit., p. 253.

semblent se perdre. Il en va ainsi d'une route reliant la région de Bourg-Saint-Andéol à la région albenacienne en passant par la Dent de Rez et les environs de Rochecolombe, ou encore d'une route Viviers-Largentière<sup>(1803)</sup>. Néanmoins, l'examen des preuves apportées quant au tracé de ces routes laisse dubitatif, et on est fondé à penser qu'elles n'ont en fait jamais existé<sup>(1804)</sup>. Seules quelques centaines de mètres, parfois deux ou trois kilomètres, rarement plus, de routes antiques ont été abandonnés au profit d'un tracé autre, généralement proche, mais ce n'est en aucun cas l'abandon de l'itinéraire dans son ensemble. Ainsi, par exemple, le tracé antique de la route rhodanienne au niveau de Cornas n'est-il plus à l'heure actuelle qu'un chemin vicinal au mieux, voire a totalement disparu comme à l'approche du ruisseau de Mialan, au profit de la route passant par les villages de Cornas et de Saint-Péray. Ce n'est cependant qu'une modification mineure et très ponctuelle, sans doute liée à l'établissement de ces deux centres paroissiaux dans le courant du haut Moyen Age<sup>(1805)</sup>. De même, la route antique longeant le pied des Cévennes est-elle abandonnée au passage d'Aubenas, suite à la fondation de ce *castrum* qui attire les circulations, mais là encore, c'est un changement très ponctuel.

On peut donc en conclure que le réseau viaire antique est parvenu à subsister au cœur même du haut Moyen Age, ce qui a maintes fois été constaté<sup>(1806)</sup>, mais rien n'indique alors dans quel état il est. En outre, nous ne prenons en compte ici que les routes importantes, mais qu'en est-il du réseau local, des multiples chemins de desserte reliant les *villa* dispersées dans les finages, ou les premiers pôles d'habitat groupé dont on peut parfois pressentir l'existence ? Rien ne permet d'aborder la question et la modestie s'impose.

### **b- Un réseau routier d'origine altimédiévale ?**

Il peut paraître singulièrement imprudent de poser la question en l'état de la documentation conservée, et devant l'absence presque totale de fouilles archéologiques portant sur cette période. Néanmoins, quelques indices issus de constats dressés à partir de la situation de la fin du Moyen Age peuvent permettre de formuler des embryons d'hypothèses à manier avec prudence.

Tout d'abord, on peut être attentif au décalage constaté entre le nom donné à une route à la fin du Moyen Age, l'origine et la destination qui servent à la désigner, et sa réalité du moment. Ainsi, la route antique d'Yssingaux à Saint-Paulien n'est plus au XIV<sup>e</sup>

---

<sup>1803</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 16.

<sup>1804</sup> ) La route de Bourg à Aubenas par exemple, dont on ne retrouve la trace ni sur les cadastres, ni sur les cartes, ni dans la documentation médiévale, a en fait été tracée à grands traits avec comme seul justificatif la présence d'un supposé *oppidum* à la Dent de Rez, et d'un autre plus au nord sur les rochers de Baravon. Néanmoins, si le site de Baravon a bien été occupé de la protohistoire au haut Moyen Age, il n'en est pas de même à Rez, ou aucun témoin d'occupation antérieure au milieu du Moyen Age n'a été découvert, même si un rempart de pierre sèche laisse quand même penser à un *oppidum*.

<sup>1805</sup> ) Cf. t. II, p. 640-641.

<sup>1806</sup> ) Hubert (J.) : « Les routes du Moyen Age », art. cité, p. 28-34.

siècle qu'un axe strictement local qui n'a nulle raison d'être qualifiée en 1344 « route de la Sainte à Saint-Paulien », si ce n'est d'être l'héritière d'un axe antique majeur <sup>(1807)</sup>. Ce constat peut-être formulé pour deux axes éventuellement altimédiévaux du Vivarais central.

Ainsi, la route de Chalencon à Privas est attestée en 1328, n'ayant alors qu'une importance secondaire <sup>(1808)</sup>. Plus encore, ces deux localités sont séparées par plusieurs accidents de reliefs définissant deux ensembles géographiques bien différents, formant deux bassins qui, sans se tourner le dos, ne sont pas en contact régulier. Par contre, remarquons qu'avant d'arriver à Privas, la route traverse Pranles, chef-lieu d'une viguerie carolingienne s'étendant sur les Basses-Boutières <sup>(1809)</sup>, alors que Chalencon est aussi le chef-lieu d'une même circonscription couvrant le nord du *pagus* de Viviers <sup>(1810)</sup>.

Il en est de même avec la route de Chalencon à Saint-Alban attestée en 1396 <sup>(1811)</sup>. Si Chalencon a une certaine importance à la fin du Moyen Age, il n'en est pas de même pour Saint-Alban, modeste *castrum* de la basse vallée de l'Ouvèze et cette destination ne s'explique nullement par la situation des XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles. Comme Saint-Alban est l'ancien siège d'une viguerie carolingienne bien attestée, s'étendant sur la vallée de l'Ouvèze et les Basses-Boutières, on peut penser que la route est alors l'héritière d'un tracé reliant les deux centres du pouvoir public.

Sans doute ces deux axes sont-ils antérieurs à la période carolingienne, mais il semble que leur essor, à cette époque, soit lié à la mise en place de circonscriptions territoriales subalternes et au souci de les relier entre elles. La route prend alors une individualité marquée qui se perpétue jusqu'à la fin du Moyen Age, même si elle n'a alors plus de sens.

Un autre cas de route dont l'essor est peut-être lié à la géographie administrative carolingienne peut être évoqué. Il s'agit de la route d'Annonay à Saint-Agrève passant par Pailharès. Quittant Annonay, chef-lieu de viguerie, cette route est ensuite attestée comme *via publica* dès 996 <sup>(1812)</sup> dans le territoire de la *villa* de Satillieu, puis elle passe à Pailharès, chef-lieu de viguerie voisin d'Annonay au sud. Ensuite, on remarque qu'elle constitue l'axe de structuration de la paroisse de Pailharès, cette dernière s'étendant loin vers l'ouest de part et d'autre de la route. Pour finir, elle rejoint à Saint-Agrève la route venant de Tournon par la vallée du Doux et constitue l'un des axes de développement du *castrum* de Saint-Agrève. Structurant le village, c'est la preuve qu'elle lui est bien

<sup>1807</sup> ) Perrel (P.) : *Yssingeaux et le pays des sucs*, op. cit., t. 1, p. 31-32.

<sup>1808</sup> ) AD 07, C 196, f° 146, cf. t. II, p. 243 et ss.

<sup>1809</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 109.

<sup>1810</sup> ) *Ibidem*, p. 101.

<sup>1811</sup> ) AD 07, 2E 1565, f°105, cf. t. II, p. 241 et ss.

<sup>1812</sup> ) *Cartulaire de Saint-André-le-Bas*, n°157, p. 115.

antérieure <sup>(1813)</sup>.

On peut aussi envisager le cas des routes traversant des régions pas ou très peu peuplées à l'Antiquité et au très haut Moyen Age, mais qui commencent à faire l'objet d'une mise en valeur aux siècles carolingiens. Ce sont par exemple les Hautes-Boutières, le coeur des Cévennes, ou encore les abords nord de la vallée du Doux et le plateau de Vernoux-Chalencon <sup>(1814)</sup>. Certes, l'absence de peuplement ne signifie pas que ces régions n'étaient parcourues par aucune route, mais il est inévitable que la densification de leur mise en valeur a entraîné une multiplication des axes routiers. C'est ainsi que nous ne pouvons faire remonter avant la période carolingienne la majorité des routes vivaroises que nous avons considérées comme des routes de seconde ou troisième catégories, doublant des axes plus importants. Par exemple, les routes des Hautes-Boutières à partir du Cheylard ne semblent pouvoir prétendre à plus grande ancienneté <sup>(1815)</sup>, de même que les routes encadrant la vallée de la Glueyre qui passent par Saint-Pierreville <sup>(1816)</sup>. C'est aussi le cas des routes du sud et de l'ouest du plateau annonéen et des abords de la vallée du Doux, comme celle reliant Tournon à Saint-Bonnet-Le-Froid par Lalouvesc <sup>(1817)</sup> ou encore celle de la vallée de la Cance joignant Annonay et Saint-Bonnet-Le-Froid <sup>(1818)</sup>. Remarquons qu'une évolution similaire du peuplement à la période carolingienne, entraînant probablement une densification du réseau routier, est constatée au coeur de l'Auvergne <sup>(1819)</sup>.

Il apparaît donc que la période carolingienne, pour autant que l'on puisse en juger, a été féconde en axes nouveaux. L'essor du peuplement de nombreux secteurs restés jusqu'alors vides d'hommes, ou peu s'en faut, s'accompagne, en effet, probablement du renforcement du réseau routier de ces régions. C'est alors semble-t-il que la majorité des axes routiers connus à la fin du Moyen Age se mettent en place, ou au moins connaissent un développement induit par la densification de la présence humaine. Quelques axes particuliers peuvent même spécifiquement être perçus comme des routes reliant deux centres vicariaux.

Cependant, nous ne possédons pas le moindre renseignement sur l'état de ce réseau routier, qu'il s'agisse des routes antiques encore utilisées, ou des axes de désenclavement nouveau.

<sup>1813</sup> ) Cf. t. II, p. 52-55 et p. 112-116.

<sup>1814</sup> ) Sur la mise en valeur de ces régions à la période carolingienne, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoir et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, op. cit.*, t. I, p. 118.

<sup>1815</sup> ) Sur le tracé et une proposition de datation de ces itinéraires, cf. t. II, p. 196-206.

<sup>1816</sup> ) Cf. t. II, p. 206-216.

<sup>1817</sup> ) Cf. t. II, p. 92-112.

<sup>1818</sup> ) Cf. t. II, p. 45-49.

<sup>1819</sup> ) Fournier (G.) : *Le peuplement rural en Basse-Auvergne durant le haut Moyen Age, op. cit.*, p. 117.

### c- Des modifications postérieures à l'An Mil ?

Alors que le réseau viaire antique, ou au moins ses principaux axes, perdure à travers le haut Moyen Age, alors que la période carolingienne apporte son lot d'axes nouveaux liés à la mise en valeur de régions jusqu'alors pas ou peu peuplées, les X<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles modifient-ils significativement la carte routière ? Malgré une documentation plus abondante, en dépit de sources plus précises, aucune nouvelle route, ou presque, ne peut être clairement identifiée, exception faite, peut-être, de la route de la haute vallée de l'Ardèche par Mayres. Cette dernière serait nouvelle en 1194, ainsi que l'atteste le qualificatif d'*antiqua* apporté à la route passant par Chaumiène et qui double le nouvel axe au nord<sup>(1820)</sup>.

Le plus souvent, les mentions de routes « anciennes » ou « nouvelles » ne doivent pas faire illusion. En les replaçant précisément dans leur contexte, on s'aperçoit qu'elles correspondent à des sections de quelques centaines de mètres au plus, ou exceptionnellement de quelques kilomètres, sur lesquelles le tracé routier a été modifié. Ainsi, une *strata nova* est mentionnée entre Largentière et Aubenas en 1173<sup>(1821)</sup>, mais ce n'est sans doute qu'une rectification de tracé liée à un défrichement<sup>(1822)</sup>. De même, la *strata veteris* attestée en 1280 dans la vallée de l'Eyrieux, au niveau de Pontpierre<sup>(1823)</sup>, est liée à des travaux induits par les divagations de l'Eyrieux, mais ne correspond pas à une création *ex nihilo* d'un nouvel axe routier<sup>(1824)</sup>.

On ne peut toutefois pas exclure que certaines routes soient issues des dernières phases de grands défrichements, bien que la documentation ne nous en apporte pas la preuve formelle. Par exemple, dans le secteur du col de Meyrand, la route d'Aubenas à Pradelles par Jaujac traverse de vastes étendues montagneuses, à l'altitude élevée, qui devaient être particulièrement inhospitalières ayant la mise en valeur du secteur par l'abbaye des Chambons, fondée au milieu du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(1825)</sup>. Dans le nord du Vivarais, la route de Vanosc à Argental semble elle aussi être liée à un front pionnier, ouverte suite à l'implantation du château de Montchal, attesté à partir de 1168 mais existant probablement dès le milieu du XI<sup>e</sup> siècle<sup>(1826)</sup> et dont le nom rappelle à lui seul une opération de défrichement sur les marges de la paroisse de Burdignes<sup>(1827)</sup>.

<sup>1820</sup> ) AD 07, 3H 1, f°1. Sur la chronologie de ces deux itinéraires, cf. t. II, p. 335-336.

<sup>1821</sup> ) AD 48, 6H 1, f°23.

<sup>1822</sup> ) Cf. t. II, p. 488.

<sup>1823</sup> ) AD 69, EP 128, pièce 1.

<sup>1824</sup> ) Cf. t. II, p. 190.

<sup>1825</sup> ) Cf. t. II, p. 342-351.

<sup>1826</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 232.

Bien que très peu de routes nouvelles semblent se créer alors, la seconde moitié du Moyen Age n'en a pas moins une importance première dans l'histoire routière régionale. En effet, c'est la période de structuration du réseau, de hiérarchisation des axes, imposant des choix et des sélections liés à l'essor de l'activité commerciale et des transports, facteur d'organisation déterminant du réseau routier tardimédiéval.

Ainsi, dans son organisation d'ensemble, le réseau routier antique ne correspond nullement à la géographie des transports de la fin du Moyen Age. Il relie avant tout les chefs-lieux de cités entre eux, ou assure la desserte de quelques régions peuplées plus ou moins à l'écart des principaux axes, comme par exemple le plateau d'Annonay ou le pied des Cévennes. Les routes que l'on peut penser nées à la période carolingienne sont, elles aussi, des axes de desserte, irriguant les espaces nouvellement conquis par l'homme. C'est donc un réseau relativement informel et peu hiérarchisé, ou au mieux hiérarchisé et structuré sur des critères d'un autre temps, qui parvient aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles.

S'opèrent alors de nombreux reclassements dont les routes antiques du coeur du Bas-Vivarais calcaire sont les témoins directs, puisqu'elles en sont les victimes. De la région la plus densément pourvue en routes antiques aménagées et bornées, le Bas-Vivarais devient la plus pauvre en axes importants à la fin du Moyen Age. On y rencontre les trois cas de figure d'évolution du réseau routier antique.

Le sort de la route d'Alba à Bourg-Saint-Andéol, jalonnée par les milliaires de Maximien, donc importante, est le plus dur. Ne correspondant nullement aux orientations des circulations de la fin du Moyen Age, elle subsiste uniquement comme un axe local que nous n'avons même pas jugé assez développé pour le décrire. Seul le dernier kilomètre, du Liby à Bourg est réutilisé par la route secondaire de Bourg à Joyeuse par Vallon et Ruoms <sup>(1828)</sup>.

A l'inverse, la route de Pont-Saint-Esprit aux Cévennes demeure ou devient une route majeure dont le rôle croît encore à partir du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(1829)</sup>. Le tracé antique est ici encore utilisé, sauf probablement au niveau de Barjac, la route médiévale passant quelques centaines de mètres au nord de l'axe antique. La pérennité de l'itinéraire est donc totale.

Pour sa part, troisième cas de figure, la voie d'Antonin le Pieux connaît une situation intermédiaire. Si elle ne cesse d'exister, puisque son tracé est encore largement utilisé de nos jours, elle n'a plus d'unité de bout en bout et il faut différencier quatre tronçons connaissant un sort différent. La section rhodanienne garde toute son importance, et moyennant quelques rectifications ponctuelles de tracé déjà évoquées, comme à Cornas, elle continue d'être un axe majeur. Ensuite, du Teil à Mirabel, son tracé est emprunté par la route du Rhône au Puy qui est incontestablement la principale transversale vivaroise. Par contre, sur un troisième tronçon, de Mirabel à Vallon, la voie d'Antonin, subsiste

<sup>1827</sup> ) Cf. t. II, p. 50-52.

<sup>1828</sup> ) Cf. t. II, p. 421.

<sup>1829</sup> ) Cf. t. II, p. 428-441.



toujours, mais n'a plus à la fin du Moyen Age qu'un rôle mineur de desserte locale de la moyenne vallée de l'Ardèche. Elle est alors supplantée par la route d'Aubenas à Barjac passant par Lagorce. Pour finir, sur un quatrième tronçon, de Vallon à Barjac, l'axe médiéval d'Aubenas à l'Uzège emprunte le même tracé que la voie d'Antonin ce qui lui assure encore un certain développement.

Seules subsistent donc comme itinéraires importants les routes antiques dont l'orientation, totale ou partielle, correspond encore à la fin du Moyen Age aux impératifs de transport. Ainsi, les axes est-ouest et les tronçons présentant cette orientation continuent de prospérer, ou connaissent un nouvel essor, alors que les autres sections perdent tout rôle prépondérant. De la sorte, plus d'un millénaire après leur création, les route de Pont-Saint-Esprit à Luc, une partie de la voie d'Antonin, celle de Privas, d'Aubenas, de Tournon et de Boeuf au Puy, sont encore empruntées par le grand commerce aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles.

On peut formuler la même remarque pour les routes issues de l'époque carolingienne. Quelques-unes, orientées est-ouest, prennent un essor dépassant les impératifs de desserte locale des régions nouvellement mise en valeur. Ce sont d'ailleurs ces dernières qu'il nous est donné de pouvoir saisir, celles n'ayant pas connu de développement postérieur se perdant au milieu du nombre des axes locaux. Ainsi, citons comme probable route d'origine carolingienne ayant connu un développement important, celle de Valence à Saint-Agrève par Chalencon, ou encore celle de la vallée de la Cance qui relie Annonay à Saint-Bonnet-le-Froid.

Par ailleurs, les axes que nous avons éventuellement proposés de considérer comme plus importants que la moyenne à l'époque carolingienne, à l'image de ceux reliant Chalencon à Saint-Alban ou Chalencon à Pranles, ne jouent plus à la fin du Moyen Age qu'un rôle subalterne. Ils ne sont pas orientés selon l'axe dominant des circulations vivaroises et de plus, ils ont perdu leur éventuelle raison d'être administrative, relier deux centres vicariaux voisins.

Souvent hypothétique et mal assuré, nous devons conserver à l'esprit que le travail sur les routes vivaroises du haut Moyen Age et de l'Antiquité reste fondé sur très peu de données susceptibles d'accréditer une construction théorique.

Cependant, le temps où Franck Imberdis jugeait que le Moyen Age n'avait pas su conserver le réseau routier antique est révolu (1830). L'exemple vivarois montre au contraire que les routes antiques perdurent jusqu'à la fin du Moyen Age et qu'aucune solution de continuité n'est observable, où que ce soit dans l'espace concerné. En outre, elles constituent l'essentiel des routes tardi-médiévales les plus importantes. Cependant, il est vrai que rien ne nous indique comment elles ont traversé le haut Moyen Age et jusqu'à quand elles ont fait l'objet d'un quelconque entretien.

Par ailleurs, alors que le haut Moyen Age a su conserver et faire vivre le legs viaire antique, notons que les siècles carolingiens se manifestent par un étoffement probable du réseau routier régional. Cette densification est principalement induite par la mise en valeur de nouveaux territoires encore vierges d'hommes, où de nouvelles routes sont

---

<sup>1830</sup>) Imberdis (F.) : « Les routes médiévales coïncident-elles avec les voies romaines ? », art. cité, p. 97-98.

nécessairement ouvertes, ce qui se rencontre dans de nombreuses régions <sup>( 1831 )</sup>.

Il est très difficile de juger de la morphologie du réseau routier à la fin du haut Moyen Age faute de pouvoir hiérarchiser les différents axes. Néanmoins, on peut supposer que le réseau routier vivarois ne prend le caractère qui est le sien à la fin du Moyen Age qu'après les XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, avec l'essor des circulations entre sillons rhodanien et Velay. Parmi les routes anciennes, seules celles qui sont correctement orientées connaissent alors un développement significatif, les autres demeurent ou deviennent des axes secondaires, voire tout à fait locaux <sup>( 1832 )</sup>.

## Chapitre 3 : Route et pouvoirs

La chronologie de l'emploi du qualificatif « *publicus* » associé aux mentions de routes rencontrées du X<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle évolue parallèlement à la réalité du pouvoir public dans la seconde moitié du Moyen Age. Ainsi, alors qu'avant 1000, toutes les routes rencontrées sont dites publiques, la situation se dégrade très rapidement et moins de 20% des axes ont droit à ce qualificatif sur la période 1150-1200. Ensuite, la situation reste stable jusqu'en 1250 puis s'améliore, le nombre de routes « publiques » augmentant lentement. Finalement, l'arrivée de « routes royales » entre 1350 et 1400 marque un net retour des axes de caractère public, qui représentent plus de 60% des chemins mentionnés entre 1450 et 1500 <sup>( 1833 )</sup>. C'est donc au travers de ce mouvement de longue durée qu'il faut chercher à analyser les relations qu'entretiennent les pouvoirs et les routes.

### A- Route et pouvoir seigneurial

---

Il apparaît net que la notion de « route publique » s'efface parallèlement au déclin de toute institution politique et administrative centrale, alors qu'en quelques décennies le Vivarais se couvre de châteaux.

#### a- Route et pouvoir public au tournant de l'An Mil

Il est difficile de faire l'économie d'une réflexion sur les relations de la route et du pouvoir public au moment de la mutation féodale, même si les sources vivaroises n'éclairent pas cette période de manière particulièrement nette, alors que se nouent plusieurs problèmes dont la compréhension nous semble indispensable pour éclairer la situation des siècles

<sup>1831</sup> ) Leighton (A.-C.) : *Transports and communication in early medieval Europ, A.D. 500-1100, op. cit.*, p. 58.

<sup>1832</sup> ) Le même constat d'une stratification chronologique des routes, accompagnée d'une « sélection » parmi les itinéraires anciens selon des critères nouveaux a été dressé en Limousin. Cf. Barrière (B.) et Desbordes (J.-M.) : « Vieux itinéraires entre Limousin et Périgord », art. cité, p. 235-240.

<sup>1833</sup> ) Sur l'emploi des qualificatifs « public » et « royal », le corpus ayant servi à établir ces données et leur présentation précise, cf. supra, p. 339-341.

suiuants. Aussi, nous devons essayer de les aborder malgré les lacunes de notre documentation.

### Situation du pouvoir public aux X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles

Il n'y a pas lieu ici de nous lancer dans un long excursus autour de la situation du pouvoir public au début de la mutation féodale, mais rappelons quelques données fondamentales à ce sujet, indispensables à la compréhension de l'histoire routière.

Au X<sup>e</sup> siècle, le Vivarais fait partie du royaume de Bourgogne, mais cette domination demeure très formelle et Rodolphe III, dernier souverain de ce dernier ne manifeste aucune velléité de pouvoir dans la région. Au décès de ce dernier en 1032, le royaume de Bourgogne, et donc le Vivarais, est alors intégré à l'Empire. Néanmoins, ce changement de domination dont on aurait pu attendre une présence accrue des représentants du pouvoir public, demeure nominal et sans effet sur des marges bien éloignées du cœur de l'Empire.

Parallèlement à cette disparition de tout pouvoir souverain, l'autorité comtale s'efface également. Dès le milieu du XI<sup>e</sup> siècle, toute référence au comté disparaît progressivement, accompagnée de l'effacement des circonscriptions qui y sont liées, *vicaria* et *ager*. Les lignages comtaux eux-mêmes disparaissent, les évêques accaparent alors le *comitatus*, dès le milieu du IX<sup>e</sup> siècle en Vivarais, au milieu du X<sup>e</sup> siècle en Viennois et au XI<sup>e</sup> siècle en Valentinois. C'est donc sur fond d'effondrement rapide et profond de la sphère publique que doit être analysée l'histoire des relations entre route et pouvoirs <sup>(1834)</sup>.

### Route et pouvoir comtal

Disparus précocement, aucun comte n'intervient donc pour réaffirmer la nature régaliennne des droits sur les routes. Seules quelques interventions impériales le rappellent au milieu du XII<sup>e</sup> siècle. En 1147, l'empereur Conrad III confirme à Guillaume, évêque de Viviers et détenteur du *comitatus* dans son diocèse, les droits et privilèges de son Eglise dont *pedaticum utraque strata telluris et fluminis Rhodani* <sup>(1835)</sup>, concession confirmée par Frédéric I<sup>er</sup> en 1177, le péage sur terre et sur le Rhône apparaissant expressément dans le diplôme <sup>(1836)</sup>, puis par Frédéric II en 1235 <sup>(1837)</sup>. En ce qui concerne le comté de Valentinois, où le *comitatus* est disputé entre l'évêque de Valence et la famille de Poitiers, Frédéric I<sup>er</sup> confirme les droits régaliens à l'évêque Odon, rappelant qu'il est interdit à

<sup>1834</sup> ) Les données sur l'évolution des pouvoirs au XI<sup>e</sup> siècle sont issues de Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 1, p. 153-166.

<sup>1835</sup> ) Babey (P.) : *Le pouvoir temporel de l'évêque de Viviers au Moyen Age*, op. cit., P-J n° II, p. 309.

<sup>1836</sup> ) Appelt (H.) : *Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser : die Urkunden Friedrichs I. (Monumenta Germaniae Historica, Diplomata regum et imperatorum Germaniae, t. X)*, op. cit., pars III, n° 668, p. 177-178.

<sup>1837</sup> ) Columbi (J.) : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium*, op. cit., p. 126.

tous de prélever des péages dans le diocèse, de l'Isère à Montelier et de Crest à la *villa* de Soyons <sup>(1838)</sup>. Néanmoins, bien que confirmés dans leurs droits de péage, les détenteurs d'autorité comtale ne sont alors nullement assez puissants pour les faire valoir.

Les évêques de Valence et de Vienne, détenteurs d'une partie du *comitatus*, ne perçoivent strictement aucun péage outre Rhône et n'élèvent manifestement jamais de prétention au sujet d'un quelconque droit. On peut seulement noter qu'en 1209, le comte de Valentinois, Aymar de Poitiers, reçoit de la part de Philippe Auguste, le droit de percevoir des péages dans ses fiefs, mais rien ne permet de penser que ce soit au titre de ses droits comtaux <sup>(1839)</sup>.

La situation de l'évêque de Viviers est moins mauvaise. Les droits confirmés à plusieurs reprises par l'empereur correspondent à des péages bien réels perçus au Teil <sup>(1840)</sup>, à Viviers même <sup>(1841)</sup>, à Bourg-Saint-Andéol <sup>(1842)</sup> et sur l'île de Fromigère <sup>(1843)</sup>. Néanmoins, ces péages sont très limités en étendue et ne concernent que les circulations fluviales dans un secteur voisin de la cité épiscopale, et en aucun cas ne s'étendent à tout l'ancien *pagus* de Viviers dans lequel les évêques n'ont pratiquement aucun droit <sup>(1844)</sup>. La situation des évêques de Viviers est donc largement similaire à celle de ceux de Maguelone, qui, bien qu'étant détenteurs d'une partie du *comitatus* composent avec la famille de Melgueil, possédant l'essentiel des péages non châtelains sur les routes en

<sup>1838</sup> ) AD 26, 12 G 108.

<sup>1839</sup> ) *Recueil des Actes de Philippe Auguste, op. cit.*, t. 3, n°1096.

<sup>1840</sup> ) Roche (A.) : *Armorial généalogique et biographique des évêques de Viviers, op. cit.*, t. I, p. 233.

<sup>1841</sup> ) Devic (Cl.) et Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, éd. Privat, *op. cit.*, t. VIII, Col. 1160.

<sup>1842</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 53.

<sup>1843</sup> ) AD 34, C 8666 ; AN, H <sup>4</sup> 3071/2.

<sup>1844</sup> ) Les évêques de Viviers n'ont aucun pouvoir temporel hors d'un espace limité au Bas Vivarais calcaire, circonscrit par Sampzon au sud-ouest, Bourg-Saint-Andéol au sud et Viviers au nord, auquel il faut associer l'isolat de Largentière. On peut aussi penser que le péage de Largentière (Ardèche), qui n'est pas mentionné de manière explicite au Moyen Age mais qui existe bien ainsi que l'atteste le dossier constitué lors de sa suppression n'est peut-être pas un péage châtelain : il relèverait alors directement de l'évêque de Viviers au titre du *comitatus* et ne constituait pas un droit bien individualisé. On soulèvera toutefois ici le problème posé par le toponyme Le Béage, *castrum* situé sur le Plateau, aux confins du Velay et du Vivarais, sur le tracé même de la route de Viviers au Puy, alors que cette dernière quitte le diocèse. Le Béage, *Bedagium* ou *Bidagium* en latin, est indéniablement proche de *pedagium*, et il est permis de se demander si telle n'est pas l'étymologie du nom, le passage du [P-] au [B-] ne posant pas de problème linguistique. Néanmoins, aucun péage n'apparaît dans la documentation concernant ce château, malgré des recherches spécifiques et attentives : on peut affirmer sans risque qu'il n'en a pas levé. Par contre, on est en droit de se demander si le toponyme Béage ne correspond pas à un ancien péage public. En effet, la route est attestée dès l'Antiquité, alors qu'elle relie Viviers au Puy, et Le Béage est à la frontière des deux *pagi*. En Velay, elle fait l'objet d'attentions soutenues de la part du pouvoir comtal et on peut se demander s'il n'en est pas de même en Vivarais. L'éventuel péage du Béage alors répondrait coté vivarois à celui de Largentière (Haute-Loire), situé en Velay.

direction du nord du *pagus* de Mauguio <sup>(1845)</sup>.

C'est finalement sur les marges du Vivarais, en Velay, que les détenteurs du pouvoir comtal maintiennent et réaffirment régulièrement leurs prétentions en matière routière, ce qui est une source de conflits permanents. Rappelons qu'en Velay, si le *comitatus* est bien parvenu à l'évêque du Puy, il n'en est que partiellement détenteur, ce dernier étant partagé avec un lignage vicomtal d'origine carolingienne, les Polignac <sup>(1846)</sup>.

Le premier litige opposant les Polignac aux évêques du Puy sur les péages des routes des confins du Velay et du Vivarais met aux prises Pierre, évêque du Puy, et Pons, vicomte de Polignac. Il éclate peut-être de façon violente en 1158, lorsqu'un dénommé Pons s'empare du péage de La Sauvetat, près du château de Charbonnier, au détriment de l'évêque <sup>(1847)</sup>. Après cette première mention douteuse, le litige est soldé de manière assurée par une transaction confirmée par Louis VII en 1173 <sup>(1848)</sup>. Outre un accord sur la construction de nouveaux châteaux, sur la monnaie et la leyde du Puy, ces derniers se partagent alors les revenus de péages, convenant aussi qu'ils doivent apporter aide et protection aux voyageurs. Tous les points litigieux entre les deux parties sont bien des prérogatives initialement régaliennes, et remarquons que les droits de péage concernés ne sont nullement châtelains, mais qu'ils se prélèvent dans un très vaste espace circonscrit par des limites données dans l'acte, englobant tous les confins du Vivarais et du Velay. Ceci renvoie sans doute directement à l'étendue d'un ancien péage public perçu au titre des *regalia* par un comte.

L'accord semble clore momentanément le litige, mais celui-ci ressurgit dans les années précédant 1219, opposant alors le lignage de Montlaur aux évêques du Puy. Pour comprendre qu'il s'agit bien alors de la poursuite du même litige <sup>(1849)</sup>, il faut préciser que le lignage aristocratique vivarois des Montlaur, longtemps perçu comme originaire du Bas-Languedoc, est en fait une branche cadette du lignage des Polignac, prenant son autonomie à la fin du XII<sup>e</sup> siècle et héritant des domaines vivarois de ces derniers, donc de leurs prétentions vicomtales <sup>(1850)</sup>. En 1219, un accord entre Robert, évêque du Puy, et Pons de Montlaur est conclu, lui aussi avalisé par l'autorité royale. Il prévoit alors que le

<sup>1845</sup> ) Soutou (A.) : « Les lieux de péage de l'évêché de Maguelone au XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 496-497.

<sup>1846</sup> ) Lauranson-Rosaz (Ch.) : *L'Auvergne et ses marges (Velay, Gévaudan), du VIII<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle. La fin du monde antique ?*, op. cit., p. 107-108, 129-132 et 332-335.

<sup>1847</sup> ) Les faits sont rapportés par Frère Théodore : *Histoire de Notre-Dame du Puy*, op. cit., p. 255. Néanmoins, d'une part rien ne permet de conforter les dires de Frère Théodore, mais en plus, il attribue ce Pons au lignage de Montlaur, alors que l'on sait que ce dernier n'est pas encore individualisé de celui de Polignac [Laffont (P.-Y.) : « Les Montlaur : une branche cadette des vicomtes de Polignac ? », art. cité, p. 77-82.], ce qui implique au moins une erreur de l'auteur. Le Pons en question serait alors Pons III de Polignac, ce qui nous renvoie bien au conflit en cours à l'époque.

<sup>1848</sup> ) AN, J 294.

<sup>1849</sup> ) Pontal (O.) : « Les seigneurs de Montlaur dans la région cévenole des origines au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 30, 72-73. L'auteur, n'ayant pas établi le lien lignager entre les Polignac et les Montlaur, et n'identifiant pas bien les routes dont il est question dans le conflit, n'en saisi pas l'importance et les enjeux réels, le ramenant à une simple opposition entre féodaux.

péage devra être partagé entre l'évêque et Pons de Montlaur, comme en 1173, mais ce péage est alors « castralisé », puisqu'il est rattaché au château de Charbonnier. Il est toutefois précisé que Pons de Montlaur devra assurer le conduit des voyageurs sur les routes allant du Puy à La Souche et du Puy à Largentière<sup>(1851)</sup>. Ces deux lieux ont longtemps été mal identifiés et confondus avec La Souche et Largentière en Vivarais, alors qu'il s'agit en fait de La Souche en Gévaudan, non loin de La Bastide, sur le chemin de Régordane, et de Largentière, non loin du Monastier, à la limite du Vivarais et du Velay. Dans ce contexte, ces deux tracés deviennent logiques et conformes à l'origine comtale des droits des Montlaur. Ceux-ci s'étendent jusqu'aux limites de l'ancien *pagus*<sup>(1852)</sup>, en suivant les deux axes routiers principaux partant du Puy en direction du sud-est, le chemin de Régordane et la route de Viviers par Aubenas et Montpezat. Pour finir, Pons de Montlaur rend immédiatement hommage au roi<sup>(1853)</sup> pour plusieurs châteaux, l'acte d'hommage rappelant l'accord conclu sur le péage.

Par la suite, le conflit avec l'évêque du Puy semble apaisé, Héraclé de Montlaur lui hommageant même en 1274 et 1277 ses droits sur « *l'estrade publique à partir de l'oratoire de Tarreyres par où l'on va à la Sauvetat jusqu'au lieu de La Souche, près le Toc, au-delà de Luc* »<sup>(1854)</sup>.

En Vivarais, nous sommes donc loin de ce que l'on peut constater sur les marges vellaves ou dans d'autres régions où les lignages comtaux se sont maintenus. Par exemple, en 1073, le comte d'Anjou réaffirme ouvertement ses droits sur les routes<sup>(1855)</sup>, et dans le même temps celui de Berry concède des franchises de tonlieu, signe d'un semblant d'autorité, ou au moins de la persistance du caractère public de ce droit<sup>(1856)</sup>. On retiendra aussi l'exemple du comte de Champagne, qui favorise assurément les foires de sa région en accordant un conduit aux marchands s'y rendant, ce qui implique bien qu'il possède encore au XII<sup>e</sup> siècle des droits entiers sur le réseau routier<sup>(1857)</sup>.

<sup>1850</sup> ) La question de l'origine des Montlaur et de leurs liens avec les Polignac est définitivement tranchée dans Laffont (P.-Y.) : « Les Montlaur : une branche cadette des vicomtes de Polignac ? », art. cité, p. 77-82.

<sup>1851</sup> ) AN, J 332.

<sup>1852</sup> ) Il est toutefois difficile de fixer les limites des *pagi* carolingiens avec certitude. Ainsi, La Souche, localisé non loin de La Bastide, est en Gévaudan à la fin du Moyen Age, mais on peut tout à fait penser que le diocèse altimédiéval du Puy et le *pagus vellaviensis* se soient étendus plus au sud. Cf. t. II, p. 569 et 586. La délimitation des droits routiers pourrait alors servir ici à déterminer le tracé des anciens *pagi*, comme c'est le cas en Bourgogne du nord [Richard (J.) : « Le conduit des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales, la frontière bourguignonne dans le comté de Bar-sur-Seine (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 92-101.

<sup>1853</sup> ) AN, J 304, n°50.

<sup>1854</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 135 et 136.

<sup>1855</sup> ) Guillot (O.) : *Le comte d'Anjou et son entourage au XI<sup>e</sup> siècle*, op. cit., t. 1, p. 395.

<sup>1856</sup> ) Devailly (G.) : *Le Berry du X<sup>e</sup> siècle au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 227

Pareillement, en Provence, le pouvoir comtal sur les routes se maintient jusque dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, le comte rappelant que son droit de régale s'exerce sur les routes publiques<sup>(1858)</sup>.

### b- Eléments d'un statut de la route au Moyen Age central

Alors que la route échappe au contrôle public et comtal en Vivarais, quelques textes apportent de rares éléments sur sa place dans la seigneurie. Peu nombreux, ils sont en outre assez mal répartis chronologiquement : les cartulaires des X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles ne renferment que très peu de renseignements à ce sujet, et c'est surtout la documentation des XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles qui éclaire le mieux le statut des routes.

La première manifestation du caractère privé de la route est le fait qu'elle soit inféodée au même titre que tout autre bien ou droit, et pleinement intégrée au système féodal. Certes, nous n'avons jamais trouvé d'expression aussi directe que celle rencontrée en Provence en 1297 où il est question d'une *viam publicam quam tenet castellanus ad manus suas*, mais de nombreux exemples vivarois sont tout aussi explicites<sup>(1859)</sup>. Ainsi, le *feudum strate et pedatgii* de Saint-Cirgues-en-Montagne est-il concédé en 1278 à Pons de Montlaur par le comte de Valentinois<sup>(1860)</sup>. Cependant, si elle constitue parfois un fief à part entière, la route reste le plus souvent associée à la châtelainie. On ne compte plus les hommages des seigneuries intégrant une route parmi les droits inféodés. Par exemple, dès 1261, Eustache de Lamastre rend hommage au comte de Valentinois pour sa seigneurie de Saint-Agrève, le péage et la route publique du lieu figurant expressément parmi des droits dénombrés<sup>(1861)</sup>. De même, non loin du Vivarais, en Velay, le château de Monistrol-sur-Loire est vendu en 1270 avec les droits sur les chemins publics<sup>(1862)</sup>. Il en est de même en 1245 à Borne lorsque Gaucelin et Guérin de Borne rendent hommage de leur château de Borne avec tous ses droits, la *strata* étant expressément indiquée<sup>(1863)</sup>.

La route peut même apparaître presque systématiquement, ou au moins très fréquemment, dans les hommages et actes d'inféodation d'un château particulièrement bien placé le long d'un axe routier. C'est le cas à La Garde-Guérin, sur le chemin de

<sup>1857</sup> ) Bur (M.) : *La formation du comté de Champagne, v. 950 - v. 1150, op. cit.*, p. 301-303 et Bautier (R.-H.) : « Les foires de Champagne, recherches sur une évolution historique », art. cité, p. 117-118.

<sup>1858</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, p. 145.

<sup>1859</sup> ) *Ibidem*, p. 147.

<sup>1860</sup> ) AD 38, B 3537.

<sup>1861</sup> ) AD 07, C 196, f°33.

<sup>1862</sup> ) AD 43, G 2, n°153.

<sup>1863</sup> ) AD 48, 6J 1, f°89v°.

Régordane, où les hommages rendus par les différents coseigneurs du lieu à l'évêque de Mende mentionnent tous, ou presque, la *strata de Garda* <sup>(1864)</sup>.

A l'inverse, si la route peut faire l'objet d'une inféodation spécifique, ou au moins être expressément associée à un fief plus large, elle peut aussi faire l'objet d'une réserve la dissociant alors du fief concédé. C'est ce qui arrive en 1278 à Antraigues, lorsque le comte de Valentinois concède la châtelainie d'Antraigues à Pons de Montlaur <sup>(1865)</sup>. Le comte retient alors la *strata* qui traverse le mandement d'Antraigues <sup>(1866)</sup>. C'est toutefois un cas de figure rare.

Signe indiscutable que la route peut constituer une entité spécifique parfois distincte des terres environnantes, en 1258, Guigue Pagan soutient que, dans la traversée du village de Saint-Sauveur-en-Rue, la route de Boeuf au Puy lui appartient, et que le prieur du lieu n'a aucun droit dessus <sup>(1867)</sup>.

La mainmise du pouvoir seigneurial sur la route transparaît aussi dans le nom que prend parfois tel ou tel chemin. Rappelons que peu de chemins possèdent un nom propre, mais que ce dernier est alors généralement issu du nom de la région traversée. Le plus souvent, il prend le nom de la châtelainie où il passe, signe de l'appropriation de l'axe par le pouvoir châtelain. Ainsi, la route de Tournon au Puy par Saint-Agrève devient-elle en 1376 l'*estratam publicam castri Montisusclati* dans la traversée du mandement de Montusclat <sup>(1868)</sup>, alors que la route d'Aubenas à Mézilhac devient la *strata de Interaquis* au niveau de cette châtelainie <sup>(1869)</sup>.

Aucune catégorie de route ne semble échapper à l'usurpation seigneuriale et ne demeure dans le domaine public. Même les plus importantes, tel le chemin de Régordane déjà évoqué, en font les frais : les hommages du château de la Garde en témoignent. A l'inverse, les routes de moindre importance ne sont pas délaissées : en effet, celles de Saint-Cirgues et d'Antraigues que nous avons montrées réduites au rang de fief ne sont nullement des axes majeurs.

Est-il possible de comprendre les mécanismes de l'appesantissement du pouvoir féodal sur la route tout en le périodisant ? Aucun texte ne nous apporte le moindre renseignement sur les modalités du passage de la route de la sphère publique à la sphère seigneuriale. Il est vrai que l'autorité publique en Vivarais au X<sup>e</sup> siècle, période où tout se

---

<sup>1864</sup> ) 1253 : AD 48, G 29, n° 1, f° 2. 1253 : hommage de Gaucelin de Borne ; AD 48, G 5, f°283v° ; AD 48, G 8, f°58v° ; AD 48, G 476. 1258 : hommage de *Francona*, femme d'Albert Blau ; *Feuda Gabalorum*, t. II/2, p. 139-140. 1269 : hommage de Béraud de Pradelles, AD 48, G 5, f°289. 1277 : hommage de Béraud de Pradelles ; *Feuda Gabalorum*, t. II/2, p. 268.

<sup>1865</sup> ) AD 38, B 3537.

<sup>1866</sup> ) Route d'Aubenas à Mézilhac et au Cheylard, cf. t. II, p. 320-324 et 245-246.

<sup>1867</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, n°CLVIII.

<sup>1868</sup> ) AD 07, C 196, f°10.

<sup>1869</sup> ) Route d'Aubenas à Mézilhac et au Cheylard, cf. t. II, p. 320-324 et 245-246.



noue, nous demeure totalement inconnue faute de documentation, mais aussi sans doute du fait de la désagrégation précoce et avancée du pouvoir public que nous avons déjà évoquée. Il ne semble pas que la route ait immédiatement et pleinement été intégrée dans le système féodal dès le X<sup>e</sup> siècle. En effet, alors que des hommages et des inféodations nombreux nous renseignent sur ce dernier dès le XI<sup>e</sup> siècle, et plus encore au XII<sup>e</sup> siècle, il faut attendre le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle pour que les premiers cas de fiefs routiers apparaissent. Le tout premier exemple connu date de 1245 avec l'inféodation du château neuf de Borne, intégrant explicitement les péages et routes du mandement de Borne<sup>(1870)</sup>). Le hiatus est donc long entre la disparition presque totale des routes qualifiées de « publiques », concomitante du déclin du pouvoir public, et les premières mentions d'appropriation de la route par le pouvoir seigneurial. Certes, l'enregistrement d'un fait nouveau dans la documentation ne date nullement ce fait, généralement bien antérieur. Il paraît impossible que la route ait constitué un fief sans que l'on possède d'hommage, base du système, intégrant ces dernières. On peut donc penser que la route est de fait intégrée aux biens et droits inféodés avec un château, mais qu'elle n'a pas encore de « personnalité féodale » propre avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. La chronologie des péages confirme d'ailleurs celle des premières inféodations de routes. L'essor des circulations, lié au développement commercial, n'aurait-il pas, dans la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, provoqué une augmentation significative des revenus seigneuriaux issus de la route ? De ce fait, elles seraient alors devenues susceptibles de constituer des fiefs ou des éléments de fiefs intéressants. C'est la seule explication que nous pouvons proposer pour expliquer l'essor des inféodations de routes, totalement inconnues avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle.

### c- Une expression du pouvoir seigneurial sur la route : le péage

La mainmise du pouvoir seigneurial sur les routes est totale puisqu'elles deviennent, au moins pour les plus importantes, des fiefs, ou des éléments de fiefs plus vastes. L'expression la plus directe et la plus tangible de ce contrôle seigneurial est incontestablement le prélèvement de péages. C'est ce que rappelle sèchement une lettre patente royale adressée au sénéchal de Beaucaire en 1293 « pour rendre justice au dit seigneur de Roche sur l'exposition par luy faite comme ayant accoustumé de toute ancienneté lever péages au lieu de Mézilhac des mulletiers et marchands y passant que Aymard de Poitiers luy donnoit empeschement audit peage en detournant lesdits mulletiers d'y passer, leur contraignant de prendre le chemin de Chalancon ou le dit Aymard avoit peage »<sup>(1871)</sup>. L'âpreté du conflit, allant jusqu'à un appel au roi, témoigne à elle seule de l'importance des revenus péagers, qui pousse les seigneurs châtelains à s'opposer sans concession. Pour finir, remarquons que certains seigneurs mènent une politique routière active, à l'image du seigneur d'Aubenas qui prévoit en 1397 un tarif de péage très incitatif<sup>(1872)</sup>. L'article 7 prévoit en effet que le vin transitant par les mandements de Montpezat et de Mayres, lui appartenant, ne payera pas de péage à

<sup>1870</sup> ) AD 48, 3J 6.

<sup>1871</sup> ) AD 07, 3J23, pièce 3, f° 5v°. Analyse de 1605.

<sup>1872</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, n°10.

Aubenas, et l'article 8 précise que celui passant par les mandements de Boulogne et par la route de La Souche, dans le mandement de Jaujac, qui tous deux lui échappent, devra le payer.

### Recensement des péages vivarois

Région parcourue par de nombreuses routes, le Vivarais est aussi parsemé de multiples péages. Notre premier travail a donc été un recensement le plus exhaustif possible. Pour l'essentiel, peu de péages nous ont laissé des instruments de gestion : ils nous sont avant tout connus par les actes d'inféodation, les aveux, dénombremens et hommages des seigneuries en prélevant<sup>(1873)</sup>. Dans l'ensemble de l'espace étudié, ce sont 81 péages qui ont ainsi été repérés aux trois derniers siècles du Moyen Age<sup>(1874)</sup>. De l'ordre de 40 à 45 % des mandements de la fin du Moyen Age perçoivent donc un péage<sup>(1875)</sup>. Plus encore que le nombre total de péages, c'est la situation concrète rencontrée par le voyageur qui est évocatrice. Ainsi, par exemple, pour se rendre de Valence au Puy, il est possible d'emprunter soit la route de la vallée du Doux, soit celle du plateau de Vernoux. Dans le premier cas, le voyageur doit payer à Crussol, Châteaubourg, Tournon, Boucieu, Lamastre, Retourtour, Saint-Agrève, Montusclat, et pour finir, à Brives. Par Vernoux, il doit payer à Crussol, Boffres, Châteauneuf-de-Vernoux, Chalencon, Saint-Agrève, Montusclat et Brives. Dans les deux cas, c'est donc une moyenne d'environ un péage pour 10 à 15 kilomètres au maximum. Qu'il souhaite par exemple éviter celui de Chalencon ? S'il passe au nord, il paye alors à Grozon et Lamastre. Par le sud, ce sont les péagers de Beauchastel, ou encore de Pierregourde et éventuellement du Cheylard qui l'attendent. Le maillage des châteaux péagers est tel qu'il est impossible de trouver un quelconque axe épargné par cette charge : éviter un péage revient systématiquement à en payer un ou plusieurs autres.

Il ressort que tout château ou presque pouvant percevoir un péage le fait. Les seuls à ne pas en percevoir sont généralement trop loin de tout axe routier, comme par exemple le château d'Aizac, ou encore celui de Solignac, dont les mandements ne sont traversés par aucune route importante. On peut toutefois être surpris que certaines seigneuries, particulièrement bien situées sur le parcours d'une route majeure, ne soient le prétexte à aucun péage. Sans nier les lacunes documentaires pour certains sites, la question reste valable pour beaucoup d'autres, très bien renseignés. Ainsi, pourquoi Aubignas ou Saint-Pons, ou encore La Roche-d'Aps, dont les mandements sont traversés par la route

<sup>1873</sup> ) Les dossiers constitués par la commission des péages au XVIII<sup>e</sup> siècle, rassemblés dans la série H<sup>4</sup> des Archives Nationales et dans la série C des Archives départementales de l'Hérault constituent, de ce point de vue, une source incontournable, regroupant sous forme de copies ou d'analyses plus ou moins longues l'essentiel de la documentation péagère médiévale.

<sup>1874</sup> ) Cf. liste complète et pièces justificatives, annexe n°13.

<sup>1875</sup> ) En fait, 44 % des châteaux chef-lieu de mandement en 1300 perçoivent un péage. Néanmoins, quelques mandements sont créés aux deux derniers siècles du Moyen Age (exemples des mandements de Maisonneule à Saint-Basile, ou encore de la Chèze, au Cheylard), mais on ne peut en préciser le nombre exact dans la mesure où ils n'ont jamais fait l'objet d'études. Aussi, nous préférons rester prudents quant au pourcentage de mandements péagers aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, en ne fournissant qu'une fourchette large de 5 %.

de Viviers au Puy, ou Don, qui l'est par celle d'Aubenas au Cheylard, ou encore Montréal qui l'est par celle de Tournon au Puy ne prélèvent-ils pas de péage ? Certains de ces châteaux, comme Don ou Montréal, ou encore Vals, par exemple, sont très bien situés, au contact même de la route. Il faut alors remarquer que ces châtelainies sont le plus souvent entre les mêmes mains que d'autres, généralement voisines, où passe aussi la route. Par exemple, les seigneurs d'Aubignas, de Saint-Pons et de La Roche-d'Aps ne sont autres que les seigneurs d'Alba qui prélèvent un péage en liaison avec ce château, centre de leurs domaines du pied sud du Coiron. Il en va de même avec Don. La famille de Roche qui en est seigneur contrôle aussi le château voisin de Mézilhac, où se lève un important péage. C'est sans doute dans ce sens qu'il faut interpréter la mention, en 1351, du « peage qui se levoit es foires de Don et Mezilhac »<sup>(1876)</sup>. Sans doute faut-il aussi associer Montréal à Saint-Agrève, tous deux entre les mains des comtes de Valentinois. D'autres exemples pourraient être trouvés, tel le château de Durtail, dans le couloir rhodanien, qui ne prélève pas de péage alors qu'il domine le fleuve au niveau de la paroisse de Cornas, mais il est entre les mains des seigneurs de Tournon qui concentrent déjà la perception de plusieurs péages leur appartenant en cette ville<sup>(1877)</sup>. Il semble donc que l'on puisse considérer que certains châteaux ne prélèvent aucun péage parce qu'ils sont intégrés à un ensemble de possessions plus vaste, au sein duquel les droits péagers semblent être centralisés au château principal du secteur. En effet, il ne faut pas oublier que prélever un péage rapporte, certes, mais impose aussi des charges, comme l'entretien d'un personnel affecté à cette tâche. De fait, concentrer la perception des droits péagers de plusieurs châteaux sur un même pôle induit dès lors des économies substantielles et augmente d'autant la rentabilité des péages.

En certaines régions, la documentation a livré l'existence de nombreux types de péages, portant manifestement sur tel ou tel type de mode de transport, sur le passage des ponts, des ports<sup>(1878)</sup>. Cependant, cette diversité semble plus être le fait du haut Moyen Age et des régions septentrionales, que des périodes postérieures à l'An Mil et du midi<sup>(1879)</sup>. Le terme de *pedagium*, *pedatgium* ou *pedaticum* est presque le seul à apparaître en Vivarais, auquel il faut toutefois associer les droits de *portus*, spécifiques aux bacs de traversée de rivières et aux ports rhodaniens, et les pulvérages (*pulveraticum*, ou plus encore *pulveragium*) levés sur les troupeaux transhumants.

Les droits spécifiques à la traversée d'un pont ne semblent pas exister en Vivarais, où les quelques péages perçus au franchissement d'un ouvrage d'art se rattachent tous à un droit châtelain et ne constituent que des postes de perception, ainsi localisés car il est simple de surveiller le passage sur un pont. C'est par exemple le cas du péage d'Aubenas

<sup>1876</sup> ) AD 07, 3J23, pièce 3, f°8v°.

<sup>1877</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 367.

<sup>1878</sup> ) Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 79.

<sup>1879</sup> ) Un bon exemple de ces multiples catégories péagères au haut Moyen Age dans les régions septentrionales est fourni par le diplôme de Thierry III concédé en 680 en faveur de l'abbaye de Saint-Denis, qui énumère les taxes de pont, de port, de transport, de voiture et d'entretien [*Chartae Latinae Antiquiores*, t. XIII, *Francia*, 1, p. 78].

qui se perçoit au pont d'Aubenas<sup>(1880)</sup>, de celui de Laptès au pont de la Sainte<sup>(1881)</sup>, ou encore de celui de Jaujac qui se lève au pont de la Taillade<sup>(1882)</sup>, mais ils ne sont pas en eux-mêmes des droits spécifiques au pont. La seule mention explicite de droit de pontonnage, dissocié d'une campagne de travaux ou de la construction d'un pont, apparaît en 1188, lorsque Falcon, évêque de Valence, confirme aux frères de la Grande Chartreuse l'acte par lequel Odon, seigneur de Tournon, leur accorde, ainsi qu'aux autres maisons de l'ordre, l'exemption de tout droit de péage, leyde ou pontonnage<sup>(1883)</sup>. Nous ne savons toutefois pas exactement à quelle réalité se rattache ce droit, mais sans doute s'agit-il du pont du Doux, seul grand ouvrage de la seigneurie de Tournon.

Les droits de *guidagium* et le *balliatgium*, qui s'apparenteraient à un droit de *conductus*, sauvegarde dans l'étendue d'une juridiction<sup>(1884)</sup>, sont aussi fort rares, puisqu'ils n'apparaissent explicitement qu'à quatre reprises, en 1205<sup>(1885)</sup> dans la seigneurie du Mézenc, alors aux mains des comtes de Valentinois, en 1235<sup>(1886)</sup> dans la seigneurie de Roussillon, voisine du Vivarais, et pour finir, en 1248<sup>(1887)</sup> et 1289<sup>(1888)</sup> dans les terres des comtes de Valentinois. Remarquons que ces droits ne peuvent nullement être confondus avec le péage, puisque ce dernier figure aussi expressément dans ces actes. Néanmoins, est-ce bien une réalité vivaroise ? On peut en douter en constatant que les quelques mentions que l'on en possède sont toutes liées au Viennois ou au Valentinois. On peut même légitimement douter que le *guidagium*, le *conductus* ou le *balliatgium* aient alors réellement été perçus au XIII<sup>e</sup> siècle. En effet, contrairement aux péages, nous n'en avons conservé aucun tarif<sup>(1889)</sup> et les quelques textes les mentionnant paraissent particulièrement stéréotypés, principalement celui de 1205 par

<sup>1880</sup> ) AD 07, 2E 272.

<sup>1881</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 241.

<sup>1882</sup> ) AD 07, 13H 2, f° 63v°.

<sup>1883</sup> ) Bligny (B.) : *Recueil des plus anciens actes de la Grande-Chartreuse (1086-1196)*, n° LXV, p. 175-176.

<sup>1884</sup> ) Richard (J.) : « Le conduit des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales, la frontière bourguignonne dans le comté de Bar-sur-Seine (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », art. cité. p. 86.

<sup>1885</sup> ) Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. II, P.-J. n° I, p. 473-474.

<sup>1886</sup> ) Huillard-Bréholles (J.-L.-A.) et Lecoy de la Marche : *Titres de la maison ducale de Bourbon*, op. cit., t. 1, n° 184.

<sup>1887</sup> ) AD 26 E 3574.

<sup>1888</sup> ) AD 38, B 3545.

<sup>1889</sup> ) Seul le tarif du péage de Rochemaure et Montélimar, dit de 1204, mentionne la perception d'un *balliatgium*, mais ce texte est un faux grossier sur lequel il est impossible d'asseoir un propos historique. En effet, l'insertion de ce tarif dans un diplôme impérial apparaît déjà suspect, d'autant que l'empereur régnant alors est Philippe 1<sup>er</sup>, et non Frédéric. En outre, la monnaie tournois est la seule à figurer dans le tarif, alors qu'elle ne circule pas encore dans la région à cette date.

lequel les comtes de Valentinois concèdent diverses franchises à l'abbaye de Mazan dans la terre du Mézenc. Y figure le *fluviorum portum*, ce qui n'a strictement aucun sens pour un domaine situé à plus de mille mètres d'altitude et où les seuls cours d'eau sont des torrents de montagne. Peut-être que ces mentions de droits ne correspondant manifestement nullement à la réalité sont les vestiges désuets de taxes plus anciennes, mais aucun texte ne vient confirmer cette hypothèse. La simplification déjà constatée au profit du seul appellatif *itinere* au détriment des *strata* et des *via* <sup>(1890)</sup> se serait alors opérée pour les péages, seul subsistant le *pedagium*.

Pour en finir quant au nombre de péages, remarquons que les deux secteurs de la région où nous avons constaté que les droits comtaux sur les routes étaient encore affirmés aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles sont peu touchés par la multiplication des péages. Ainsi, dans l'espace contrôlé par l'évêque de Viviers, en Bas-Vivarais calcaire, les seuls péages connus sont les siens. Les châteaux de Saint-Montan, de Gras, de Saint-Remèze, de Vallon, de Sampzon, ou encore de Lagorce, n'en prélèvent pas malgré leur position avantageuse le long d'axes routiers. Il en est de même autour du second pôle du temporel des évêques de Viviers, à Largentière, où aucun château ne perçoit de péage. Pourtant, ceux de Chassiers, Taurier, Joannas, Brison, Montréal ou encore Laurac, Uzer et Vinezac pourraient contrôler chacun une ou plusieurs routes. Il en est de même en Velay oriental, où les mandements de Chapeuil, de Servissas, de Solignac, de Cussac et d'Eynac n'en prélèvent pas. Les seuls châteaux vellaves péagers semblent être, d'une part, ceux éloignés de l'axe Le Puy-La Souche déjà évoqué, et d'autre part ceux éloignés de la cité du Puy elle-même, comme par exemple Montusclat, Châteauneuf-du-Monastier, ou Laptès, Lardeyrol, ou encore Queyrières. On pourrait peut-être ainsi expliquer pourquoi le château de Pradelles, pourtant remarquablement bien placé sur l'axe du chemin de Régordane, ne prélève pas de péage. En effet, nous savons qu'en 1204 il est aux mains de Pierre II d'Aragon, comte de Barcelone, ce dernier l'ayant obtenu en héritage des vicomtes de Gévaudan <sup>(1891)</sup>, bien possessionnés sur les confins du gévaudano-vivarais <sup>(1892)</sup>. L'absence de péage châtelain s'expliquerait par la présence encore forte d'un lignage vicomtal, comme en Velay. Cependant, seule une étude spécifique de l'évolution des droits comtaux routiers en Gévaudan pourrait permettre de conforter cette hypothèse. A titre de comparaison, soulignons que le même constat a été dressé très clairement dans d'autres régions, comme en Alsace, où les droits impériaux sur les routes sont réaffirmés jusqu'à une date avancée dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle interdisant la multiplication des péages <sup>(1893)</sup>.

<sup>1890</sup> ) Cf. supra, p. 335-339.

<sup>1891</sup> ) Fernand (B.) : *Recueil des actes des comtes de Provence apparentant à la maison de Barcelone, Alphonse II et Raymond Bérenger V (1196-1245)*, op. cit., t. II, n°33.

<sup>1892</sup> ) Lauranson-Rosaz (Ch.) : *L'Auvergne et ses marges (Velay, Gévaudan), du VIII<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle. La fin du monde antique ?*, op. cit., p. 110.

<sup>1893</sup> ) Zundel (A.) : « Les routes en Haute-Alsace à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 109.

## Chronologie des péages vivarois

Plus encore que pour le recensement simple des péages, nous devons rester prudents quant à leur période d'apparition. En effet, il est certain que les seules indications dont nous disposons, ou presque, sont les premières mentions du péage dans la documentation et non les dates réelles de création. Seules quelques dates assurées peuvent être avancées. Ainsi, on sait que le péage de Labeaume est fondé peu avant 1322<sup>(1894)</sup>, alors que la première mention de celui de Beauchastel, en 1226, doit correspondre à ses premières années d'existence<sup>(1895)</sup>. En effet, il est précisé en 1299 qu'il a une quarantaine d'années d'existence<sup>(1896)</sup>. Hormis ces quelques exceptions, on est dans l'impossibilité de cerner précisément la période d'institution de ces droits. On peut toutefois supposer que les premières mentions documentaires sont le reflet de la période d'apparition du péage. En effet, ces derniers sont attachés à des châteaux pour lesquels nous possédons généralement de nombreux hommages dès le XII<sup>e</sup> siècle, détaillant à plusieurs reprises divers droits inféodés. Nous pouvons donc légitimement penser que si le péage n'y figure jamais, c'est qu'il n'existe pas encore, ou au moins qu'il n'a pas une importance significative. En outre, alors que la documentation ecclésiastique témoigne de plusieurs exemptions de péages accordées au XII<sup>e</sup> siècle, aucune ne concerne des droits perçus en Vivarais, mais seulement sur ses marges rhodaniennes ou languedociennes, ce qui est un signe de la rareté des péages locaux pour cette époque. Réparties par périodes de cinquante ans, les premières mentions de péages manifestent des évolutions chronologiques nettes qu'il est difficile d'attribuer au seul essor documentaire.

Remarquons aussi que la chronologie des premières mentions de péages est similaire à celle des premières inféodations expresses de routes que nous avons déjà évoquées. ceci laisse penser que l'axe de circulation prend alors une valeur certaine, qui rend intéressant un contrôle plus étroit. Celui-ci s'exprime en élevant la route au rang d'élément de fief ou de fief à part entière, mais aussi en la taxant de manière frénétique.

Sans doute faut-il aussi rapprocher les deux seules manifestations d'intérêt du pouvoir souverain pour la route, déjà évoquées, de ce mouvement de création de péages. Rappelons qu'en 1147, Conrad III confirme à l'évêque de Viviers le *pedaticum utraque strata telluris et fluminis Rhodani*<sup>(1897)</sup> alors qu'en Valentinois, Frédéric I<sup>er</sup> confirme les droits régaliens de l'évêque Odon, rappelant qu'il est interdit à tous de prélever des péages dans le diocèse, de l'Isère à Montelier et de Crest à la *villa* de Soyons<sup>(1898)</sup>. Certes, ces concessions s'inscrivent dans un cadre politique plus large, mais on ne peut

<sup>1894</sup> ) AD 34, A 5, f°89.

<sup>1895</sup> ) AD 07, 1E 1583.

<sup>1896</sup> ) AD 34, A 5, f°89.

<sup>1897</sup> ) Babey (P.) : *Le pouvoir temporel de l'évêque de Viviers au Moyen Age*, op. cit., P-J n° II, p. 309.

<sup>1898</sup> ) AD 26, 12 G 108.

ignorer que les détenteurs, ou prétendus détenteurs, de droits publics trouvent alors nécessaire de les faire confirmer par l'empereur. Deux faux diplômes confirment cette évolution. En 1151, Silvion de Clérieux se serait fait confirmer divers biens et droits par l'Empereur Conrad III qui lui donne pouvoir d'établir des péages sur terre et sur eau à La Voulte et à Conflans<sup>(1899)</sup>. Il s'agit d'un faux diplôme, suivi en 1204 d'un second, en faveur de Giraud et Lambert Adhémar, seigneurs de Montélimar et de Rochemaure, par lequel l'Empereur Frédéric leur concède les péages par eau et par terre de Montélimar et de Rochemaure<sup>(1900)</sup>. Probablement rédigés au XIV<sup>e</sup> siècle, ces faux laissent penser deux féodaux désireux d'asseoir leurs droits, en forgent les preuves. Ils habillent ainsi d'une certaine légitimité leurs péages adultérins et parent leurs origines d'un caractère public. La date portée par ces faux renvoie sans doute directement à la période de multiplication des péages. Pour finir, c'est à la même période, en 1219, qu'éclate à nouveau le conflit, déjà évoqué, mettant en jeu les différents prétendants aux droits comtaux vellaves, cristallisé autour des péages du sud-est du Velay. La tension semble augmenter autour des péages entre 1150 et 1250, signe probable de leur réelle multiplication. Le Vivarais semble donc connaître un essor des péages un peu postérieur à celui constaté dans d'autres régions où ils ont fait l'objet d'une étude pour les XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, comme l'Anjou<sup>(1901)</sup>, ou la Sologne<sup>(1902)</sup>, ce qui est difficile à expliquer. Ne pourrait-on pas proposer que l'essor des circulations intervient lui aussi un peu plus tard que dans ces régions ? La rareté des sources sur ces périodes interdit de la vérifier.

### Modalités de perception des péages

Multiplés, les péages sont omniprésents sur toutes les routes. Quelques textes nous apportent des précisions sur les modalités de perception de ces derniers.

La première question que l'on se pose est celle des lieux de perception. Si le château est très proche de la route, on peut penser que le péage s'y perçoit directement. Néanmoins, quelques centaines de mètres au mieux le séparent souvent de la route, ce qui impose alors d'implanter un poste de perception au bord même de l'axe. Au début du XVII<sup>e</sup> siècle, à l'issue du tarif du péage d'Alès, il est précisé « qu'il doit estre permis au peager de tablir des bureaux non seulement aux portes de la ville, mais encore a la campagne dans les maisons qui leur paraîtront les plus propres a empescher les fraudes »<sup>(1903)</sup>. L'existence de ces postes de péages est difficile à appréhender. Ils n'apparaissent le plus souvent pas dans les hommages nous renseignant sur le droit de péage lui-même, et seuls divers litiges ou des actes de la pratique nous les laissent

<sup>1899</sup> ) AD 38, B 3517, à propos de la critique de ce document, cf. Fournier (P.) : *Le royaume d'Arles, op. cit.*, p. 13 note 1.

<sup>1900</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960. En 1204 l'empereur n'est pas Frédéric, mais Philippe 1<sup>er</sup>, ce qui permet de nourrir quelques doutes sur l'authenticité d'un diplôme qui par ailleurs n'est connu que par une copie du XIV<sup>e</sup> siècle et par plusieurs copies du XVIII<sup>e</sup> siècle.

<sup>1901</sup> ) Bienvenu (J.-M.) : « Recherches sur les péages angevins aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 209.

<sup>1902</sup> ) Guérin (I.) : « Péages terrestres et fluviaux de la Sologne médiévale », art. cité, p. 235.

<sup>1903</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

découvrir. Heureusement, ces postes de perception ont souvent fait l'objet, après le Moyen Age, d'un affermage, voire d'une inféodation séparée du péage principal, ce qui nous fournit des renseignements, certes tardifs, mais précis. En outre, quelques toponymes Le Péage signent l'existence d'un poste de perception. Ce sont au total vingt-six des quatre-vingt-un péages pour lesquels nous connaissons assurément un ou plusieurs postes de perception.

Au XV<sup>e</sup> siècle, il est précisé que le péage de Châteaubourg s'étend au sud jusqu'au *rou de la Golle*, actuellement le ruisseau de la Goule<sup>(1904)</sup>. En effet, ce dernier marque la limite sud de la juridiction de ce château et, encore à l'heure actuelle, la limite des communes de Cornas et de Châteaubourg. On comprend mieux l'attention portée par les seigneurs à rappeler que leur droit s'étend jusque-là, lorsque l'on sait que les bateaux remontant le fleuve ne pénètrent le mandement de Châteaubourg que sur quelques centaines de mètres à ce niveau, avant de changer de rive. Négliger ces quelques mètres de rivage aurait entraîné une perte considérable pour le seigneur du lieu. Le château de Fourchades est un autre exemple très caractéristique de ce fonctionnement avec un poste de péage séparé, à l'échelle du mandement<sup>(1905)</sup>. Situé loin de toute route, au coeur des vallées des Hautes-Boutières, il n'est en mesure de contrôler aucune route importante. Un axe majeur, la route de Privas au Puy, traverse cependant cette châtellenie sur quelques kilomètres au niveau du mont Gerbier de Jonc. C'est donc non loin de celui-ci, au quartier de Clapas, qu'un poste de perception du péage de Fourchades est attesté en 1512<sup>(1906)</sup>.

Même si le château péager est implanté sur une route, il peut ne pas être en mesure de contrôler toutes celles passant dans son mandement, ce qui impose alors aussi d'implanter un ou plusieurs postes de perception<sup>(1907)</sup>. Le château de Privas, bien que situé non loin de la route du Rhône au Puy par Mézilhac, est dans ce cas. Plusieurs postes de perception sont installés aux limites du mandement sur des axes ne passant pas par Privas, ou permettant d'éviter le château. Un poste se trouve sur la route d'Aubenas au col de l'Escrinet, contrôlant aussi celle venant de Villeneuve-de-Berg et allant vers Mézilhac. Un autre est implanté au Malpas, barrant la route en direction de Mézilhac, et enfin, le troisième poste connu est établi à Coux, au débouché de la vallée de l'Ouvèze dans la plaine de Privas<sup>(1908)</sup>. Ainsi, les trois directions majeures sont maîtrisées.

<sup>1904</sup> ) AD 07, 2E 6895, f°15v°.

<sup>1905</sup> ) La situation à l'échelle des mandements est la même que celle observée à un niveau plus élevé. Cf. Richard (J.) : « Le conduit des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales, la frontière bourguignonne dans le comté de Bar-sur-Seine (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », art. cité.

<sup>1906</sup> ) Fonds privé, photocopie du document communiquée par M. Laurent Haond, de Montpezat.

<sup>1907</sup> ) Le cas extrême en la matière est le célèbre péage de Bapeaume, portant sur les routes reliant Flandres et France, et dont les postes de perception suivent les évolutions du trafic sur tout l'espace frontalier. Cf. Auduc (J.-L.) : « Bapeaume : un carrefour routier aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 249-253.

<sup>1908</sup> ) Poste de Coux : AM de Privas, AA 3, 4 et 5 ; postes de l'Escrinet du Malpas : AD 38, B 3522.



Il est difficile de savoir comment se présentait un poste de perception de péage, seuls de trop rares documents nous apportent quelques renseignements explicites à ce sujet. On peut néanmoins penser que le poste se matérialise d'abord par une construction où est installé le péager ou l'un de ses agents. Est-ce alors une vaste construction où il loge en permanence, ou bien doit-on concevoir un édifice plus modeste, destiné à l'abriter pendant la journée seulement ? On peut uniquement constater qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le toponyme Le Péage, bordant la route de Baix à Privas, s'applique à une maison unique et bien individualisée, mitoyenne de la route <sup>(1909)</sup>. D'autres cas assez semblables peuvent être observés, comme au lieu-dit du Malpas, où se lève le péage de Privas sur la route de Mézilhac. Une maison, tout à fait isolée au milieu d'hectares de landes désertes, semble pouvoir être l'héritière du poste de perception. Nous savons aussi qu'en 1393, le péage de Serrières se perçoit à la maison forte de « Carlat », que nous ne sommes pas parvenu à localiser. Sans doute située non loin du port, elle est donc proche du château, mais constitue une entité distincte <sup>(1910)</sup>. En 1215, à Etoile, sur les bords du Rhône, il est question d'une rente à prélever *in castro Stelle vel domo de pedagio qui est prope dictum castrum* <sup>(1911)</sup>. Le péage de Charbonnier se prélève à une *borda* située le long de la route de Régordane <sup>(1912)</sup>. Dans ces trois cas, une construction bien spécifique existe.

Il est intéressant de constater que le poste de perception du péage peut même se doubler d'une tour ou d'un modeste château. Ainsi, le poste de perception du péage de Privas, situé à l'Escrinet, est-il implanté à la *turrim Scrineto*, attestée dès 1239 <sup>(1913)</sup>. Cette dernière, n'étant pas chef-lieu de mandement, est rigoureusement en limite de la châtellenie de Privas, au carrefour des routes de Villeneuve-de-Berg à Mézilhac et de Privas à Aubenas qui se croisent au col de l'Escrinet. Une telle situation, rencontrée dans d'autres régions <sup>(1914)</sup>, peut sans doute aussi être constatée dans la châtellenie de Montagut, avec la tour de Crau, attestée en 1452 <sup>(1915)</sup>, implantée en limite du mandement, au bord de la route de Montagut à Mézilhac. D'autres exemples pourraient sans doute être interprétés de la sorte, s'ils étaient mieux documentés, comme par exemple la tour de Ville, à Aubenas, ou encore la tour de Brison. De même, plusieurs ponts sur lesquels se perçoivent des péages sont munis de tours, peut-être destinées à

<sup>1909</sup> ) Baix, cadastre de 1842, section A<sup>2</sup> dite de Bruyon.

<sup>1910</sup> ) AD 34, A 6, f°361.

<sup>1911</sup> ) AD 26, E 605, n°2.

<sup>1912</sup> ) AN, J 304, n° 50.

<sup>1913</sup> ) AD 38, B 3520.

<sup>1914</sup> ) Zimmermann (M.) : « Le statut de la bourgeoisie d'après les chartes de franchises : l'exemple de Villefranche-sur-Saône (1260) », art. cité, p. 221-223.

<sup>1915</sup> ) AD 07, C 196, f°474.

percevoir le péage. C'est par exemple le cas à Aubenas, où le pont enjambant l'Ardèche est surmonté d'une tour attestée dès 1274<sup>(1916)</sup>. Elle s'effondre au XVI<sup>e</sup> siècle<sup>(1917)</sup>, mais son emplacement sur l'ouvrage est encore repérable. Pour sa part, le péage de Montpezat se lève au pont d'Aulière<sup>(1918)</sup> : une tour, attestée en 1452, se trouve à l'entrée de l'ouvrage ou immédiatement à proximité<sup>(1919)</sup>. Dans les deux cas, on est loin de ponts fortifiés défendant l'entrée d'une ville<sup>(1920)</sup>, comme le célèbre pont Valentré, à Cahors, et la fortification ne semble nullement se justifier par des impératifs strictement militaires. La volonté de borner symboliquement l'espace de la seigneurie compte sans doute beaucoup plus ici, la tour étant l'expression matérielle de la limite, et le péage sa conséquence financière.

Quelques rares textes nous renseignent sur les modalités de gestion des péages. Dès la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, des droits de péage peuvent être aliénés et concédés à la bourgeoisie urbaine, comme à Bourg-Saint-Andéol, où des habitants de la ville rachètent dès 1252 des parts de péage à l'évêque<sup>(1921)</sup>. Néanmoins, les premiers affermages de péage pour une durée déterminée, trois ou quatre ans en général n'interviennent, de même que pour les autres droits seigneuriaux, qu'à compter de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(1922)</sup>. Il n'y a pas lieu ici de dissertier longuement sur cette évolution, reflet des changements constatés à une échelle plus large dans la gestion des seigneuries, mais notons que les affermages peuvent ne concerner qu'une fraction du péage, ce qui a une incidence directe sur l'histoire routière. En effet, alors que la situation initiale est celle d'un droit de péage unique par châtelainie, cette situation aboutit à une multiplication des droits à acquitter pour passer. Pour autant que l'on puisse en juger, cette fragmentation des droits de péage se constate dès le XIII<sup>e</sup> siècle dans le sillon rhodanien, prend de l'ampleur au XV<sup>e</sup> siècle, avant de s'étendre par la suite au reste de la région. La première attestation de cette situation concerne le péage de Baix et date de 1278. Alors que le péage est mentionné à partir de 1243<sup>(1923)</sup>, il est dit « péage vieux »

<sup>1916</sup> ) Lascombe (A.): *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 135.

<sup>1917</sup> ) Mazon (A.): « Le Pont d'Aubenas », art. cité, p. 53.

<sup>1918</sup> ) AD 07, 39J 358, n°23 et 26.

<sup>1919</sup> ) AD 07, 51J 139.

<sup>1920</sup> ) Sur les ponts fortifiés isolés, cf. Mesqui (J.): « A propos de la fortification du pont, *pons castris* et *castrum pontis* », art. cité, p. 222-223. L'auteur n'y prend toutefois pas explicitement en compte le cas de ponts péagers et s'attache avant tout au contenu militaire et stratégique des ouvrages.

<sup>1921</sup> ) B.N.F., Collection Baluze, Ms. 19, f° 102.

<sup>1922</sup> ) Annonay : 1364, AN, P 1360/1, cote 797 ; Serrières : 1367, AD 38, B 3901 ; Montpezat : 1385, AD 07, 39J 358, n°7 ; Alba : 1393, acte extrait du minutier "*Semper*" de Me Chabrier, f° 82, actuellement non localisé, cité par Filhet : « Aps féodal et ses dépendances », art. cité, p. 354.

<sup>1923</sup> ) AM Baix, AA 2, n°1

en 1278 <sup>( 1924 )</sup>. Ce qualificatif ne se comprend que par opposition au « péage des gentilshommes », désignant les droits détachés du péage châtelain pour être concédés à une noblesse de moindre rang. A Serrières, la situation est la même deux siècles après. On sait qu'en 1445 se lèvent *multa pedagium* (sic). L'un de ces multiples droits est cité : il s'agit du *pedagium magnum*, sous-entendant l'existence de droits subalternes <sup>( 1925 )</sup>. Il faut attendre le XVI<sup>e</sup> siècle pour que ceux-ci soient désignés sous le nom de péage dit des « gentilshommes » <sup>( 1926 )</sup>. Tout comme à Baix, on peut donc penser que des droits secondaires ont alors été cédés à une noblesse subalterne afin de multiplier le rendement du péage. A Bourg-Saint-Andéol, en 1488, le péage épiscopal est nettement différencié du *pedagio dicto dels nobles* <sup>( 1927 )</sup>, échappant alors à l'évêque puisque partagé entre plusieurs nobles de moindre rang, comme noble Jean Fayn qui vend alors à Michel Vincent ce qu'il possède de ce péage secondaire. A la fin du Moyen Age, l'intérieur du Vivarais ne semble pas touché par cette évolution, et il faut attendre le XVI<sup>e</sup> siècle pour voir des péages se fragmenter, selon des modalités qui semblent nettement différentes. Ce sont alors des postes de perception qui sont affermés seuls, et qui peu à peu semblent devenir des péages autonomes, sans rapport avec une quelconque autorité châtelaine. Ainsi, le poste de perception du Clapas est-il affermé en 1512 séparément des droits de la seigneurie de Fourchades de laquelle il dépend pourtant <sup>( 1928 )</sup>, de même, dès 1509, le poste de perception de la Taillade n'est plus lié au péage châtelain de Jaujac mais a gagné son autonomie <sup>( 1929 )</sup>. Il est significatif que de nombreux péages supprimés au XVIII<sup>e</sup> siècle par la commission des péages du Conseil d'Etat ne sont, au Moyen Age, que des postes de perception. Il en va ainsi de ceux de Boulieu et Chaumiène, qui en 1737 sont autonomes de tout pouvoir châtelain <sup>( 1930 )</sup> alors qu'ils ne sont, quatre ou cinq siècles auparavant, que des postes dépendant respectivement des châteaux d'Annonay et Mayres. Cette évolution n'est pas propre au seul Vivarais : elle se rencontre aussi après le Moyen Age sur le mont Aigoual, aux confins du Nîmois, du Gévaudan et du Rouergue. Quatre postes de perception du péage châtelain de Mandagout prennent alors leur autonomie, et sont traités par la Commission des péages comme quatre péages séparés <sup>( 1931 )</sup>. Seul l'affaiblissement de la notion de seigneurie châtelaine, et pour finir sa dissolution, a été en mesure d'autoriser cette ultime fragmentation de droits

<sup>1924</sup> ) AD 07, 1J 499 ; AN, H<sup>4</sup> 3012/2, n°1.

<sup>1925</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>1926</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 355.

<sup>1927</sup> ) AN, 3AP, 16H. Ancienne cote citée par Courteault : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit.

<sup>1928</sup> ) Fonds privé, photocopie communiquée par M. Laurent Haond, de Montpezat.

<sup>1929</sup> ) AD 07, 13H 2, f° 63v°.

<sup>1930</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>1931</sup> ) AD 30, C 163, n°125.

initialement publics qui finissent alors entre les mains de personnes ne possédant à aucun titre cette autorité.

Quelle que soit la fragmentation des droits de péage et leur mode de gestion par leur détenteur, directe ou par affermage, il est certain que la perception du droit au quotidien nécessite un personnel au sujet duquel nous ne savons presque rien. Tout au plus sait-on qu'en 1219, Pons de Montlaur et l'évêque du Puy ont chacun leur propre sergent pour lever le péage indivis de Charbonnier, portant sur le chemin de Régordane<sup>(1932)</sup>. Par la suite, seul un acte concernant le péage de Mézilhac rapporte l'existence de ce personnel. En 1344, le juge royal de Villeneuve-de-Berg acquitte de diverses accusations noble Olivier de Marcoux, fermier du péage de Mézilhac pour le seigneur de Roche, et Jean Ribeyrol son serviteur<sup>(1933)</sup>.

### Tarifs de péage et perception des droits

Outre les nombreux hommages et dénombrements de fiefs mentionnant des péages, les tarifs de perception de ces derniers constituent l'autre source documentaire importante de leur histoire. Néanmoins, tous ne nous sont pas connus, et seule une dizaine antérieure au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle nous est parvenue<sup>(1934)</sup>. Souvent utilisés dans le cadre de travaux d'histoire économique et commerciale, ou d'études ponctuelles portant à la fois sur les péages et les leydes<sup>(1935)</sup>, ils n'ont toutefois que rarement fait l'objet d'une étude spécifique. Il est vrai que leur dispersion dans de très nombreux fonds documentaires n'en facilite pas l'approche, le sévère constat dressé dans les années 1970 sur le manque d'édition et d'inventaires spécifiques à ce genre documentaire restant plus que jamais d'actualité<sup>(1936)</sup>, malgré des tentatives méritoires<sup>(1937)</sup>. Dans ce cadre, les quelques tarifs de péages conservés en Vivarais et sur ses marges appellent plusieurs séries de remarques.

<sup>1932</sup> ) Baluze : *Histoire généalogique de la maison d'Auvergne*, op. cit., t. II, p. 86-87 ; *Layettes du Trésor des Chartes*, t. I, n° 1370, p. 491-492 ; AN, J 304, n° 50.

<sup>1933</sup> ) AD 07, 3J23, pièce 3, f°5v°.

<sup>1934</sup> ) Cf. annexe n°5.

<sup>1935</sup> ) Cf. parmi de très nombreux articles, et sans prétention d'exhaustivité, Bligny-Bondurand (E.) : « La leude et les péages de Saint-Gilles au XII<sup>e</sup>, textes latins et occitans », *Mémoires de l'Académie de Nîmes*, t.XXIV, 1901, p. 267-291 ; Boyer (M.-B.) : *Instrument du péage de Comps établi le 2 avril 1311*, D.E.S. Annexe, Montpellier, 1960, 7 p. ; Coulet (N.) : « Commerce et marchands dans un village provençal, la leyde de Puyloubier », *Etudes Rurales*, 1966, p. 99-108 ; Desroy (A.) : « Le péage de Mézilhac », *Revue du Vivarais*, 1950, p. 81-89 ; Falgairolles (P.) : *Le péage de St-Gilles au XIV<sup>e</sup> d'après un texte inédit*, Nîmes, 1899, 12 p. ; Rigault (P.) : « La navigation de la Meuse au XVI<sup>e</sup> siècle vue du péage de Château-Regnault », *Champagne et pays de la Meuse, questions d'histoire et de philologie* (actes du 95<sup>e</sup> congrès national des Sociétés Savantes, Reims, 1970), Paris, 1975, p. 133-142 ; Sauze (E.) : « Un document inédit des archives communales de Cucuron : le tarif de la leyde de la baronnie d'Ansouis de 1405 », *Provence historique*, 1973, p. 226-235 ; Soutou (A.) : « Les lieux de péage de l'évêché de Maguelone au XIV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1999, p. 495-497 ; etc.

<sup>1936</sup> ) Despy (G.) : *Les tarifs de tonlieu*, op. cit., p. 7.

Tout d'abord, notons qu'il est assez difficile de cerner précisément les tarifs de péage, et de les différencier avec certitude des tarifs de leyde, les premiers, rappelons-le, s'appliquant aux marchandises traversant une juridiction, les seconds portant sur celles qui y sont vendues, ce qui correspond respectivement aux tonlieux et aux winages du nord de la France et des Pays-Bas. Si ces deux genres théoriques peuvent être facilement définis, leur confrontation avec la réalité documentaire pose problème, en Vivarais comme ailleurs <sup>(1938)</sup>. En effet, même si quelques tarifs sont clairement exprimés comme des tarifs de péage à proprement parler, en général, une mention sibylline rappelle très subrepticement que tel ou tel article porte sur les marchandises vendues sur place. C'est par exemple le cas de celui de Montpezat de 1378 qui apparaît comme un tarif de péage pur, jusqu'à ce qu'il soit précisé qu'un droit de 13 deniers porte sur les poulains vendus sur place <sup>(1939)</sup>. Il est vrai que la détention conjointe de ces deux droits proches par les seigneurs châtelains poussait naturellement à une telle confusion, pouvant dans certains cas aboutir à de véritables tarifs communs. Ainsi, plusieurs mêlent clairement et de façon indissociable leyde et péage, comme à Mézilhac en 1347 <sup>(1940)</sup> ou à Privas en 1466 <sup>(1941)</sup>.

Par-delà cette première remarque, il faut aussi constater que les tarifs de péage ne constituent nullement un genre spécifique, et qu'il s'en rencontre de formes diplomatiques et de types de rédaction très différents. Ainsi, la forme plus simple, qui est aussi la plus courante, est celle du relevé de pancarte. Un court préambule précise généralement au nom de quelle autorité est levé le péage, parfois la date d'établissement du tarif, auquel succède la liste, plus ou moins longue des marchandises taxées <sup>(1942)</sup>. C'est sous cette forme que le plus grand nombre de tarifs nous sont parvenus, puisque ces pancartes ont souvent été présentées comme preuve de l'ancienneté des droits perçus à la Commission des péages. S'ils ne sont pas rédigés en « pancarte », ces tarifs peuvent figurer dans d'autres actes. C'est par exemple le cas de ceux de Privas et de Chalencon qui sont insérés, tous les deux conjointement, dans un hommage et dénombrement rendu au roi par le comte de Valentinois pour ses possessions vivaroises en 1466 <sup>(1943)</sup>. C'est aussi le cas du tarif de péage de Montélimar et Rochemaure, prétendument de 1204, qui est

<sup>1937</sup> ) Despy (G.) : « Pour un corpus des tarifs de tonlieu de l'Europe occidentale au Moyen Age (V<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 282-283.

<sup>1938</sup> ) On pensera par exemple aux Alpes, cf. Daviso di Charvensod (M.-C.) : *I pedaggi delle Alpi occidentali nel MedioEvo*, op. cit., p. 11.

<sup>1939</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>1940</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v<sup>o</sup>, traduction de 1602.

<sup>1941</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3016/1, pièce 6 ; AN, H<sup>4</sup> 3087/1, pièce 11 ; AD 07, C 196, p. 150.

<sup>1942</sup> ) Cf. par exemple la pancarte du péage de Saint-Ambroix, qui est très bien conservée [AN, H<sup>4</sup> 3079/2, pièce 11].

<sup>1943</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3016/1, pièce 6 ; AN, H<sup>4</sup> 3087/1, pièce 11 ; AD 07, C 196, p. 150.

inséré dans un diplôme impérial en faveur des seigneurs du lieu, mais nous avons déjà expliqué que ce document est finalement sans doute un faux, ou au mieux un acte interpolé, peut-être un vrai tarif, l'habillage sous forme de diplôme impérial ne venant que par la suite <sup>(1944)</sup>. Néanmoins, par-delà ces remarques signalons que la majorité des tarifs de péages qui nous est parvenue est issue des archives de la Commission et des péages, et qu'à ce titre, nous n'avons entre les mains que des copies, voir des extraits très partiels.

Outre la forme du tarif, qui n'est pas unifiée, son fond ne l'est pas non plus. Les deux extrêmes les plus évocateurs de ces différences sont le tarif de Montpezat, de 1378, comprenant 62 articles très détaillés <sup>(1945)</sup>, et celui de Mayres, de 1532 <sup>(1946)</sup>, ne mentionnant que 9 marchandises, produits ou denrées. Aucune règle ne semble émerger, même si une évolution chronologique est peut-être perceptible, bien que le nombre de tarif soit trop réduit pour être affirmatif. Il semble que les tarifs les plus détaillés soient ceux du XIV<sup>e</sup> siècle (Saint-Ambroix en 1325, La Voulte en 1331, Mézilhac en 1347, Montpezat en 1378, Aubenas en 1397), alors que ceux du XVI<sup>e</sup> siècle sont beaucoup plus brefs (Mayres en 1532, Charmes en 1535, Beaudiner en 1556). Contre plus d'une trentaine d'articles pour certains tarifs du XIV<sup>e</sup> siècle, voir plus d'une centaine comme à Saint-Ambroix, les tarifs du XVI<sup>e</sup> siècle ne comptent généralement qu'une petite dizaine d'articles. On constate parallèlement une globalisation de ces derniers. Alors qu'au XIV<sup>e</sup> siècle, les produits sont détaillés un par un, au XVI<sup>e</sup> siècles, ils ne le sont plus et figurent seulement au tarif par catégories globales. Ainsi, les épices qui sont détaillées les unes après les autres à Saint-Ambroix ne sont plus par la suite indiquées que génériquement, comme « épices ».

Un trait est commun à tous les textes : l'absence de tout classement, qui fait se côtoyer des denrées chères et importées et les fromages locaux ou les matériaux de construction. Le rédacteur ne prend pas le moindre soin pour hiérarchiser ou ordonner les produits en rubriques plus ou moins cohérentes. Seul semble s'esquisser un embryon de classement par ordre d'importance des produits taxés : le vin, le grain, le sel et les bestiaux, ou encore le bois dans le sillon rhodanien, paraissent être généralement cités en tête de tarif, alors que les autres marchandises, moins fréquentes sans doute, se succèdent ensuite dans le plus parfait des capharnaüms ! Il a pu être suggéré que la succession apparemment sans ordre des produits correspondait en fait à la stratification des différentes mises à jour du tarif, les marchandises nouvellement taxées étant alors simplement inscrites à la suite des précédentes, ce qui occasionnerait ces nombreux retours en arrière <sup>(1947)</sup>. Il serait donc dans ce cas logique que les produits les plus élémentaires précèdent les denrées plus élaborées comme les épices, dont le commerce s'est développé plus tardivement. Les modifications de tarif que nous connaissons,

<sup>1944</sup> ) Cf. annexe n°4.

<sup>1945</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>1946</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3101, pièce 19.

<sup>1947</sup> ) Bienvenu (J.-M.) : « Recherches sur les péages angevins aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 438-440.

comme celles d'Alès entre 1412 et 1453 (<sup>1948</sup>), témoignent effectivement de cet allongement de la liste des produits taxés par la fin, sans classement des marchandises nouvellement prises en compte. Cependant, même à Montpezat, où le tarif est établi en une seule reprise en 1378, les produits passant sans doute le plus souvent, vin, grains et sel, apparaissent spontanément en tête des déclarations de cinq des sept témoins.

Un autre trait commun à tous les tarifs est la perception de numéraire. Seuls quelques produits font parfois l'objet d'un paiement en nature. Ce ne sont alors pas des denrées courantes, mais généralement des objets, comme par exemple du verre. Remarquons que jamais le montant du péage n'est proportionnel à la valeur intrinsèque de la marchandise taxée, et, par exemple, à Saint-Ambroix en 1325, une charge de safran paye deux sous, comme la charge de miel ou celle d'amandes. Les droits de péage sont donc bien conçus par les seigneurs châtelains comme des ressources financières, et non comme un moyen d'alimenter leurs greniers.

Ces tarifs de péages correspondaient-ils vraiment à la réalité du trafic à une période donnée ? On doit se poser la question avant même d'envisager de les exploiter. En effet, plusieurs tarifs présentent de prime abord des caractères qui peuvent surprendre, ou taxent des marchandises assez étonnantes pour nos contrées, au point qu'à l'issue d'une première lecture rapide, on serait tenté de douter de leur adéquation avec la réalité du trafic. La plus grande prudence s'impose, sans pour autant sombrer dans l'hypercriticisme.

Tout d'abord, comment étaient-ils définis, et quand l'ont-ils été ? L'exemple du péage de Montpezat est révélateur des modalités de fixation du tarif. En 1378, alors que des difficultés sur la perception de ce dernier semblent être survenues, le sire de Montlaur, seigneur du lieu, décide de confier au parchemin la mémoire des droits qu'il percevait, resté jusqu'alors coutumiers (<sup>1949</sup>). Sept personnes, anciens péagers ou étant souvent passées à Montpezat, certaines depuis une « soixantaine d'années », confient leurs souvenirs à un enquêteur qui note les marchandises qu'elles ont vu transiter et ce qu'elles devaient. C'est à partir de ce « relevé de coutumes » que le tarif écrit est rédigé. Montpezat est le seul péage pour lequel nous ayons conservé ce type de document. Nous ne pouvons donc préciser depuis quand et comment les autres tarifs ont été fixés, mais un mouvement d'ensemble peut éventuellement être esquissé. Nous avons déjà relevé que les péages vivarois sont très probablement avant tout des créations du XIII<sup>e</sup> siècle. Sans doute que leurs premières années de fonctionnement ont été coutumières. De fait, nous ne possédons aucun tarif avant le XIV<sup>e</sup> siècle, le plus ancien étant celui de Saint-Ambroix, datant de 1325, suivis par toute une série relativement continue, intégrant celui de La Voulte en 1331, de Mézilhac en 1347, de Montpezat en 1378, d'Aubenas en 1397, avant que le nombre baisse au XV<sup>e</sup> siècle, pour remonter au XVI<sup>e</sup> siècle. Même en tenant compte des inévitables pertes archivistiques, il est révélateur que le seul qui paraisse ancien, celui de Rochemaure, daté de 1204, soit un faux. Pareillement, dans le litige opposant la famille de Polignac, puis leurs héritiers les Montlaur, aux évêques du

<sup>1948</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.

<sup>1949</sup> ) AD 07, 39J 358.

Puy, sur la possession des droits comtaux sur les routes du sud du Velay, aux confins du Vivarais, la base de perception des droits de péage est rappelée. Il n'est jamais question d'un tarif en bonne et due forme qui ne semble pas exister, mais bien du fait que le péage devra être levé selon l'usage commun<sup>(1950)</sup>. Sans doute que dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, les péages représentent un phénomène encore trop nouveau pour faire l'objet d'une codification précise. Néanmoins, l'essor de l'écrit dans la société, symbolisé dans nos régions par la multiplication du notariat, mais aussi le développement commercial, font naître de nouvelles aspirations auprès des marchands ne souhaitant plus être en proie à l'arbitraire. Le caractère relativement tardif de cette consignation par écrit transparait aussi, sans doute, dans le fait que les sommes à payer sont toutes libellées en numéraire, reflet d'une époque où l'économie monétaire est déjà développée.

Le tarif enregistre donc la situation des quelques années qui précèdent sa rédaction, par codification de la coutume. Mais après ? Comment ce tarif écrit pouvait-il suivre l'évolution du commerce, sans parler des fluctuations monétaires qui sont un problème supplémentaire ? Il est d'abord nécessaire de poser la question d'un point de vue théorique. Le tarif constituant la base de perception intangible du péage, c'est selon les articles de ce dernier qu'il est levé. Ainsi, un marchand passant avec un produit nouveau n'y figurant pas est en droit de ne rien payer pour ce dernier, ce qui procure inévitablement un manque à gagner pour le seigneur péager. Inversement, quel intérêt aurait un seigneur à entretenir un péage ne pouvant percevoir des taxes que sur des produits ne passant plus sur les routes de la région ? Aucun. Il est donc évident que le tarif n'a qu'une durée d'utilisation variant au rythme des fluctuations du commerce, le seigneur ayant tout intérêt à ce qu'il soit remis au goût du jour lorsqu'apparaissent de nouvelles marchandises. L'échelonnement chronologique des tarifs que nous possédons dès le début du XIV<sup>e</sup> siècle est, en lui-même, de nature à prouver que le processus de réfection de ces derniers est bien réel, même si le faible nombre de tarifs conservés ne permet pas de bien le saisir. Nous pouvons toutefois percevoir ce processus à Alès. Le premier tarif de ce péage qui nous soit connu est rédigé en 1412, sans présager de versions antérieures disparues, puis il est révisé, certes très légèrement, en 1453<sup>(1951)</sup>. De même, l'évolution qui se dessine au XVI<sup>e</sup> siècle pour aller vers des tarifs plus simples et plus globaux peut être lue comme une réaction à la nécessité de renouveler les tarifs. En effet, plus ces derniers sont précis, plus ils détaillent les diverses marchandises, plus ils courent le risque de devenir obsolètes, ce qui n'est pas le cas avec les formes « sommaires » du XVI<sup>e</sup> siècle, taxant des catégories de produit et non les produits nommément. Il serait intéressant de posséder un nombre de tarifs vivarois antérieurs au XIV<sup>e</sup> siècle suffisant pour savoir si l'évolution vers une complexification des droits de péage, constatée en d'autres lieux entre le XII<sup>e</sup> siècle et le XIV<sup>e</sup> siècle, se remarque aussi ici<sup>(1952)</sup>. On retiendra seulement que le plus ancien tarif de péage connu aux portes du Vivarais, celui de Charbonnier, datant de 1219, est très simple : quelques articles seulement y figurent<sup>(1953)</sup>. On aurait donc alors un double mouvement en quelques trois à quatre siècles, allant de tarifs simples au XIII<sup>e</sup> siècle, vers des tarifs complexes au XIV<sup>e</sup>

---

<sup>1950</sup> ) AN J 304 n° 50.

<sup>1951</sup> ) AD 30, C 163, pièce 19.



siècle, pour ensuite constater une nouvelle simplification au XVI<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, la simplification constatée au XVI<sup>e</sup> siècle n'est pas un retour à la situation antérieure au XIV<sup>e</sup> siècle. En effet, avant ce siècle, seuls quelques produits étaient taxés, alors qu'au XVI<sup>e</sup> siècle, la globalisation des catégories de droit permet de tout prendre en compte sous un nombre d'articles réduit. On pourrait donc avancer l'idée que les modalités de perception de péage s'affinent, depuis les tarifs grossiers et incomplets jusqu'aux tarifs simples et globaux, en passant par des solutions très complexes et sans doute peu efficaces, en tout cas pas assez souples. Les exemples vivarois, associés à ceux d'autres régions, montrent qu'il n'est pas du tout impossible de changer un tarif de péage pour l'adapter aux conditions nouvelles de la route, et même si c'est rare, ou difficile à percevoir, cela se fait. On peut donc penser qu'un tarif de péage correspond, dans les grandes lignes au moins, à la réalité du trafic. En effet, le droit même de percevoir un péage perdrait toute signification si le divorce entre marchandises taxées au tarif et réalité du trafic était consommé. Il faut donc au contraire penser que la persistance des tarifs de péages, copiés sur des versions antérieures et n'intégrant que quelques modifications, est le reflet de la permanence des courants commerciaux, au moins pour les principaux produits : vin, sel, grains, bois, *etc.* en comparaison desquels les autres marchandises font figure d'épiphénomènes. A l'inverse, le XVII<sup>e</sup> siècle, qui voit apparaître d'autres matières, comme la soie par exemple, qui voit se développer les extractions minières, de charbon principalement, qui connaît aussi un essor nouveau du roulage par rapport au portage à dos de mulets, est caractérisé par un mouvement de refonte des tarifs de péage assez avancé<sup>(1954)</sup> tendant à montrer que l'on sort alors d'une longue période, non pas d'immobilisme, mais de persistance des mêmes bases commerciales.

Expression la plus directe de l'appesantissement du pouvoir seigneurial sur la route, les péages semblent se multiplier rapidement en Vivarais à partir de la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, et plus encore au XIII<sup>e</sup> siècle. A l'issue de ce siècle, plus aucune route vivaroise un tant soit peu développée n'échappe à de nombreux prélèvements et il est totalement impossible à un voyageur de cheminer pendant plus de dix à quinze kilomètres sans se voir arrêté par un poste de perception. La multiplication de ces derniers lorsque le château péager est loin de la route témoigne de la volonté de ne laisser passer aucun trafic sans en tirer profit. Néanmoins, il semble que quelques péages, comme celui d'Antraigues, ne soient pas régulièrement perçus, sans doute en raison d'une rentabilité assez limitée<sup>(1955)</sup>. On peut être surpris de la période tardive de développement des

<sup>1952</sup> ) On pensera ici au péage alpin de Montmélian [Duparc (P.) : « Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 156] et à celui de Picquigny, dans le Nord [Tourtier (Ch.) : « Le péage de Picquigny au Moyen Age », art. cité, p. 282-294].

<sup>1953</sup> ) *Layettes du Trésor des Chartes*, t. I, n°1371, p. 492 ; AN, J 332.

<sup>1954</sup> ) Pratiquement tous les péages de la région connaissent alors des modifications de tarifs afin d'intégrer ces nouveaux produits et presque tous les dossiers de la Commission des péages renferment des enquêtes effectuées au XVII<sup>e</sup> siècle à ce sujet.

<sup>1955</sup> ) Attesté en 1278, ce péage ne l'est plus jamais après malgré une documentation relativement abondante. Pesant sur un axe très secondaire, on peut penser qu'il n'est plus réellement perçu. Cf. t. II, p. 23-324.

péages, mais elle est en parfaite concordance avec les premières mentions de routes comme fiefs ou éléments de fiefs plus vastes, qui témoignent d'un intérêt nouveau que les seigneurs châtelains leur portent.

#### d- Les devoirs routiers seigneuriaux

En contrepartie du prélèvement des péages, concédé ou usurpé selon les cas et les régions, le seigneur châtelain doit normalement assurer la sécurité des voyageurs, mais aussi entretenir la route et la maintenir ouverte <sup>(1956)</sup>. Justification théorique fondamentale du péage, il est intéressant d'envisager la réalité de la situation régionale et de chercher à cerner l'implication réelle du seigneur péager dans les travaux routiers. Le dossier documentaire est toutefois limité à quelques références seulement, n'apportant que très peu de renseignements. Un seul texte nous apprend qu'un seigneur vivarois songe éventuellement à entretenir les routes de son ressort. Il s'agit du comte de Valentinois, qui rend hommage de sa seigneurie de Chalencon au roi en 1466, indiquant expressément parmi les droits en dépendant celui « de faire réparer les ponts, chemins et passaiges par les habitants de la baronnie de Chalencon » <sup>(1957)</sup>. Néanmoins, le fait de pouvoir disposer de corvées, même s'il est rappelé, n'en implique par pour autant que celles-ci soient effectivement demandées. Cependant, le Vivarais n'est pas une région où les corvées se sont maintenues jusqu'à la fin du Moyen Age et les quelques rares cas que nous connaissons ne sont souvent pas explicites. Ainsi, une journée de corvée avec des boeufs peut-elle être employée à des fins très diverses, depuis le charroi des récoltes et du bois de chauffage, jusqu'à celui de matériaux pour l'entretien des routes. Nous n'en savons rien. Le Velay voisin, pour sa part, nous livre deux exemples d'entretien de chemin imposé aux ressortissants d'une juridiction. En 1448, le précepteur de la commanderie de Chantoin impose à Guilhem *Memasials*, Pierre Flandin et Pierre Besson, de Séneujols, de réparer la route qui longe leurs terres sous peine d'amende <sup>(1958)</sup>. En 1451, la même cour met en demeure Pierre Renier de réparer le chemin de Chasalet dans la portion qui jouxte ses champs et ce, sous peine d'amende si ce n'est pas fait avant Pâques <sup>(1959)</sup>. De tels exemples, s'ils existent, n'en sont pas moins rares.

Un autre acte témoigne indirectement de l'attention, au moins formelle, que certains seigneurs peuvent porter aux routes. En 1406, Jean *Epini* sollicite de noble Astorge de *Montejoco*, régent de la juridiction de Naves, l'autorisation de couper le chemin longeant son pré pour faciliter l'écoulement des eaux le traversant <sup>(1960)</sup>. Cependant, rien n'indique que les coseigneurs de Naves aient été attentifs à l'entretien de ces mêmes routes, seule la notion d'autorité seigneuriale sur la route transparait ici.

<sup>1956</sup> ) Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 79.

<sup>1957</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3016/1.

<sup>1958</sup> ) AD 69, 48H 1378, 1<sup>er</sup> cahier, f°18v°.

<sup>1959</sup> ) AD 69, 48H 1378, 2<sup>ème</sup> cahier, f°6v°.

<sup>1960</sup> ) AD 07, 2E MJ 12, f°36.

A l'inverse, parmi les lettres patentes royales ou sénéchales imposant de faire des travaux sur tel ou tel axe, deux mettent en cause des seigneurs péagers n'effectuant pas les travaux auxquels leur droit de péage devrait les astreindre. Tout d'abord, en 1314, ce sont les habitants du Puy qui se plaignent de ce que le vicomte de Polignac, pourtant péager, n'entretient pas le pont de Brives, par lequel passe l'essentiel des relations de la ville vers l'est<sup>(1961)</sup>. En 1372, c'est Imbert de Burzet, qui est contraint de réparer la route d'Aubenas au Puy par Montpezat dans la traversée de ses terres ; cette dernière étant devenue dangereuse faute d'entretien<sup>(1962)</sup>. Il faut ensuite attendre presque 150 ans pour que l'attention du roi se porte à nouveau sur les seigneurs péagers manquant à leur devoir : Louis XI leur impose à tous les seigneurs du Languedoc de réparer les « ponts et passages [...] aux dépens des peagers »<sup>(1963)</sup>. Néanmoins, les Etats du Languedoc se plaignent à plusieurs reprises des carences des péagers, comme en 1483<sup>(1964)</sup> et 1498, lorsqu'ils remarquent que ces derniers « laissent cheoir en ruyne les ponts et ne daignent faire aucune réparation des chemins »<sup>(1965)</sup>. En 1502, les nobles présents aux Etats affirment que « la fondation et l'institution des peages et leudes dudit pais n'a pas esté faite pour la reparacion des ponts et passages »<sup>(1966)</sup>. Ces quelques rares textes ne permettent pas de se forger une opinion sur la réalité de l'action seigneuriale en faveur des routes. La multiplication des péages permet toutefois de penser que les seigneurs sont tout à fait conscients, au moins à partir du XIII<sup>e</sup> siècle, de l'intérêt financier que ces derniers peuvent représenter. De ce fait, ils n'ont probablement pas abandonné tout entretien routier, au risque de voir les circulations se détourner vers un axe voisin mieux entretenu par un gestionnaire plus avisé. D'autres cas mieux documentés laissent au contraire percer une véritable concurrence entre seigneurs, qui vise à contrôler tout le trafic. Ce contrôle ne s'exerce alors pas en interdisant de passer chez le voisin, mais au contraire par un entretien du réseau routier pour de le rendre attractif. Ainsi, à titre de comparaison, on peut constater que la majeure partie des seigneurs jurassiens et alpins s'efforce de capter le trafic franco-italien en multipliant avantages fiscaux ou matériels, en construisant halles et entrepôts commerciaux, mais aussi en entretenant ponts et routes<sup>(1967)</sup>. Cependant, dans tous ces cas où des seigneurs entreprennent des travaux d'eux-mêmes et prennent des dispositions pour l'entretien de chemins, comme dans le comté de Nice aux mains de la maison de Savoie<sup>(1968)</sup>, ou en Savoie même<sup>(1969)</sup>, on constatera qu'il s'agit de très puissants sires à la tête de principautés territoriales se

<sup>1961</sup> ) Jacotin (A.) : *Preuves de la maison de Polignac, op. cit.*, t. II, n°384.

<sup>1962</sup> ) AD 34, A 6, f°101.

<sup>1963</sup> ) AD 31, B 1900, f°192.

<sup>1964</sup> ) AD 07, C 697, doléance 13.

<sup>1965</sup> ) AD 43, 501C 6988.

<sup>1966</sup> ) AD 31, C 2276, f°48v°.

<sup>1967</sup> ) Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 92-94.

structurant en véritables états : nous sommes loin de l'éclatement du pouvoir qui prévaut en Vivarais.

De même que nous avons très peu de textes nous renseignant sur l'entretien des routes par les seigneurs péagers, l'exercice réel du *conductus et guidagium*, sauvegarde qu'il doit offrir au voyageur en regard du péage, reste le plus souvent dans l'ombre. Nous avons déjà remarqué que ce droit n'apparaît explicitement qu'à quatre reprises, dans un contexte très formel faisant douter de la réalité de sa perception. Aux périodes nous concernant, le droit de *conductus* se confond sans doute avec le droit de péage. Seuls trois actes rappellent leurs devoirs aux péagers. En 1178, Frédéric I<sup>er</sup> notifie avoir accordé à Guillaume de Poitiers, comte de Valentinois, les droits de péage sur la route de Valence à Montélimar, ajoutant que Guillaume devra protéger la route et défendre les riches, les pauvres et les pèlerins<sup>(1970)</sup>. Un autre exemple est donné en 1173-1174 lorsque Louis VII confirme un accord conclu entre Pierre, évêque du Puy, et Pons, vicomte de Polignac, prévoyant qu'au titre de leurs péages, l'évêque et l'église du Puy, ainsi que le vicomte, devront assurer la protection des marchands, des pèlerins et des voyageurs<sup>(1971)</sup>. Le même litige ressurgit encore quelques années après, en 1219, Philippe Auguste confirme alors un accord conclu entre Robert, évêque du Puy, et Pons de Montlaur, prévoyant que l'évêque et le seigneur de Montlaur lèveront un péage sur la voie publique près du château de Charbonnier. En contrepartie de ce péage le seigneur de Montlaur est tenu de protéger les marchands depuis La Ceouche et depuis Largentière jusqu'au Puy<sup>(1972)</sup>. Il est bien ici question d'exercer un devoir de protection aux voyageurs, un conduit, mais le terme *conductus* n'apparaît pas, supplanté par celui de péage. Remarquons par ailleurs que les régions où la notion de conduit, séparé du péage, semblent être celles où un pouvoir d'essence publique, comtale par exemple, se maintient fortement, comme la Champagne ou la Bourgogne déjà évoquées, le conduit relevant de l'autorité supérieure, alors que le péage, ponctuel et lié à un passage précis, relève d'une aristocratie de moindre rang<sup>(1973)</sup>. Il en est de même en Alsace, où le conduit reste longtemps une prérogative relevant directement de l'empereur<sup>(1974)</sup>. Au

<sup>1968</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 162.

<sup>1969</sup> ) Lugon (A.) : « Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du valais oriental (fin du XII<sup>e</sup> siècle-milieu du XIV<sup>e</sup> siècle) », art. cité, p. 95.

<sup>1970</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste dauphinois*, op. cit., t. I, n°4688.

<sup>1971</sup> ) AN, J 294.

<sup>1972</sup> ) *Layettes du Trésor des Chartes*, op. cit., t. I, n° 1371.

<sup>1973</sup> ) Bur (M.) : *La formation du comté de Champagne, v. 950 - v. 1150*, op. cit., p. 301-303 ; Richard (J.) : « Le conduit des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales, la frontière bourguignonne dans le comté de Bar-sur-Seine (XI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 86-92.

<sup>1974</sup> ) Zundel (A.) : « Les routes en Haute-Alsace à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 110.

XIII<sup>e</sup> siècle encore, c'est l'évêque de Sion, détenteur de pouvoir régalien, qui assure le conduit des voyageurs empruntant le col du Simplon en plein essor<sup>(1975)</sup>. Il est vrai que dès la période mérovingienne, le conduit, ou sauf-conduit est une prérogative exclusivement royale<sup>(1976)</sup>.

Aucun acte de la pratique ne nous renseigne toutefois sur l'exercice réel de ce conduit et rien ne permet de penser que les seigneurs péagers vivarois soient particulièrement attentifs à la sécurité des voyageurs traversant leurs terres. La documentation ne nous livre aucune action intentée de façon spécifique à l'encontre d'une personne ayant mis un voyageur en danger, et on est loin de la situation que l'on peut constater dans les Alpes du nord, où les comptes de châtelainie témoignent de l'exercice effectif de ce devoir de conduit, induisant des charges financières parfois lourdes<sup>(1977)</sup>.

Seigneur prédateur ou seigneur gestionnaire avisé ? Tels sont les deux aspects opposés de l'attitude du pouvoir châtelain vis-à-vis de la route, mais rien ne nous permet d'en privilégier un en particulier. Cependant, nier que certains féodaux aient pu entretenir la route afin de promouvoir des circulations dans leur ressort serait sombrer dans un misérabilisme qui n'est plus de mise concernant le Moyen Age. Au contraire, le grand nombre de péages tendrait à montrer que ces derniers ont tout à fait compris l'intérêt qu'ils pouvaient retirer de circulations actives, donc de bonnes routes.

Le déclin précoce et profond du pouvoir public et de ses représentants en Vivarais laisse, dès le XI<sup>e</sup> siècle, la route glisser de la sphère publique au domaine privé, ainsi qu'en témoigne la brutale et presque totale disparition des mentions de routes publiques. Néanmoins, n'appartenant plus au domaine public, la route ne semble pas immédiatement intéresser les seigneurs. Il faut attendre la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, et plus encore sans doute le XIII<sup>e</sup> siècle pour que cette dernière devienne un véritable enjeu de pouvoir. Cette attention nouvelle est sans doute le reflet de l'essor des circulations qui laisse entrevoir des perspectives de profits significatifs. Dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, apparaissent alors les premières mentions d'inféodation de routes et des droits y afférant, alors que le nombre de péages et les litiges à leur sujet se multiplient. La situation vivaroise constitue un contre-type parfait à celle rencontrée au coeur de l'Empire, où le pouvoir du souverain maintient la route dans le domaine public, avec l'exercice réel d'un *conductus*, prérogative ducale et comtale uniquement<sup>(1978)</sup>.

<sup>1975</sup> ) Lugon (A.) : « Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du valais oriental (fin du XII<sup>e</sup> siècle-milieu du XIV<sup>e</sup> siècle) », art. cité, p. 88.

<sup>1976</sup> ) Craecker-Dussart (Ch.) de : « L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse-Lotharingie du VIII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 194 et 197.

<sup>1977</sup> ) Morenzoni (F.) : « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice-d'Agaune à la fin du Moyen Age (1281-1450) », art. cité, p. 10-11.

<sup>1978</sup> ) Craecker-Dussart (Ch.) de : « L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse-Lotharingie du VIII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 203-214.

## B- Route et pouvoir royal à la fin du Moyen Age

---

Alors que les X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles sont caractérisés par la privatisation du réseau routier, parallèlement au déclin du pouvoir public, les deux derniers siècles du Moyen Age connaissent un retour de la notion de route publique. Remarquons que dès les années 1350, le nombre de routes dites « publiques » augmente sensiblement, alors que dans le même temps apparaissent les premières routes « royales ». La sollicitude royale à l'égard de la route est perceptible à deux niveaux : de strictes questions de droit se posent, tandis que parallèlement, l'administration royale entend prendre part à l'entretien du réseau routier. Rares en la matière, nos sources n'apportent qu'un éclairage limité sur la question.

Afin de comprendre les modalités de l'appesantissement du pouvoir royal sur la route à la fin du Moyen Age, il est nécessaire de présenter rapidement les principaux traits de l'administration capétienne en Vivarais. Théoriquement terre d'Empire jusqu'au début du XIV<sup>e</sup> siècle, le Vivarais n'enregistre pas moins une très nette avancée capétienne dès les années 1230, alors que le reste du Languedoc est rattaché à la couronne de France à la suite de l'accord de Paris de 1229. Le sénéchal de Beaucaire multiplie les actions, se livrant un véritable harcèlement sur les évêques et l'aristocratie vivaroise, qui culmine avec trois traités de paréage, l'un concernant Naves en 1275, seigneurie certes située en Uzège, mais dont le destin est très lié au Vivarais, puis Villeneuve-de-Berg en 1284 et Boucieu en 1291. Ces deux derniers aboutissent même à la fondation de deux villes neuves qui deviennent les sièges du nouveau pouvoir royal. Finalement, un traité de paréage conclu en 1308, rattache définitivement le Vivarais à la couronne de France<sup>(1979)</sup>). L'intégration du Vivarais au royaume apparaît comme un long glissement de fait, scellant d'une part le désintérêt de l'Empire pour cette petite terre d'outre Rhône, mais aussi la communauté de destin qui lie le Vivarais aux régions voisines, déjà intégrées au royaume.

Immédiatement intégré au Languedoc, le Vivarais ressort de la sénéchaussée de Beaucaire, tout en étant administré par un bailli siégeant à Villeneuve-de-Berg et un vibailly qui siége à Boucieu et prend en charge les territoires situés au nord de l'Eyrieux. Les compétences de ces deux cours sont peu définies et s'étendent au gré des affaires, du secteur judiciaire à tous les secteurs de l'administration civile et militaire<sup>(1980)</sup>. Ce n'est qu'à l'extrême fin du Moyen Age que le bailli, secondé par des juges professionnels, devient un véritable administrateur, mais les fonctions militaires, troubles du temps obligeant, l'emportent sur les questions civiles. Néanmoins, le personnel administratif du bailliage demeure réduit et la fonction judiciaire prime incontestablement<sup>(1981)</sup>. C'est donc dans une région intégrée depuis peu au royaume de France, mais qui en était déjà proche de longue date, que des représentants du sénéchal peuvent éventuellement faire

<sup>1979</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 239-248.

<sup>1980</sup> ) Rouchier (J.), Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. II, p. 145-160.

<sup>1981</sup> ) *Ibidem*, p. 257-278.

valoir des droits régaliens sur les routes.

### a- Question de droit

L'administration royale s'attache d'abord à rappeler formellement les droits régaliens sur les voies de communication. L'attention royale portée aux routes ne semble pas s'étendre à tous les axes. Seuls les plus importants sont qualifiés de royaux, les axes de moindre niveau de développement étant seulement dits « publics ». Nous ne savons comment ce choix a été effectué : décision prise à l'échelle du bailliage de Villeneuve-de-Berg, de la sénéchaussée de Beaucaire, ou simplement par la pratique, qui a sélectionné de fait un certain nombre de chemins ? Par exemple en 1405, un litige oppose le bailli de Vivarais et divers nobles accusés d'avoir arrêté et maltraité des marchands cheminant pourtant sur les « chemins du roi », axes bien identifiés et sur lesquels s'exerce le *conductus* royal<sup>(1982)</sup>. Cette sauvegarde semble intervenir beaucoup plus tardivement dans la région que dans le cœur du royaume où les premières mentions d'une protection royale accordée aux voyageurs sont de la fin du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(1983)</sup>. Il est évident que le Vivarais relevant alors de l'Empire, nous ne pouvons avoir dès lors mention de conduit royal, mais le même décalage chronologique en défaveur du Vivarais se constate par la suite. Alors que les premières mentions de routes royales apparaissent au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle dans la région, au même moment, dans le nord du royaume, toute route publique devient royale. Ce n'est pas encore le cas en Vivarais au XV<sup>e</sup> siècle, puisqu'il est expressément fait mention en 1405 des chemins du roi, biens différenciés des autres<sup>(1984)</sup>. On peut penser que l'intégration assez récente du Vivarais au royaume n'a pas encore permis à l'administration royale de s'implanter fortement et de réduire la marge de manoeuvre de l'aristocratie châtelaine détentrice des routes. Les représentants du roi laissent même entendre que ce dernier est propriétaire des chemins concernés. En effet, en 1443, les droits fonciers du roi sur les routes sont rappelés et le sénéchal confirme alors que même les arbres qui bordent les grands chemins n'appartiennent qu'au souverain<sup>(1985)</sup>.

Ces actes concernent les routes terrestres, mais il en est de même sur la voie fluviale, au sujet de laquelle le roi réaffirme ses droits à plusieurs reprises tout au long du XV<sup>e</sup> siècle. Une attention toute particulière est même portée à la bande de terre mal délimitée et fluctuante qui, de part et d'autre du chenal navigable du Rhône sert de chemin de halage<sup>(1986)</sup>.

<sup>1982</sup> ) AN, P 1398/2, cote 672 ; Huillard-Bréholles (J.-L.-A.) et Lecoy de La Marche : *Titres de la maison ducale de Bourbon, op. cit.*, n°4601.

<sup>1983</sup> ) Bautier (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », art. cité, p. 80.

<sup>1984</sup> ) AN, P 1398/2, cote 672 ; Huillard-Bréholles (J.-L.-A.) et Lecoy de La Marche : *Titres de la maison ducale de Bourbon, op. cit.*, n°4601.

<sup>1985</sup> ) AD 30, A1, f°1126.

<sup>1986</sup> ) Rossiaud (J.) : « Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 283.

Nous ne possédons cependant aucun document relatant un conflit ouvert entre un seigneur péager et le roi sur un point de droit. Plus que par ces quelques actes rappelant les droits formels du roi sur les routes, c'est au travers de la gestion administrative quotidienne que l'action royale s'exprime le mieux.

### **b- Modalités pratiques et expression matérielle du contrôle royal**

Afin d'asseoir son contrôle sur la route, la monarchie instaure en Languedoc des « commissaires royaux sur le fait des chemins », mais ces derniers ne semblent pas instrumenter régulièrement en Vivarais. Il est vrai qu'aucun de ces postes n'est permanent et ne correspond à une circonscription précise, mais qu'ils sont missionnés en fonction des problèmes spécifiques qui se rencontrent<sup>(1987)</sup>. Tout au plus, en 1359, Raymond Guilhem est-il chargé par le sénéchal de Beaucaire de faire réparer les mauvais pas, ponts et chemins de la sénéchaussée<sup>(1988)</sup>. Ensuite, en 1392, nous savons qu'un messenger apporte à Baix une commission de la cour de Villeneuve-de-Berg sur le fait des chemins, sans que nous en connaissions plus la teneur<sup>(1989)</sup>. En 1441, le sénéchal laisse la possibilité à son bailli de charger « des gens experts et connaissants en telles choses » d'inspecter les chemins du diocèse de Mende, mais il ne s'agit pas dans ce cas de commissaires spécifiquement désignés à cette fin, la responsabilité de l'inspection incombant en définitive au bailli, qui peut seulement se faire seconder<sup>(1990)</sup>. En 1449, à Sétias, sur la paroisse de Meyras, une information est ouverte contre un paysan accusé d'avoir indûment labouré la route royale d'Aubenas au Puy. C'est alors le juge royal de Vivarais, siégeant à Villeneuve-de-Berg, qui se charge de poursuivre le contrevenant sans qu'intervienne un quelconque commissaire spécialisé en matière routière<sup>(1991)</sup>. Ce n'est qu'en 1466 qu'est attesté en Vivarais le premier commissaire royal sur le fait des chemins. Il donne alors l'autorisation aux célestins du couvent de Colombier-le-Cardinal de déplacer la route de Boulieu à Champagne qui les gêne dans la jouissance d'un étang<sup>(1992)</sup>. Deux années après, en 1468, le même problème se pose à nouveau pour un autre étang et ce n'est plus un commissaire spécialisé qui statue, mais le lieutenant du bailli de Vivarais<sup>(1993)</sup>. Il apparaît donc que les officiers royaux spécialisés « sur le fait des routes » n'instrumentent presque jamais en Vivarais, cette tâche étant dévolue le plus souvent au bailli de Vivarais ou à ses subordonnés, ou encore au sénéchal et à ses

<sup>1987</sup> ) Mesqui (J.) : *Les ponts avant le temps des ingénieurs*, op. cit., p. 37.

<sup>1988</sup> ) AD 34, A 5, f°78.

<sup>1989</sup> ) AM BAIX, CC1, f°23.

<sup>1990</sup> ) AD 34, A 11, f°242.

<sup>1991</sup> ) AD 07, 2E 1566, f°72v°.

<sup>1992</sup> ) AD 07, 11H, non coté, (ancienne cote : sac 2, pièce O1).

<sup>1993</sup> ) AD 07, 11 H, non coté, (ancienne cote : sac 8, pièce Q1).



hommes pour les causes plus importantes, touchant une région plus large que le seul Vivarais. Si une certaine structuration de l'action des services royaux en matière routière intervient en Bas-Languedoc ou en Gévaudan, rien ne permet de la percevoir clairement en Vivarais aux deux derniers siècles du Moyen Age <sup>(1994)</sup>.

Pourquoi la monarchie est-elle appelée à intervenir en matière routière et comment le fait-elle ? On peut différencier trois cas : le premier rassemble les actions visant à faire respecter les droits du roi sur les routes, le second les actions attachées à la suppression des péages indus, et enfin, le troisième, celles destinées à remédier aux carences d'entretien du réseau routier.

Nous l'avons déjà expliqué, la notion de route royale apparue au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle renvoie au sauf-conduit royal dont bénéficient normalement les voyageurs suivant de tels axes. Les exemples d'une réelle action en la matière sont cependant rares. La prudence s'impose en outre devant les lacunes des sources judiciaires royales en Vivarais et pour la sénéchaussée de Beaucaire dans son ensemble <sup>(1995)</sup>. Nous ne possédons aucune trace d'intervention royale à l'encontre d'une personne ayant commis des méfaits envers un voyageur sur une route royale. Seul un acte rappelle opportunément le conduit royal en 1405, mais il s'agit là de s'opposer à plusieurs péagers, peut-être avec l'arrière-pensée de contester leurs droits <sup>(1996)</sup>. Si on peut douter de l'exercice réel du conduit royal, l'exemple déjà évoqué des célestins de Colombier-le-Cardinal demandant à deux reprises au roi, en 1466 et 1468, l'autorisation de déplacer un chemin royal de quelques centaines de mètres laisse penser que l'administration veille au respect des droits royaux formels.

Il est intéressant de constater que le sénéchal est plus actif pour lutter contre la prolifération de nouveaux péages, intervenant, il est vrai, un à deux siècles après leur période de création massive. L'interdiction de nouveaux péages peut s'exercer à deux niveaux. Elle peut concerner un droit spécifique, comme lorsqu'en 1322, le sénéchal interdit au seigneur du château de Labeaume de lever un nouveau droit dans son mandement <sup>(1997)</sup>. Elle peut aussi avoir une portée générale, ainsi en 1369, lorsque tous les nouveaux péages sont visés, sans précision d'ancienneté, de lieu et de péager <sup>(1998)</sup>.

Les services de la monarchie s'intéressent finalement avant tout à l'entretien des

<sup>1994</sup> ) Dognon (P.) : *Les institutions politiques et administratives du pays de Languedoc du XIII<sup>e</sup> siècle aux guerres de religion*, op. cit., p. 339<sup>bis</sup> -340 et 373<sup>bis</sup>.

<sup>1995</sup> ) Seuls quelques registres de cours sont conservés pour la justice royale de Villeneuve-de-Berg, et encore s'agit-il de la justice seigneuriale du lieu appartenant pour moitié au roi, et non de la juridiction bailliagère [AD 07, 16B 1 à 5], alors qu'il ne subsiste que quelques lambeaux des archives du présidial de Nîmes [AD 30, B, non classé].

<sup>1996</sup> ) AN, P 1398/2, cote 672 ; Huillard-Bréholles (J.-L.-A.) et Lecoy de La Marche : *Titres de la maison ducale de Bourbon*, op. cit., n°4601.

<sup>1997</sup> ) AD 34, A 5, f°89.

<sup>1998</sup> ) AD 34, A 6, f°49.

routes. Ils ne font jamais faire de travaux à leurs frais, mais au travers de lettres patentes ou de commissions, les imposent aux seigneurs péagers défaillants, qu'il s'agisse là aussi de cas spécifiques, ou d'injonctions données à l'échelle de la sénéchaussée. Ainsi, en 1372, au titre des péages qu'il perçoit, Imbert de Burzet, seigneur de l'arrière-pays albenassien, se voit contraint de réparer la route d'Aubenas au Puy par Montpezat, son mauvais état constituant un danger pour les voyageurs <sup>(1999)</sup>. Il en est de même en 1441 à l'échelle de l'ensemble du Gévaudan voisin, le sénéchal imposant de faire faire les travaux nécessaires au réseau routier très dégradé <sup>(2000)</sup>. C'est encore ce que Louis XII demande par une lettre patente de 1501 concernant tout le Languedoc, où des travaux routiers doivent être entrepris « aux dépens des péagers » <sup>(2001)</sup>.

Dans tous les cas, aux deux derniers siècles du Moyen Age, le pouvoir royal n'exerce qu'un contrôle très limité sur les routes, ne parvenant jamais à battre durablement en brèche les détenteurs de droits féodaux. Tout au plus, l'administration royale rappelle-t-elle à quelques reprises les droits du souverain sur les routes, alors que les plus importantes sont dites « royales » à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Cela ne semble pourtant pas avoir de conséquence pour le voyageur, puisque nous n'avons aucun témoignage de l'exercice effectif et régulier d'un quelconque *conductus*. Le second axe d'action de la monarchie, interdire la prolifération de nouveaux péages, semble lui aussi d'une portée singulièrement limitée : le roi interdit de créer de nouveaux péages, mais ce mouvement touche à sa fin, puisqu'il essentiellement est à placer au XIII<sup>e</sup> siècle. Pour finir, nous avons vu que le roi s'efforce de rappeler les féodaux péagers à leurs obligations d'entretien du réseau routier. Quelles sont les conséquences réelles de ces mises en demeure ? Outre le fait qu'elles soient rares, elles sont sans doute peu efficaces dans la mesure où elles concernent généralement de grands ensembles, un diocèse, voire la sénéchaussée, ou même le Languedoc. Les interventions ponctuelles, ayant sans doute plus d'effet puisque ciblées, ne sont pas le lot commun. Remarquons qu'en aucun cas le roi ne prend lui même en charge la réparation des routes, mais qu'il s'agit toujours d'en répercuter les frais sur les péagers : l'implication du pouvoir royal est donc très limitée.

### C- Le rôle des autorités municipales et des états naissants

---

Parallèlement à l'autorité royale et seigneuriale, sans doute même en raison de leurs défaillances, les communautés urbaines, puis les Etats, naissant à la fin du Moyen Age, assument des responsabilités dans l'entretien des routes, s'attachant principalement à l'entretien et à la réfection des ouvrages d'art. Ainsi, dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, les autorités municipales de Tournon prennent en charge la reconstruction du pont sur le Doux qu'une crue vient d'emporter, nommant en 1252 des pontonniers chargés du nouvel ouvrage <sup>(2002)</sup>. De même le pouvoir municipal joyeusain s'occupe de la construction du

<sup>1999</sup> ) AD 34, A 6, f°101.

<sup>2000</sup> ) AD 34, A 11, f°242.

<sup>2001</sup> ) AD 31, B 1900, f°192.

pont sur le Beaume en 1342<sup>(2003)</sup>, tandis qu'en 1436, les consuls d'Alès lèvent un subside spécial pour reconstruire le Pont Neuf sur le Gardon<sup>(2004)</sup>. Des localités de moindre importance, dépourvues de structures municipales fixes, prennent aussi leur part à l'entretien du réseau routier. C'est le cas de la population de Vogüé, qui en 1456, se lance dans la construction *ex nihilo* d'un pont sur l'Ardèche<sup>(2005)</sup>. Toutefois, jamais les autorités municipales ne semblent financer des travaux sur les routes en rase campagne, loin de tout ouvrage d'art. C'est une différence significative opposant les communautés peu structurées et peu puissantes du Vivarais aux forts pouvoirs urbains d'autres régions, tels que ceux du Nord<sup>(2006)</sup>. En Provence, les archives des communautés d'habitants, ô combien nombreuses, indiquent que plusieurs villes et bourgades effectuent des travaux en rase campagne<sup>(2007)</sup>. Il en est de même en Gascogne, où les principales communautés prennent en charge l'entretien du réseau routier, ce qui tranche nettement avec la situation vivaroise<sup>(2008)</sup>.

Il est toutefois difficile d'expliquer cette différence d'attitude entre les communautés de régions finalement relativement proches, comme la Provence. Certes, la prudence s'impose lorsque l'on formule ce type de remarque dans la mesure où les sources documentaires municipales sont rares en Vivarais, et qu'elles abondent en Provence, ce qui peut être à l'origine des différences constatées qui ne seraient alors que le fruit des aléas documentaires. Néanmoins, le total silence des quelques fonds vivarois conservés incite à penser que ce n'est pas la seule raison, sans que nous puissions pour autant en trouver une autre.

Le plus souvent, les communautés d'habitants se font concéder par le roi un droit de barre temporaire portant sur le trafic passant en un point donné, destiné à financer tel ou tel ouvrage, à l'image de ce qui se fait pour les ouvrages d'art de taille supérieure<sup>(2009)</sup>. Ces droits ne sont nullement à confondre avec des péages, puisqu'ils sont strictement casuels et théoriquement limités dans le temps. Ainsi, en 1371, un droit de barre est concédé pour la réfection du pont de la Sainte<sup>(2010)</sup>, sur la route de Vienne au Puy par le

<sup>2002</sup> ) AD 07, 52J 114, f°225.

<sup>2003</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°14.

<sup>2004</sup> ) AD 34, A 11, f°72.

<sup>2005</sup> ) de Vogüé (E.-M.) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, *op. cit.*, pièce justificative n°51.

<sup>2006</sup> ) Derville (A.) : « La première révolution des transports continentaux (c. 1000 – c. 1300) », art. cité, p. 188.

<sup>2007</sup> ) Grassi (M.-C.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, p. 159-160.

<sup>2008</sup> ) Taher (M.) : *Recherches sur la circulation terrestre en Aquitaine occidentale au Moyen Age, aspects politiques et religieux*, *op. cit.*, p. 100-101.

<sup>2009</sup> ) Mesqui (J.) : *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, *op. cit.*, p. 26-28.

Pilat. De même, en 1351, les consuls de Tournon s'en font concéder un afin de financer la reconstruction du pont du Doux<sup>(2011)</sup>. En 1436, ce sont encore les habitants d'Alès qui obtiennent le même droit pour restaurer le Pont Neuf enjambant le Gardon<sup>(2012)</sup>. Néanmoins, une fois concédés, ces droits devaient être difficiles à supprimer. Les travaux de pontonnage ne sont pas de ceux qui se terminent en quelques années, et la tentation devait être grande de les faire perdurer plus que de raison. C'est ainsi que les barrages perçus au Pouzin, à La Voulte, à Annonay ou à Beauchastel au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle doivent être levés par une décision royale qui met fin à leur maintien illégal<sup>(2013)</sup>. C'est donc une entrave supplémentaire à la circulation qui s'ajoute aux multiples péages recensés.

Les Etats du Vivarais, de même que les Etats du Languedoc, s'intéressent au réseau routier. Il est vrai que la bourgeoisie marchande, qui tient une place prépondérante dans ces assemblées, est la première concernée par l'entretien des routes.

Pour leur part, dès 1405, les Etats de Languedoc se plaignent du mauvais entretien du réseau routier et demandent au roi que de fortes « contraintes » soient imposées aux péagers manquant à leurs devoirs, doléance formulée à nouveau en 1483<sup>(2014)</sup>, puis en 1498<sup>(2015)</sup> et en 1502<sup>(2016)</sup>. Ils n'entendent pas pour autant déroger au principe voulant que l'entretien de la route relève de la responsabilité des seigneurs péagers, et les quelques rares subsides routiers qu'ils distribuent ne concernent pas le Vivarais<sup>(2017)</sup>. En outre, pour cette question, ils s'en remettent le plus souvent aux assemblées d'assiettes diocésaines, donc en ce qui nous concerne, aux Etats du Vivarais.

Les Etats du Vivarais ont une approche plus directe de la question, puisqu'en 1500, ils subventionnent eux-mêmes à hauteur de 40 livres, somme il est vrai dérisoire eu égard au coût global des travaux, la construction d'un pont sur l'Ardèche, à son embouchure avec le Rhône<sup>(2018)</sup>. A la fin du Moyen Age, la voirie ne fait cependant pas directement partie des attributions de cette assemblée, et elle ne s'en empare que progressivement, timidement, n'ayant pas de politique suivie en la matière avant les XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles.

<sup>2010</sup> ) AD 34, A 6, f°95v°.

<sup>2011</sup> ) AD 07, 52J 56, f°398.

<sup>2012</sup> ) AD 34, A 11, f°72.

<sup>2013</sup> ) AD 34, A 6, f°50v°.

<sup>2014</sup> ) AD 07, C 697, doléance n°13.

<sup>2015</sup> ) AD 43, 501C 6988.

<sup>2016</sup> ) AD 31, C 2276, f°48v°.

<sup>2017</sup> ) Gilles (H.) : *Les Etats de Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 225.

<sup>2018</sup> ) Rouchier (J.), Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. 2, p. 451.

2019 )

L'action municipale, de même que celle des Etats, reste limitée, désordonnée et finalement peu efficace, sauf peut-être en ce qui concerne la construction des ponts, largement prise en charge par les municipalités. A leur décharge, il est vrai que les municipalités et les Etats n'ont théoriquement aucune compétence en la matière et, surtout, ne peuvent compter que sur des rentrées fiscales ponctuelles et limitées.

La route médiévale est incontestablement un enjeu de pouvoir. Attribut du pouvoir régalien au haut Moyen Age, la notion même de route publique est rapidement balayée au XI<sup>e</sup> siècle, pour laisser la place à une route contrôlée par les seigneurs châtelains. Elle devient alors un bien susceptible, dans certains cas, de devenir un fief à part entière. La profonde et rapide désagrégation des structures publiques en Vivarais ne laisse subsister aucun contrôle public sur la route et le nombre de péages se multiplie alors de manière frénétique dès que la route devient une source de revenus potentielle, dans la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle et plus encore au XIII<sup>e</sup> siècle. Le Velay voisin offre là un contre-exemple intéressant, puisqu'un pouvoir comtal subsiste, qui interdit partiellement la privatisation des droits routiers et la multiplication des péages.

A la fin du Moyen Age, alors que la monarchie s'implante en Vivarais, cette dernière tente timidement de faire valoir ses droits sur les principales routes, ce qui semble relativement bien réussir. L'essor des « routes royales » en témoigne, mais aussi les quelques cas où une personne demande à l'administration royale l'autorisation de déplacer un chemin, ou encore, le seul exemple que nous connaissons d'action intentée contre un contrevenant ayant dégradé une route royale. La monarchie ne prend cependant jamais l'entretien de la route en charge et le laisse prudemment aux bons soins et aux dépenses des seigneurs péagers, même si la volonté de lutter contre la prolifération des péages est quelques rares fois affichée.

Si les seigneurs péagers peuvent éventuellement engager des dépenses pour réparer les routes, c'est finalement aux communautés d'habitants que cette charge revient pour l'essentiel. Elles financent généralement pour une large part la construction des ponts, ce qui est indiscutablement le plus coûteux. Elles ne s'engagent nullement dans l'entretien des routes elles-mêmes, sans doute laissées le plus souvent dans un état de relatif abandon.

## Conclusion de la quatrième partie

Nous nous sommes proposé d'aborder dans cette section différentes questions qui concourent à mettre en lumière tel ou tel aspect particulier de l'histoire de la route en Vivarais.

L'étude toponymique nous apprend avant tout que la route est un élément structurant majeur du paysage. Elle en marque souvent les limites, mais surtout elle caractérise

<sup>2019</sup> ) Le Sourd (A) : *Essai sur les Etats de Vivarais*, op. cit., p. 204-207.

certaines quartiers, ainsi que le rappellent plusieurs toponymes comme Lestrade. Plus encore, des toponymes spécifiques sont forgés pour rendre compte des caractéristiques de la route, comme l'Echelette, ou la Ravicole, désignant les pentes les plus fortes, ou encore le Tracol, s'appliquant à un col où passe la route. C'est pour cette raison qu'elle s'inscrit inévitablement dans la longue durée.

Ainsi, le réseau routier antique perdure jusqu'au coeur du Moyen Age, et même jusqu'à nous dans la plupart des cas. Pourtant, le réseau routier médiéval n'est globalement pas tributaire du réseau antique : un reclassement des différents chemins s'est opéré, les critères de développement du début de notre ère n'étant pas ceux du plein Moyen Age. Seuls les axes qui correspondent aux besoins du temps connaissent encore un développement significatif, alors que les autres sont réduits au rang de chemins locaux. Le Moyen Age a donc fait fructifier un héritage, conservant ce qui lui était utile et abandonnant le reste.

Marquant le paysage, inscrite dans la longue durée, vecteur de richesses, la route ne pouvait qu'attirer les convoitises des puissants qui s'expriment par la mainmise des seigneurs châtelains sur le trafic, d'autant que le déclin rapide et complet de toute autorité publique leur laisse le champ libre. Dès que les circulations s'intensifient et qu'elles laissent espérer des profits substantiels, les péages se multiplient et la route est inféodée au même titre que d'autres droits. Ce n'est finalement qu'à la fin du Moyen Age que l'autorité royale commence à affirmer le caractère public de la route, alors que les communautés d'habitants, conscientes de l'intérêt que présente pour elles un réseau routier en bon état, prennent en charge l'entretien des ponts.

Toutefois, c'est sans doute en matière de peuplement et de répartition de l'habitat que l'influence de la route de fait le plus sentir.

## ***Partie 5 : Réseau routier, espace et peuplement : de la paroisse altimédiévale à la ville***

Il est intéressant de chercher à comprendre quel rôle la route a pu jouer dans la structuration de l'espace et l'organisation du peuplement de la région. Comme nous l'avons déjà fait à plusieurs reprises, il est ici indispensable de déborder largement du cadre chronologique que nous nous sommes fixé au début de cette étude. En effet, les phénomènes de peuplement ne se laissent pas, moins encore que d'autres, cerner à l'échelle de quelques décennies, ou de quelques siècles. Ils demandent à être considérés sur la très longue durée, nous imposant parfois de travailler sur la fin de l'Antiquité et sur le très haut Moyen Age.

Le cadre paroissial constituant l'une des premières strates d'organisation du peuplement, c'est donc naturellement qu'une étude sur les relations unissant peuplement et routes doit aborder la question de la structuration du réseau ecclésial et paroissial en fonction du réseau viaire.

Prolongement de la réflexion engagée sur les relations qu'entretiennent les structures de pouvoir et la route, la question de l'implantation des châteaux et des *castra* en liaison avec le réseau viaire se pose et retiendra ensuite notre attention.

Pour finir, et c'est sans doute cet aspect qui est le plus important dans les relations

entre peuplement et routes, nous aborderons la question du développement urbain en liaison avec le réseau viaire et les courants commerciaux qui l'empruntent, aspect qui nous conduira jusqu'à la fin du Moyen Age.

## Chapitre 1 : Route et lieux de culte

La relation qu'entretient le réseau routier et les lieux de culte peut être envisagée à deux niveaux : celui de la mise en place du réseau ecclésial puis paroissial au haut Moyen Age, qui est fondamentalement une question d'histoire du peuplement, mais aussi celui de l'implantation et du développement des établissements monastiques de la région, et de leurs congrégations. Il n'a pas été possible, comme nous le ferons pour les châteaux, de nous livrer à une analyse globale des relations route-église afin de quantifier les différents cas rencontrés, et déterminer dans quelle proportion la route a attiré l'église et réciproquement, ou encore si les deux se sont mutuellement ignorées. Ce travail aurait impliqué une étude globale des paroisses altimédiévales et de l'ensemble des lieux de culte dépassant nos possibilités et nos objectifs. L'étude d'exemples manifestement révélateurs, si elle n'a pas la même valeur qu'une approche globale et exhaustive, permet néanmoins de préciser un certain nombre de données.

### A- Eglises, paroisses et routes

---

Les relations entre églises et réseau routier se perçoivent à deux niveaux. D'une part, la route peut avoir influencé les choix d'implantation des églises, ces dernières étant attirées par l'axe, ou encore, réalité rigoureusement inverse, mieux connue car plus facilement perceptible, les ressorts paroissiaux ont été limités par les axes routiers. L'examen de la situation vivaroise permet de retrouver ces deux cas de figure correspondant à deux états du peuplement altimédiéval pour lesquels la route joue un rôle différent. L'attraction d'une route sur les paroisses primitives du très haut Moyen Age a déjà fait l'objet d'attentions ponctuelles <sup>(2020)</sup>, mais ce n'est pas encore un thème qui a souvent été développé. La méconnaissance générale des réseaux routiers du haut Moyen Age, associée à celle des implantations paroissiales anciennes n'aide d'ailleurs pas les recherches dans ce domaine et demande d'abord quelques précisions méthodologiques.

Identifier les églises primitives et cerner leur période de fondation n'est pas une tâche aisée et demande de croiser de nombreuses sources complémentaires. Toutefois, le diocèse de Viviers est l'un des seuls de la région pour lesquels nous ayons conservé de la documentation écrite couvrant le très haut Moyen Age. La *Carta vetus*, premier cartulaire de l'église cathédrale de Viviers, compilé au XII<sup>e</sup> siècle, renferme de nombreuses notices de donations d'églises effectuées en sa faveur entre le V<sup>e</sup> siècle et le VIII<sup>e</sup> siècle <sup>(2021)</sup>. Elle permet de dresser une première liste d'églises existant alors.

---

<sup>2020</sup> ) Vion (E.) : « Itinéraires et lieux habités : les deux pôles de l'analyse archéologique des réseaux routiers », art. cité ; Denimal (P.) : *La voie aquitaine d'Agrippa de Lyon à Saintes*, op. cit., p. 511-531.



Néanmoins, la *Carta vetus* est sans équivalent dans les diocèses de Valence et de Vienne couvrant le nord du Vivarais royal tardimédiéval, ce qui nous place devant un déséquilibre documentaire. Parallèlement, dans la région, les travaux archéologiques n'ont que très rarement porté sur le haut Moyen Age et seuls quelques édifices de ces époques ont fait l'objet d'investigations plus ou moins poussées, permettant de compléter très ponctuellement les données de la *Carta vetus*. En définitive, l'étude des vocables des paroisses demeure encore le plus souvent la seule solution permettant de situer chronologiquement leurs origines<sup>(2022)</sup>. Malgré toutes les critiques qui ont pu être formulées à leur sujet, l'étude conjointe du vocable et du contexte régional en matière de peuplement permettent de proposer des datations que l'archéologie ou plus encore la *Carta vetus* confirment souvent a posteriori. Deux cas de figure semblent s'opposer fortement, celui des régions de forte occupation antique et celui des secteurs de peuplement issu du haut Moyen Age.

### a- Le cas des régions d'occupation antique forte

Nous avons déjà eu à l'évoquer, le Vivarais antique n'est pas partout peuplé aussi densément. Le Bas-Vivarais calcaire, jusqu'aux premiers contreforts des Cévennes, ainsi que le sillon rhodanien, apparaissent comme les régions alors les plus peuplées, auxquelles il faut associer, dans une moindre mesure, le plateau annonéen. Le reste du Vivarais fait très largement figure de désert humain particulièrement peu peuplé, voire vide d'hommes<sup>(2023)</sup>. Dans les régions d'occupation humaine ancienne que nous venons d'évoquer, l'implantation des premières églises fait suite à la christianisation des populations en place. Il faut toutefois différencier nettement paroisses primitives et églises domaniales privées, dont la situation routière, nous le verrons, diffère largement.

### Les grandes paroisses primitives

Il n'est pas toujours aisé de faire la différence entre une église domaniale et un centre de paroisse ancien, mais l'archéologie peut nous y aider, de même que l'analyse des vocables. Ainsi, du sud au nord du Vivarais, au moins six églises paroissiales du très haut Moyen Age peuvent être localisées en l'état actuel des recherches<sup>(2024)</sup>. Il ne nous appartient pas ici de les présenter en détail, mais uniquement d'en dresser la liste afin d'envisager les relations qu'elles entretiennent avec le réseau routier. C'est d'abord, au

---

<sup>2021</sup> ) Ce document, compilé au XII<sup>e</sup> siècle, nous est connu par une copie du XVII<sup>e</sup> siècle due à Jacques de Bannes, chanoine de l'église de Viviers, qui l'a repris sur une copie de 1407, l'original ayant disparu au XVI<sup>e</sup> siècle et la copie de 1407 pendant la Révolution [Cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 12]. Nous avons pour notre part utilisé l'édition de ce texte figurant dans Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. I, p. 636-640.

<sup>2022</sup> ) Aubrun (M.) : *La Paroisse en France, des origines au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 15-18 et 39-42.

<sup>2023</sup> ) Malgré plusieurs opérations archéologiques et plusieurs prospections liées à la carte archéologique du Ministère de la Culture, aucun travail récent ne fait le point sur l'état du peuplement antique. On pourra toutefois se reporter à Lauxerois (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, op. cit., p. 105-115 et, plus récent, Laffont (P.-Y.) : *Château, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op.cit., p. 49-53.

sud, le groupe paroissial Saint-Julien et Saint-Jean de Salavas associé à une nécropole des V<sup>e</sup>-VIII<sup>e</sup> siècles, connu grâce à de nombreuses campagnes de fouilles archéologiques<sup>(2025)</sup>. Non loin de ce dernier, à Ruoms, une église Notre-Dame est associée à une église Saint-Jean au X<sup>e</sup> siècle, laissant penser à un groupe baptismal altimédiéval, d'autant que les vestiges de l'église Saint-Jean en question, aujourd'hui intégrés dans l'église paroissiale Saint-Pierre, présentent un plan polygonal évoquant celui d'un baptistère<sup>(2026)</sup>. Plus proche du sillon rhodanien, Saint-Etienne-de-Mélas, non loin du Teil, a aussi probablement été une paroisse primitive<sup>(2027)</sup>. Au pied des Cévennes, l'église Saint-Pierre, située au sud-est d'Aubenas, associée à un *vicus* et à de nombreuses inhumations de l'Antiquité tardive et du haut Moyen Age évoque aussi probablement l'existence d'une telle paroisse<sup>(2028)</sup>. Dans le sillon rhodanien, à Meysse, un groupe baptismal des V<sup>e</sup>-VI<sup>e</sup> siècles a été mis au jour sous l'église Saint-Jean-Baptiste du XI<sup>e</sup> siècle<sup>(2029)</sup>. Au nord du Vivarais, une église paroissiale Notre-Dame, associée à un probable baptistère Saint-Jean, a été mise en évidence à Soyons, implantée au coeur d'un *vicus*<sup>(2030)</sup>. Pour finir, un groupe paroissial a peut-être existé à Annonay, probable *vicus*, l'église Notre-Dame associant encore au XVIII<sup>e</sup> siècle une chapelle Saint-Jean, située à quelques mètres au nord-est de cette dernière<sup>(2031)</sup>.

Faute d'enquête spécifique, notre connaissance de ces églises est encore limitée,

<sup>2024</sup> ) On est donc bien loin de la trentaine retrouvée en Limousin par Michel Aubrun [Aubrun (M.) : *L'ancien diocèse de Limoges des origines au milieu du XI<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 298-299], mais il est vrai que la question n'a encore jamais fait ici l'objet de recherches systématiques, ce qui permettrait sans conteste de compléter ce premier tableau très lacunaire.

<sup>2025</sup> ) Les différentes campagnes de fouilles ont fait l'objet de publications régulières, mais le lecteur se reportera avec profit à l'ouvrage de synthèse récent Helmling (J.-R.) : *Les églises disparues de Salavas, près de 2000 ans d'histoire inscrits dans le site de la Gleizasse*, op. cit.

<sup>2026</sup> ) Les églises Saint-Etienne, *Sancti Eventii* (?), Sainte-Marie et Saint-Jean, situées à Ruoms, sont données à l'abbaye de Cluny dans la seconde moitié du X<sup>e</sup> siècle [Cluny, t. II, n° 929 p. 39]. Toutes sont actuellement identifiées, sauf l'église Saint-Jean, associée à Notre-Dame dans la donation. Néanmoins, l'église actuellement mitoyenne de Notre-Dame est dédiée à saint Pierre. Edifice des XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, son abside est le vestige d'un bâtiment antérieur de plan polygonal. On peut donc suggérer qu'il s'agit des vestiges d'un ancien baptistère Saint-Jean, dont le vocable a changé après la prise de possession par Cluny, ce dernier devenant la base de l'église Saint-Pierre. Aucune étude de synthèse n'existe encore sur Ruoms, mais le mémoire de maîtrise de Nicolas Clément, actuellement en cours à l'université Lyon 3, portant sur l'Antiquité tardive et le haut Moyen Age, apportera sans doute toute lumière sur la question.

<sup>2027</sup> ) Saint-Jean (R.), Nougaret (J.) : *Vivarais et Gévaudan romans*, op. cit., p. 45-46.

<sup>2028</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 62.

<sup>2029</sup> ) Reynaud (J.-F.) : « Meysse, église Saint-Jean-Baptiste, ancien baptistère », art. cité, p. 211-213.

<sup>2030</sup> ) Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 85-90.

<sup>2031</sup> ) AD 07, C 785.

mais dans tous les cas, on remarquera l'étroite relation que ces édifices entretiennent avec le réseau routier : l'église de Salavas est au bord de la voie d'Antonin, de même que celles de Ruoms et de Mélas. L'église de Soyons est mitoyenne de la route rhodanienne, ainsi que celle de Meysse. Celle de Saint-Pierre-sous-Aubenas est au bord de la route du pied des Cévennes et celle d'Annonay est au carrefour de plusieurs axes montant du sillon rhodanien vers le Velay. Certes, notre connaissance de ces églises est très incomplète, ce qui affaiblit assurément ce type d'observation, mais cette implantation routière est sans doute à expliquer indirectement par le caractère « urbain » de ces églises. La majorité d'entre elles est en effet implantée dans un *vicus* assuré ou probable, comme Annonay, Ruoms, Saint-Pierre-sous-Aubenas ou Soyons, ce qui, par conséquence, peut expliquer leur proximité par rapport à un axe routier<sup>(2032)</sup>. Seuls quelques cas, comme les églises de Salavas, Meysse et éventuellement Mélas semblent implantées loin de toute agglomération.

### Les églises domaniales

Alors que le semis initial d'églises paroissiales s'étoffe, par création d'oratoires domaniaux privés ou par initiative épiscopale<sup>(2033)</sup>, ces nouvelles fondations du haut Moyen Age constituent le contretypé parfait des églises paroissiales primitives. Pour autant que l'on puisse les identifier, et la *Carta vetus* nous aide beaucoup ici, elles sont toutes ou presque situées loin du réseau routier. Ainsi, l'église Saint-Martin-de-Beyssac, dotée dans la première moitié du VI<sup>e</sup> siècle par Venance, évêque de Viviers, est-elle loin de toute route. Il en est de même pour celles apparaissant alors sur le rebord du Coiron, comme l'église Saint-Laurent, ou encore Saint-Etienne, à Mirabel, qui sont toutes deux attestées au VII<sup>e</sup> siècle. Des exemples d'édifices nullement établis au bord d'une route, mais que l'on peut penser centrés au cœur des domaines auxquels ils sont rattachés, pourraient être multipliés. La même situation, étudiée de près, se rencontre en Limousin, où les paroisses issues d'églises domaniales sont à l'écart du réseau routier<sup>(2034)</sup>.

Le rôle de l'axe de circulation est alors différent. S'il ne joue pas un rôle dans le choix de l'implantation de l'église elle-même, il intervient fréquemment dans la délimitation des ressorts paroissiaux qui, dans la région, se fixent à la fin des siècles carolingiens<sup>(2035)</sup>. Les limites de ces paroisses, nées d'oratoires ruraux implantés à l'écart des routes, suivent les principaux axes. C'est très net sur le piedmont annonéen, où le relief n'offre pas de limite naturelle forte. Ainsi, la route de Tournon à Annonay sépare les paroisses de Lemps et d'Etables puis de Saint-Jean-de-Muzols et Lemps<sup>(2036)</sup>. C'est encore le cas de

---

<sup>2032</sup> ) L'implantation prioritaire des paroisses primitives dans les *vici* gallo-romains a déjà été constatée à plusieurs reprises, tout en étant particulièrement nette en Auvergne voisine. Cf. Fournier (G.) : *Le peuplement rural en Basse-Auvergne durant le haut Moyen Age*, op. cit., p. 193-194, Aubrun (M.) : *L'ancien diocèse de Limoges des origines au milieu du XI<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 234-235.

<sup>2033</sup> ) Aubrun (M.) : *La paroisse en France des origines au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 36-38.

<sup>2034</sup> ) Aubrun (M.) : *L'ancien diocèse de Limoges des origines au milieu du XI<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 234-235.

<sup>2035</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 68.

la route d'Annonay à Champagne qui constitue la limite des paroisses de Saint-Cyr et de Peaugres, puis de Bogy et de Saint-Cyr, de Bogy et de Saint-Désirat et enfin de Bogy et Champagne sur plus de sept kilomètres <sup>(2037)</sup>. On observe la même situation à de nombreuses autres reprises, comme dans le bassin de Privas, où la route du Pouzin au Puy sépare les paroisses de Saint-Priest et de Saint-Pierre de Veyras puis de Saint-Priest et de Saint-Julien de Pourchères. Plus loin, peu avant le col de l'Escrinet, elle sert encore de limite aux paroisses de Saint-Priest et de Saint-Martin de Gourdon <sup>(2038)</sup>. Il en est peut-être de même dans d'autres secteurs au relief plus accidenté, mais les contraintes topographiques influent ici trop fortement pour pouvoir dégager ce qui est construction humaine et prégnance géographique. Ainsi, nombre de routes passent sur des lignes de relief, tout comme les limites paroissiales, mais il est alors impossible de savoir si c'est la route qui a servi de limite, ou la crête, qui a elle-même attiré la route.

Il n'est pas nécessaire de multiplier les exemples pour montrer que la route joue un rôle très réduit, pour ne pas dire aucun rôle, dans l'implantation des églises dans les régions fortement occupées dès les premiers siècles chrétiens. Les centres urbains secondaires attirent manifestement les premières églises, qui par conséquent se trouvent près des routes, bien que ces dernières ne soient pas le facteur attractif premier, alors que les oratoires privés se multiplient au coeur des domaines, donc le plus souvent à l'écart des routes.

A l'inverse, l'église ou la paroisse du haut Moyen Age a pu attirer la route et induire des déplacements d'itinéraires qu'il n'est toutefois pas facile de saisir étant donné l'ancienneté de la période la période à laquelle sont intervenus de tels changements. Ceux-ci peuvent toutefois être mis en évidence au nord du sillon rhodanien. Les églises Saint-Pierre de Cornas et Saint-Pierre de Saint-Péray <sup>(2039)</sup> sont en retrait par rapport à l'axe antique, mais à un moment indéterminé antérieur au milieu du Moyen Age, elles captent les circulations, détournant la route vers l'ouest sur plusieurs kilomètres, l'axe alors nouvellement créé servant encore de nos jours <sup>(2040)</sup>. On mentionnera encore par exemple, toujours dans le sillon rhodanien, le déplacement de la route présumée antique au niveau de Vion et de Saint-Jean-de-Muzols, cette dernière cheminant en ligne droite au bord du Rhône, alors que la route attestée au X<sup>e</sup> siècle passe par les centres paroissiaux Saint-Martin et Saint-Jean <sup>(2041)</sup>.

---

<sup>2036</sup> ) Cf. t. II, p. 42.

<sup>2037</sup> ) Cf. t. II, p. 34.

<sup>2038</sup> ) Cf. t. II, p. 227.

<sup>2039</sup> ) Les vocables Saint-Pierre, associés respectivement à un toponyme en *-acum* (*Aticum*) et un en *-ate* (*Cornate*) permettent de penser que les paroisses de Saint-Péray et de Cornas sont sans doute du très haut Moyen Age.

<sup>2040</sup> ) Cf. t. II, p. 640-641.

<sup>2041</sup> ) Cf. t. II, p. 627-629.

## b- Le cas des régions d'occupation tardive

Si Bas-Vivarais calcaire, sillon rhodanien et piedmont annonéen sont des régions peuplées dès l'Antiquité, les vallées des Boutières, l'arrière-pays annonéen, les abords de la vallée du Doux, le plateau de Vernoux, les Cévennes et la Montagne font encore figure de déserts humains aux siècles mérovingiens et ne commencent manifestement à se peupler timidement qu'à partir des IX<sup>e</sup>-X<sup>e</sup> siècles<sup>( 2042 )</sup>. C'est dans ce cadre-là qu'apparaissent de nouvelles églises, ou encore que des paroisses se structurent et prennent leurs limites définitives, la route jouant dans ce cadre un rôle certain.

## L'implantation de nouvelles paroisses

Il est intéressant d'envisager le cas des paroisses du haut Moyen Age rencontrées sur le Plateau vivaro-vellave. En effet, vaste étendue mollement ondulée, le relief n'y constitue pas une contrainte forte, à la différence des Boutières et des Cévennes par exemple. Dans ces deux régions, le relief confiné peut à lui seul expliquer la proximité d'une route et d'une église, les deux s'implantant dans les seuls fonds de vallées praticables. Il est intéressant de constater que les vocables d'églises paroissiales qui jalonnent les routes traversant le Plateau sont tous du haut Moyen Age, sans prétendre préciser plus leur période de fondation. Ainsi, la route du Pouzin au Puy par Privas, d'origine antique, est-elle bordée, dans sa traversée des secteurs montagneux situés à l'ouest de Privas, par de nombreuses paroisses au vocable ancien. C'est d'abord Saint-Martin à Gourdon, au bord du Plateau, puis Saint-Bénigne à Mézilhac, Saint-Julien à Lachamp-Raphaël et Sainte-Eulalie au pied du Gerbier-de-Jonc, ou encore Saint-Pierre-aux-Liens à Laussonne, sur le versant vellave du plateau. A l'inverse, des paroisses plus éloignées de cet axe ne semblent pouvoir prétendre à une telle ancienneté, au moins à l'examen des vocables. C'est par exemple le cas de la paroisse Saint-Victor, d'Issarlès, située à une quinzaine de kilomètres plus au sud, ou encore de Saint-Robert, des Sagnes. Malheureusement, le vocable Notre-Dame, difficilement datable, est assez répandu dans ce secteur du Plateau, puisqu'on le rencontre au Béage, à Borée, au Cros, à Lachapelle-Graillose. Notons toutefois qu'il est systématiquement hors de tout contexte routier, sauf au Béage, alors que les paroisses titrées de saints évoquant très probablement le haut Moyen Age sont toutes au bord de la route principale, ou à moins d'un kilomètre de cette dernière. Aucun Saint-Julien, Saint-Etienne, Saint-Martin, Saint-Gervais, Saint-Saturnin, *etc.* ne se trouve isolé au coeur du Plateau. Le constat fait sur le Plateau vivarois est similaire à celui dressé dans le nord du Massif Central autour de la voie d'Agrippa de Lyon à Saintes : les paroisses proches de la route semblent bien être les plus anciennes de la région<sup>( 2043 )</sup>.

Les sources hagiographiques fournissent un exemple précis liant directement routes et fondations ecclésiastiques du haut Moyen Age, ou encore routes et évangélisation. Il s'agit de la présence de saint Agrève, évêque du Puy au début du VII<sup>e</sup> siècle, au pied du mont

<sup>2042</sup> ) Laffont (P.-Y.): *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. I, p. 118.

<sup>2043</sup> ) Denimal (P.): *La voie aquitaine d'Agrippa de Lyon à Saintes*, op. cit., vol. 1, p. 527-528

Chiniac, devenu depuis Saint-Agrève. Les quelques détails fournis par la *Vita Agripiani* permettent de penser qu'il résidait alors au pied du mont Chiniac, au bord du Plateau vivarois, pour conduire des actions évangélisatrices en direction des Hautes-Boutières et du nord du Velay<sup>(2044)</sup>. A la lecture de la mission que s'était assigné Agrève, le choix du mont Chiniac comme résidence n'est pas anodin. Il est sans doute lié au fait que la route antique de Tournon à Saint-Paulien y passe, le lieu étant situé au bord du Plateau, au point de convergence de plusieurs vallées venues du Rhône, probablement parcourues par plusieurs diverticules routiers.

### La structuration des paroisses

Axe d'évangélisation sur lequel s'implantent les premières églises, la route joue aussi sans doute un rôle dans la structuration des paroisses. De ce point de vue, la forme de certaines paroisses peut surprendre mais se comprend en les étudiant en parallèle avec le réseau routier.

C'est tout d'abord le cas de la paroisse Notre-Dame de Pailharès, qui à la fin du Moyen Age semble déjà avoir les mêmes limites que la commune actuelle. Globalement assez compacte autour de l'église Notre-Dame, limitée de façon cohérente par le relief dans toute sa partie est, elle présente une longue excroissance vers l'ouest, qui se développe sur plus de deux kilomètres et bascule au-delà du col du Buisson sur la vallée du Doux, quittant le haut bassin de la Daronne où se trouve le cœur de la paroisse. On constatera que cet appendice encadre relativement étroitement la route d'Annonay à Saint-Agrève et qu'il en suit le tracé, le toponyme Agrève encore présent le long du tracé renvoyant peut-être à la présence du saint martyr dans la région au VII<sup>e</sup> siècle.

La paroisse de Bosas, proche de Pailharès, constitue un autre exemple remarquable. Tout comme Pailharès, la paroisse Saint-Pierre de Bosas est de forme homogène, à l'exception d'une digitation de plus d'un kilomètre de longueur pour seulement 250 à 500 mètres de largeur, qui s'en sépare en direction du sud. Aucun élément orographique ou hydrographique ne dicte cette excroissance qui encadre au plus près la route de Boucieu à Saint-Félicien.

Nous pouvons encore retenir l'exemple de la paroisse Saint-Germain, à l'est du Puy (actuelle commune de Saint-Germain-Laprade) qui s'étire très longuement le long de la route de Saint-Agrève au Puy sans que sa forme soit commandée par des impératifs orographiques.

Ces trois cas laissent penser que la route, à un moment qu'il n'est pas possible de préciser faute d'étude spécifique sur l'histoire de ces paroisses, a servi d'axe d'expansion de la paroisse. Remarquons que dans le cas de Pailharès, l'excroissance topographique constatée s'étend dans des secteurs inhospitaliers, à l'écart des bassins fertiles, sur des espaces en forte pente dont on peut penser qu'ils ont fait l'objet d'une mise en valeur plus tardive que le centre paroissial, ce qui expliquerait alors que la route ait servi de « guide » aux défrichements et à l'expansion de la paroisse. La paroisse ne s'étend pas ici jusqu'à

---

<sup>2044</sup> ) Sur l'interprétation à donner de la présence de saint Agrève dans ce secteur et sur ses implications en matière d'évangélisation, cf. Fayard (A.) : *Saint Agrève évêque du Puy et apôtre des Boutières*, op. cit.

la route comme on le rencontre souvent dans les régions de christianisation ancienne et de fort peuplement antique ou altimédiéval, mais elle s'étend autour de la route.

A l'inverse, on peut aussi penser que dans un certain nombre de cas, la route a joué le rôle d'axe de résistance lors de démembrements liés à la création des paroisses voisines. Cependant, seul un travail systématique de restitution des paroisses du haut Moyen Age, accompagné d'une comparaison avec le réseau routier contemporain, pourrait permettre éventuellement de multiplier de tels cas, constatés ici fortuitement, d'affiner leur analyse et de les ancrer dans une chronologie plus précise, mais cette tâche, bien que sans doute féconde, était hors de portée ici.

La relation route-église et route-paroisse est donc complexe, multiforme, l'état de nos connaissances sur le réseau ecclésial altimédiéval ne permettant pas de tirer des conclusions très fines et assurées. Il ressort que la route a plus souvent attiré l'église que l'inverse, mais ce constat est avant tout valable pour les régions nouvellement mises en valeur au haut Moyen Age, l'interaction route-église paraissant très limitée dans les régions d'occupation plus ancienne.

## B- Etablissements monastiques et réseau routier

---

Le dernier volet à développer au sujet des relations entre routes et lieux de culte concerne l'implantation des établissements monastiques. La question se pose à deux niveaux, d'abord celui des monastères eux-mêmes, puis à l'échelle de leurs dépendances, d'établissements satellites et de prieurés.

### a- Abbayes, commanderies, chartreuses et routes

La question se pose dès le haut Moyen Age, mais il est bien difficile, pour ne pas dire impossible, de l'envisager dès cette période par manque absolu ou presque de renseignements. Seuls trois établissements sont attestés ou fondés dès le VII<sup>e</sup> siècle. Un monastère de moniales est alors implanté à Mélas. Probablement sous, ou non loin, de l'église Saint-Etienne, mais sans que l'on puisse préciser son emplacement, il est connu par une notice figurant dans la *Carta vetus*<sup>(2045)</sup>. Où qu'il soit autour de cette église, cet établissement est très proche de la principale route antique de la région, la voie d'Antonin, dont nous avons expliqué qu'elle continue probablement à être empruntée jusqu'au coeur du haut Moyen sur toute sa longueur, et ne perd que partiellement de son importance par la suite<sup>(2046)</sup>. Un autre monastère est mentionné dans la *Carta vetus*, situé au lieu de *Cassariense*, identifié comme étant Chassiers, non loin de Largentière<sup>(2047)</sup>. Dans ce cas, il est possible que le monastère soit proche de la route conduisant à Valgorge et au-delà vers la région de Luc et le Gévaudan<sup>(2048)</sup>. Pour finir, retenons aussi l'exemple de l'abbaye de Saint-Chaffre, certes vellave, mais située en limite du Vivarais. saint

<sup>2045</sup> ) Régné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 638.

<sup>2046</sup> ) Cf. t. II, p. 295-296.

<sup>2047</sup> ) Régné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 638.

Eudes, moine de Lérins et fondateur de ce monastère dans la première moitié du VII<sup>e</sup> siècle<sup>(2049)</sup>, jette son dévolu sur un lieu situé dans une région faiblement peuplée, sans doute de christianisation limitée, et implante son monastère le long d'un axe routier important : la route d'Alba à Saint-Paulien, qui devient par la suite la route de Viviers au Puy. Nous ne connaissons pas la règle suivie par ces congrégations du très haut Moyen Age, seule l'abbaye de Saint-Chaffre adoptant la règle bénédictine dans les décennies qui suivent sa fondation<sup>(2050)</sup>. Plus tardivement, l'abbaye bénédictine de Cruas, fondée à la fin du VIII<sup>e</sup> siècle ou au tout début du IX<sup>e</sup> siècle<sup>(2051)</sup>, est, elle aussi, en bordure immédiate de la route rhodanienne qui longe la clôture abbatiale à l'ouest<sup>(2052)</sup>. Il en est de même pour l'abbaye de moniales de Soyons, sans doute fondée au X<sup>e</sup> siècle, située au sud du *vicus* et en bordure de route rhodanienne longeant l'établissement à l'est<sup>(2053)</sup>.

Pour leur part, les abbayes cisterciennes ne sont pas dans la même situation que les établissements bénédictins. L'abbaye de Mazan est isolée à l'écart de tout axe important, alors que celle des Chambons est à quelques distances seulement de la route de Largentière à Luc, mais sans être toutefois implantée directement sur son tracé. De même, les couvents de moniales cisterciennes voisins du Vivarais, comme Clavas et Mercoire, s'ils ne sont pas loin de plusieurs axes routiers, semblent s'en tenir le plus à l'écart possible, comme la chartreuse de Bonnefoy, seul établissement de cet ordre implanté en Vivarais. Ceci correspond d'ailleurs aux principes fondateurs de ces deux ordres.

Les commanderies templières et hospitalières de Jalès, Trignan et Devesset constituent chacune des cas de figure différents. La commanderie de Jalès est directement implantée au coeur d'un carrefour routier majeur du Bas-Vivarais, alors que celles de Trignan et de Devesset sont distantes de quelques kilomètres, de trois à cinq, des routes importantes, respectivement de la route rhodanienne et de la route de Tournon au Puy par Saint-Agrève, ou d'Annonay au Puy par Saint-Bonnet-le-Froid.

La différence est donc nette entre les obédiences monastiques, pour autant que l'on puisse en juger sur un aussi petit nombre d'établissements, et elle ne surprend pas. Les bénédictins acceptent la présence de la route, alors que cisterciens et chartreux s'en tiennent prudemment à l'écart, parfois même comme dans le cas de Mazan, à plusieurs

---

<sup>2048</sup> ) Cf. t. II, p. 496-503.

<sup>2049</sup> ) Sur la fondation de l'abbaye de Saint-Chaffre et son fondateur, cf. Fayard (A.) : « Aux origines du Monastier », *art. cité*, et Fayard (A.) : « Théofrède du Monastier », *art. cité*.

<sup>2050</sup> ) Pacaut (M.) : « Les bénédictins de Saint-Chaffre, rapport introductif », *art. cité*, p. 18.

<sup>2051</sup> ) Régné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 643-644.

<sup>2052</sup> ) Cf. t. II, p.

<sup>2053</sup> ) Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires, op. cit.*, p. 113-128.



kilomètres. On ne peut donc retenir, comme en Forez voisin, qu'en Vivarais les plus importants établissements religieux sont systématiquement implantés en bordure des axes routiers majeurs, toutes les situations se rencontrant <sup>(2054)</sup>.

### b- Prieurés et routes

A une échelle moindre, plusieurs établissements, principalement bénédictins, développent un dense semis de prieurés ruraux qui couvre l'ensemble du Vivarais, sur l'implantation desquels l'influence du réseau routier est aussi à prendre en compte. Multiplier les études de cas isolés de prieurés ayant un lien avec la route afin de démontrer que ces établissements s'installent le long des principaux axes serait facile, mais ne constituerait nullement une approche globale, permettant seule de quantifier le phénomène et de mettre en évidence les logiques réelles d'implantation de ces établissements. Nous avons donc posé la question à l'échelle de l'ensemble des dépendances de quelques congrégations bien implantées en Vivarais. Pour être avéré, le lien unissant route et prieuré doit tendre vers un fait général, reproduit à de nombreuses reprises en l'absence d'autres facteurs de choix d'implantation. Pour ce faire, nous n'avons retenu que les établissements dépendants des abbayes de Saint-Chaffre, la Chaise-Dieu et Saint-Gilles, ce choix étant dicté par le nombre élevé de dépendances de ces établissements dans la région et par le fait que ces congrégations ont, pour deux au moins, déjà fait l'objet d'études spécifiques.

### Les dépendances de l'abbaye de Saint-Chaffre

Les dépendances de l'abbaye vellave de Saint-Chaffre sont nombreuses en Vivarais, qu'il s'agisse de prieurés conventuels ou de simples églises, paroissiales ou non. L'existence d'un recensement précis permet une quantification globale des relations entre les routes et ces églises <sup>(2055)</sup>. Sur 69 églises, tous statuts confondus, 18 sont situées à proximité d'une route importante, soit 26 %. La question se pose différemment pour les prieurés conventuels qui, eux, sont implantés par l'abbaye à partir d'églises préexistantes. Peuvent être retenus dans cette catégorie des prieurés conventuels ceux de Veyrines, Eclassan, Macheville, Ucel et Mariac. Tous sont sur des axes relativement importants ou majeurs, à l'exception de ceux de Veyrines et d'Eclassan.

La répartition géographique du patrimoine ecclésial chaffrien fait apparaître une relative concentration d'églises dans deux zones linéaires encadrant la route de la vallée du Doux <sup>(2056)</sup> et, dans une moindre mesure, celle traversant les Cévennes, de Joyeuse et des Vans à Pradelles <sup>(2057)</sup>. Néanmoins, les modalités de constitution du patrimoine chaffrien entrent ici en jeu. Pour l'essentiel, ces établissements sont des églises issues du haut Moyen Age, existant déjà avant leur intégration à la congrégation chaffrienne, et

---

<sup>2054</sup> ) Debout (M.) : « Les routes et l'implantation des monastères en Forez du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 60-61.

<sup>2055</sup> ) Sur les établissements de la congrégation chaffrienne en Vivarais, cf. Laffont (P.-Y.) : « L'abbaye de Saint-Chaffre en Vivarais (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles), premier essai de cartographie historique », art. cité, p. 91.

<sup>2056</sup> ) Saint-Barthélemy-le-Plain, Colombier, Macheville, Lamastre, Retourtour, Monteil.

parvenues à cette dernière lors du vaste mouvement de restitutions d'églises accompagnant la réforme grégorienne. Il ne faut donc pas nécessairement chercher dans la répartition de ces dernières le fruit d'une politique active de l'abbaye, mais la marque de sa zone d'influence principale et de l'attraction qu'elle exerce sur quelques lignages aristocratiques bien implantés dans tel ou tel secteur. C'est par exemple le cas dans la région du Cheylard, où l'important patrimoine de Saint-Chaffre se constitue grâce aux libéralités de la famille de Chapeuil, puis des branches cadettes qui lui succèdent<sup>(2058)</sup>. La répartition des églises et prieurés voisinant la route des Vans et de Joyeuse à Pradelles s'explique sans doute par le fait qu'elles sont parvenues à l'abbaye de Saint-Chaffre par intégration du prieuré de Langogne, fondé et remis à l'abbaye en 998. Ce n'est donc pas la route qui a guidé l'implantation chaffrienne, mais manifestement la configuration des domaines du donateur, le vicomte de Gévaudan Etienne, à partir desquels il a doté sa nouvelle fondation, Langogne. Il ressort donc qu'en aucun cas, on ne peut saisir assurément d'expansion concertée de la congrégation chaffrienne autour d'une route, même si ponctuellement, la plupart des prieurés majeurs se trouvent au bord d'axes importants. On peut donc peut-être envisager que le choix de développer ces établissements et de les élever au rang de prieurés conventuels, est éventuellement lié à leur implantation au bord d'une route.

### Les dépendances de l'abbaye de Saint-Gilles

Nous avons déjà évoqué la question de la répartition des possessions de l'abbaye de Saint-Gilles dans le sud du Vivarais, aux confins du Gévaudan et de l'Uzège, lorsque nous avons décrit le chemin de Régordane. Rappelons rapidement que ce dernier conduit du Puy à Saint-Gilles, et qu'à ce titre, il devient un axe de pèlerinage important à partir des XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles. Sur cette base, il a donc souvent été suggéré que Saint-Gilles a souhaité s'assurer le contrôle du chemin de pèlerinage par l'implantation spécifique de prieurés et d'églises en plusieurs lieux bien choisis<sup>(2059)</sup>. Sont généralement retenus comme preuves les prieurés et églises de Villefort (chapelle Saint-Loup et paroissiale Saint-Victor), Prévencières, Portes et Capcèze. Néanmoins, cette remarque est le fruit d'une approche sélective de la documentation et du patrimoine égidien. En effet, ne sont retenues ici que les implantations mitoyennes de la route, les autres étant passées sous silence, ce qui permet sans difficulté de démontrer le postulat de départ. La bulle de confirmation des possessions de l'abbaye accordée par Innocent II en 1208 permet de cartographier les possessions de Saint-Gilles dans la région, la prise en compte de tous les établissements dépendants de Saint-Gilles modifiant sensiblement la lecture de l'implantation de cette abbaye. Outre les quelques établissements déjà évoqués et situés rigoureusement sur le tracé de la Régordane, il faut prendre en compte ceux des Vans, de Robiac, de Cruzières (Saint-André), de Brésis, des Assions, de Malbosc (paroissiale et

---

<sup>2057</sup> ) Lablachère, Payzac, Saint-Genest-de-Beauzon, Fauçères, Thines, Montselgues, Saint-Laurent-les-Bains, Cellier-du-Luc, Laveyrune, Saint-Alban, Concoules, Saint-Clément-sous-Pradelles, Saint-Etienne-du-Vigan.

<sup>2058</sup> ) Cf. à ce sujet Brechon (F.), Laffont (P.-Y.) : « Le château et le village médiéval de Brion », art. cité.

<sup>2059</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 24 et ss

chapelle du *castrum*) et Chambonas qui ne sont pas du tout sur le chemin, ni, pour la plupart, sur un chemin adjacent. L'implantation de Saint-Gilles n'est plus alors linéaire le long du chemin de Régordane, mais prend une forme grossièrement ovoïde et compacte. L'interprétation faite change donc également, puisque la route n'est plus un axe de développement, toutes ces églises évoquant les donations ou restitutions d'un lignage aristocratique, ou d'un groupe de lignages, intervenues avant le XII<sup>e</sup> siècle. Faute de source, on ne peut préciser de quel lignage il s'agit, la proximité des domaines des Sabran, des Barjac et des Châteauneuf au XIII<sup>e</sup> siècle laissant penser qu'il a pu s'agir de l'un d'eux. La route ne joue plus alors de rôle positif et direct dans les choix d'implantation de Saint-Gilles qui sont tributaires des sentiments développés par l'aristocratie régionale en faveur de tel ou tel monastère.

Constatons seulement que les Vans, l'un des plus importants prieurés de Saint-Gilles dans la région, est situé le long d'une route, comme ceux de Macheville, de Mariac et d'Ucel, dépendants de Saint-Chaffre.

### Les dépendances casadéennes

Moins nombreuses, ces dernières sont surtout intéressantes dans la mesure où elles sont plus tardives, puisque l'expansion de l'abbaye de la Chaise-Dieu en Languedoc se situe pour l'essentiel aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles<sup>(2060)</sup>. Là encore, l'influence des principaux axes routiers ne se lit pas dans la répartition des églises d'obédience casadéenne en Vivarais, puisque près de 60 % sont totalement à l'écart de tous les axes routiers majeurs ou importants. Cependant, le lien entre routes et prieurés conventuels majeurs peut aussi être établi, puisque les trois plus importants, ceux de Saint-Sauveur-en-Rue, Barjac et Vesseaux, sont rigoureusement mitoyens d'un axe important, respectivement la route de Vienne au Puy par le sud du mont Pilat, la route de Pont-Saint-Esprit à Joyeuse et aux Vans, et la route du Rhône au Bas-Languedoc par Aubenas et Alès. Même ceux de Saint-Julien-d'Orcival et d'Andance, pourtant moins importants, sont encore situés le long de la route rhodanienne et de la route de Beauchastel au Puy par Saint-Pierreville.

### Les dépendances des autres abbayes présentes dans la région

D'autres abbayes possèdent quelques prieurés et églises en Vivarais, comme Cluny, ou encore Saint-Oyend, Pébrac et Conques, mais dans tous les cas, il s'agit d'une présence trop diffuse, moins de dix établissements tous types confondus, pour en tirer des conclusions valables. Dans le cas de Cluny, qui possède trois prieurés conventuels importants dans la région, Rompon, Ruoms et, marginalement, Saint-Saturnin-du-Port, seul ce dernier est implanté sur une route majeure. Le prieuré de Ruoms se trouve sur la voie d'Antonin, mais elle est déjà probablement d'importance secondaire lorsqu'il est fondé au X<sup>e</sup> siècle. Pour sa part, Rompon est dans une situation particulièrement isolée au centre d'un causse calcaire dominant le sillon rhodanien.

---

<sup>2060</sup> ) Pour une présentation des dépendances de la Chaise-Dieu dans la région, Cf. Gaussin (P.-R.) : *Huit siècles d'histoire : l'abbaye de la Chaise-Dieu, 1043-1790*, op. cit., p 101-103 ; Gaussin (P.-R.) : « La Chaise-Dieu en Languedoc aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 239-244.

A l'issue d'un tour d'horizon global des dépendances des abbayes les mieux renseignées ou les mieux étudiées, on ne peut remarquer aucun lien particulier unissant le développement de telle ou telle congrégation et le réseau routier. Les églises dépendant des établissements pris en compte ne se répartissent nullement en fonction des axes routiers comme cela a pu être suggéré, mais bien au gré des donations et des restitutions, ou des intégrations d'autres établissements, qui constituent le mode d'accroissement principal des domaines ecclésiastiques des abbayes de la région. Une influence probable du réseau routier se lit toutefois dans l'implantation des principaux prieurés conventuels, ceci étant valable aussi bien pour l'abbaye de Saint-Chaffre, pour la Chaise-Dieu et, dans une moindre mesure, pour Saint-Gilles. En cela, le Vivarais est proche du Forez voisin<sup>(2061)</sup>. Il est pourtant difficile de comprendre le lien qui unit les routes et ces prieurés, exceptée une éventuelle pratique de l'accueil du voyageur<sup>(2062)</sup>. Même les routes conduisant au Puy ne semblent faire l'objet d'aucune sollicitude de la part de Saint-Chaffre, l'implantation de l'abbaye de Saint-Gilles le long de la route de Régordane ayant, à l'évidence, une autre explication.

La volonté d'asseoir solidement une zone d'influence en terme de jeu de pouvoir pourrait expliquer que certains établissements s'attachent à étendre leur influence le long de tel ou tel axe, comme c'est par exemple le cas pour Cluny dans la traversée du Jura<sup>(2063)</sup>. Le problème se pose ici avant tout pour l'abbaye de Saint-Chaffre, le Vivarais apparaissant comme sa terre d'expansion privilégiée, puisque 69 des églises et prieurés de sa dépendance, soit plus de la moitié, y sont implantés<sup>(2064)</sup>. S'il est certain que cette abbaye, émanation de Lérins, se tourne dès ses origines vers le Midi<sup>(2065)</sup>, il ne semble pas que cette expansion privilégiée suive un axe routier particulier, elle s'étend en fait comme une coulée dans tout l'espace vivarois selon des modalités déjà évoquées.

On peut éventuellement proposer une autre explication liée à leur fonction, permettant de justifier l'adéquation entre l'implantation des principaux prieurés et le réseau routier. Ces établissements conventuels apparaissent comme de véritables relais entre la multitude de prieurés simples, d'églises, d'oratoires et de chapelles, ou même de dîmeries et de domaines fonciers, et l'établissement principal, qu'il s'agisse de Saint-Chaffre, de la Chaise-Dieu ou de Saint-Gilles. L'exemple est caractéristique avec le prieuré d'Ucel, dépendant de l'abbaye de Saint-Chaffre, auquel sont rattachées les autres possessions chaffriennes de la confluence de l'Ardèche et de la Volane, qu'il s'agisse de l'église de Saint-Julien-du-Serre, de celle d'Arlix, de la chapelle de Vals, ou encore de

---

<sup>2061</sup> ) Debout (M.) : « Les routes et l'implantation des monastères en Forez du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 60-61.

<sup>2062</sup> ) Cf. supra, p. 176-178.

<sup>2063</sup> ) Piquard (M.) : « La Franche-Comté, zone de passage entre l'Italie et le nord de la France pendant le haut Moyen Age », art. cité, p. 33-34.

<sup>2064</sup> ) *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation*, op. cit., carte hors texte.

<sup>2065</sup> ) Sur ces aspects, cf. Lauranson-Rosaz (Ch.), Ganivet (P.) : « Saint-Chaffre, des origines aux lendemains de l'An mil : une abbaye en marge », art. cité.

l'église de Saint-Privat. Un autre exemple peut être retenu avec le prieuré de Mariac, dont dépend l'église de Brion, celle d'Accons, ou encore celle de Saint-Genest-Lachamp et plusieurs autres situées à la confluence des vallées de l'Eyrieux et de la Dorne. Une situation similaire se laisse appréhender pour les dépendances de Saint-Gilles sur les confins du Vivarais, de l'Uzège et du Gévaudan : l'ensemble des possessions est nettement dominé par le prieuré Saint-Pierre des Vans. Pareillement, le prieuré de Vesseaux, dépendant de la Chaise-Dieu, se trouve au centre d'un semis d'églises s'étendant sur le rebord ouest du massif du Coiron et dans le nord du Bas-Vivarais calcaire. L'implantation routière de ces derniers tient donc peut-être à leur situation hiérarchique intermédiaire entre l'abbaye et les plus modestes de ses dépendances imposant une ouverture sur l'extérieur et, donc, des circulations facilitées. Serait ici à envisager le rôle du prieuré conventuel comme lieu de collecte et de stockage des redevances domaniales et des dîmes, avant qu'elles ne soient éventuellement revendues, ou encore expédiées vers la maison mère, comme on le constate avec le vin de l'abbaye de Saint-Chaffre<sup>(2066)</sup>. Dans ce cadre, la proximité d'une route serait alors un atout non négligeable. Cependant, aucune étude sur l'économie monastique de la région n'a encore abordé la fonction de ces établissements.

Les liens qu'entretiennent lieux de culte et routes sont donc divers, variant en fonction du statut des établissements ecclésiastiques, de la période à laquelle ils sont fondés et des régions considérées.

Concernant le réseau ecclésial puis paroissial dans la première moitié du Moyen Age, la différence est nette entre des secteurs très peu ou pas peuplés, présentant probablement de très vastes espaces vides d'hommes, et ceux densément occupés. Dans les premiers, la route sert de guide à la pénétration humaine et à la christianisation, ce qui explique l'étroite association unissant routes et premières églises. A l'inverse, dans les régions d'occupation ancienne, ce sont les principaux centres de peuplement secondaires, des *vici* pour l'essentiel, qui attirent les premières églises, ce explique leur implantation en bordure de route, mais sans qu'un lien direct puisse être observé entre les deux. Parallèlement, les églises d'origine privées se fixent au gré des centres domaniaux, ignorant de ce fait les routes. En cela, le Vivarais se rapproche de l'Auvergne, où les implantations paroissiales primitives coïncident soit avec les pôles urbains subsistant de la période antique, soit, dans les régions de peuplement nouveau, avec les vallées suivies par les principales routes<sup>(2067)</sup>.

Autre aspect de la question, difficile à cerner d'un point de vue conceptuel, les relations entre établissements ecclésiastiques et routes ne sont pas aisées à analyser. Les quelques exemples retenus montrent que si les établissements bénédictins, les commanderies templières et hospitalières sont situés en bordure de routes, ou à défaut non loin, logiquement, ce n'est pas le cas des cisterciens et des chartreux. La dépendance des principales abbayes de la région ne témoigne pas, non plus, d'une implantation privilégiée le long de quelques axes pouvant avoir une importance

---

<sup>2066</sup> ) Cf. supra, p. 211.

<sup>2067</sup> ) Fournier (G.) : *Le peuplement rural en Basse-Auvergne durant le haut Moyen Age*, op. cit., p. 406-407.

particulière à leurs yeux. Remarquons cependant ici que les principaux prieurés conventuels sont en bordure d'axes non négligeables, sans que l'on parvienne clairement à expliquer pourquoi.

## Chapitre 2 : Route et peuplement castral

Il est intéressant de se poser la question de la relation qu'entretient le château, centre du pouvoir seigneurial, mais aussi centre de peuplement, et la route. Néanmoins, ce n'est pas un thème de recherche qui a intéressé les castellologues. Il est vrai que la méconnaissance assez générale des réseaux routiers régionaux ne permet le plus souvent pas une telle approche, sauf à se livrer à un travail spécifique. En conséquence, faute de matière, les quelques rares ouvrages de synthèse sur le château médiéval éludent la question et restent le plus souvent allusifs<sup>(2068)</sup>, à l'exception de Gabriel Fournier qui nous gratifie d'une très pertinente analyse du rapport route-château<sup>(2069)</sup>. Les relations qu'entretiennent châteaux et routes ont donc surtout été envisagées ponctuellement lors de travaux monographiques, essentiellement archéologiques<sup>(2070)</sup>, ou incidemment dans des travaux de portée beaucoup plus générale<sup>(2071)</sup>. En Languedoc, on citera toutefois la thèse de Florence Journot, qui s'attache à plusieurs reprises à localiser les *castra* du Lodévois qu'elle étudie dans leur contexte viaire<sup>(2072)</sup>. Un colloque a certes été consacré à la question, mais seulement cinq communications abordent directement le sujet et toutes s'attachent à des cas très précis, parfois exemplaires, mais souvent difficilement généralisables<sup>(2073)</sup>, et seule l'Italie, féconde en travaux sur l'histoire de la route comme en études castellologiques, nous apporte une

<sup>2068</sup> ) Mesqui (J.) : *Châteaux et enceintes de la France médiévale : de la défense à la résidence*, op. cit.

<sup>2069</sup> ) Fournier (G.) : *Le château dans la France médiévale*, op. cit., p. 161 et ss.

<sup>2070</sup> ) Par exemple, en ce qui concerne la région Darnas (I.) : *Structures agraires et habitat rural à Saint-Germain-de-Calberte au Moyen Age (Lozère)*, thèse dactylographiée, université Lumière-Lyon 2, 1990, vol. 1, p. 45-50 ; ou encore en Vivarais : Laffont (P.-Y.) : « Le château de Revirand, données nouvelles sur un petit *castrum* du Haut-Vivarais », art. cité, p. 59 et Dupraz (J.) : « Le château de Saint-Montan », art. cité, p. 37.

<sup>2071</sup> ) Cf. par exemple Toubert (P.) : *Les structures du Latium médiéval, le Latium méridional et la Sabine du IX<sup>e</sup> siècle à la fin du XII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., vol. 1, p. 634-640, ou encore Fossier (R.) : *La terre et les hommes en Picardie jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 498-510. De même, certaines études sur le château consacrent quelques lignes sur la question comme Fixot (M.) : *Les fortifications de terre et les origines féodales dans le Cinglais*, op. cit., carte hors texte ; Delcampagne (Fl.) : « Seigneurs ; fiefs et mottes du Cotentin, X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, étude historique et topographique », art. cité, p. 190 ou encore Debord (A.) : « Châteaux et société dans le Rouergue médiéval, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles », art. cité, p. 15.

<sup>2072</sup> ) Journot (F.) : *Archéologie des châteaux médiévaux de la montagne héraultaise*, op. cit., p. 47-119. Néanmoins, l'auteur ne tire pas de conclusion générale sur la relation route-château et son propos à ce sujet est dispersé entre plusieurs chapitres. En outre, sa connaissance du réseau routier repose avant tout sur des travaux le plus souvent datés et imprécis.

première tentative de synthèse <sup>(2074)</sup> .

## A- Approche conceptuelle

---

Souvent, le lien unissant château et route est réduit à la seule notion de « point stratégique », tenant lieu d'analyse dans de nombreuses monographies archéologiques. De ce point de vue, Robert Fossier affirmant que « même là où sa position est bonne, carrefour routier, gué ou pont, défilé, issue d'un bois, il faudrait être sûr que le profit à tirer du marchand n'a pas davantage inspiré le *bastidor* que le souci de guetter les pillards » <sup>(2075)</sup> n'a souvent pas retenu l'attention. La réalité est multiforme, variant tout au long du Moyen Age, selon des considérations sociales, géopolitiques et routières. Pour plusieurs raisons, une lecture strictement militaire et stratégique de la relation route-château, limitative et réductrice, ne nous semble pas correspondre à la situation rencontrée en Vivarais.

Tout d'abord, c'est conférer au château un rôle strictement militaire qui n'est pas exclusivement le sien. Expression nouvelle du pouvoir, il est bien connu que le château est d'abord un élément de contrôle, d'assujettissement même, des populations environnantes. Ce fait explique pour une large part leur multiplication dans des régions cloisonnées comme le Vivarais <sup>(2076)</sup> .

Ensuite, si la fonction militaire du château ne peut être niée, elle renvoie au climat de violence sociale et de prédation opposant les membres de l'aristocratie entre eux aux X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles. A cette période, la guerre n'est pas, sauf exceptions rares et notables, un affrontement de grandes armées se déplaçant le long des routes et aucun conflit d'ampleur ne semble alors s'être déroulé en Vivarais.

De plus, la notion de passage stratégique, donc de passage à barrer ou à maintenir ouvert au prix d'un effort de fortification spécifique, ne correspond ni à la réalité du réseau routier, ni à ce que l'on sait de l'aristocratie châtelaine. En effet, le caractère anastomosé du réseau routier rend très difficile le contrôle de toute circulation à partir de quelques points forts seulement, puisqu'il est toujours possible de contourner tel ou tel château par plusieurs axes. Dans ce cadre, une éventuelle maîtrise des circulations ne peut être envisagée qu'à une échelle générale, et non simplement en ce qui concerne quelques sites. Cependant, aucun seigneur n'est en mesure de contrôler, au même moment, un nombre de châteaux suffisant. En effet, si quelques lignages sont seigneurs d'un grand nombre de châteaux vivarois (comtes de Valentinois, Montlaur, Châteauneuf,

---

<sup>2073</sup> ) *Châteaux, routes et rivières* (actes des Rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord, septembre 1997), Bordeaux, 1998, 222 p.

<sup>2074</sup> ) Settia (A.) : « Castelli e strade del nord Italia in età comunale. Sicurezza, popolamento strategia », *Bolletino Storico bibliographico subalpino*, 1979.

<sup>2075</sup> ) Fossier (R.) : *Enfance de l'Europe, aspects économiques et sociaux*, vol. 1, *L'homme et son espace*, op. cit., p. 404.

<sup>2076</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 1, p. 314.

Saint-Romain, Argental...), leurs pouvoirs effectifs sont amoindris car la majorité de leurs châteaux est inféodée à des vassaux n'entretenant pas nécessairement les mêmes intérêts que leurs seigneurs. En outre, les châteaux de ces quelques lignages puissants sont dispersés et ne constituent pas des entités géographiquement homogènes. Seule la constitution de principautés territoriales aurait finalement pu permettre au château de jouer un rôle véritablement stratégique d'un point de vue militaire, mais aucun lignage ne parvient à en structurer et le Vivarais demeure une région de pouvoirs disséminés sur la période X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles.

On pourrait penser qu'avec les troubles liés à la guerre de Cent Ans, le rôle stratégique des châteaux se renforce éventuellement, ainsi que cela a été constaté dans le Sud-Ouest, il est vrai plus proche du cœur des opérations militaires franco-anglaises<sup>(2077)</sup>. En effet, la menace militaire se structure alors et prend la forme de bandes armées organisées parcourant le pays et qu'il faut chercher à arrêter, ou au moins à détourner. Notons déjà que, passé le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, le Vivarais ne connaît aucune construction de nouveau château, alors que la menace militaire se précise. En outre, réagir de la sorte imposerait une structure collective susceptible de promouvoir plusieurs forteresses « d'intérêt public », ce qu'aucun pouvoir seigneurial n'est en mesure de faire, et ce qui dépasse les compétences et les capacités financières des Etats du Vivarais<sup>(2078)</sup>). La défense du Vivarais est donc avant tout individuelle : chaque ville relève ses remparts, plusieurs églises sont fortifiées, alors que les châteaux s'adaptent aux évolutions de l'armement. Les seules constructions de type castral que l'on rencontre aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles témoignent elles aussi du caractère individuel de la réaction face au danger, puisque ce sont les maisons fortes de la petite aristocratie subalterne.

Tout au long de la seconde moitié du Moyen Age, on est donc loin d'un contrôle stratégique du château sur la route au sens militaire du terme, qui serait destiné à bloquer une éventuelle avancée de troupes. La relation château-route est à penser autrement, dans le cadre des droits publics privatisés par le seigneur châtelain, exprimés par le prélèvement du péage ou de tout autre droit de passage. De ce point de vue, le château est avant tout un centre de pouvoir, de contrôle, plus qu'une simple construction militaire stratégiquement implantée<sup>(2079)</sup>. Ce contrôle châtelain sur la route est avant tout de nature économique, caractérisé par le bénéfice que ce dernier peut en retirer<sup>(2080)</sup>. Le litige de 1293 déjà évoqué à plusieurs reprises entre le comte de Valentinois et le sire de Roche, seigneur de Mézilhac, au sujet de leurs droits de péage est symptomatique de cette situation<sup>(2081)</sup>. Rappelons que Guigue de Roche en appelle alors au roi, se plaignant que le comte de Valentinois détourne les circulations empruntant la vallée de

---

<sup>2077</sup> ) Le rôle véritablement stratégique alors joué par les châteaux est mis en évidence dans Bériac (F.) et Cauchois (S.) : « Garnisons, voies de communications et ravitaillement en 1324-1325 : les troupes anglo-gasconnes dans le duché d'Aquitaine », art. cité, en particulier les p. 63-65.

<sup>2078</sup> ) Le Sourd (A.) : *Essai sur les Etats du Vivarais depuis leurs origines*, op. cit., p. 226-227.

<sup>2079</sup> ) Sur le château perçu non comme seul centre symbolique de la seigneurie, mais comme centre effectif de pouvoir, cf. Debord (A.) : « Le château et le ban : mainmise sur l'espace et les hommes dans le royaume de France (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècle) », art. cité, p. 10-14.



l'Eyrieux. Ce dernier veut les faire passer dans son mandement de Chalencon, où il perçoit un péage, au détriment de celui de Mézilhac. Il est clair ici que le château ne sert nullement à interdire les circulations, à les maîtriser dans un sens stratégique, mais qu'il s'agit bien, au travers du péage, d'un instrument de contrainte économique. La seule position stratégique ici est celle qui permet, non de barrer la route, mais au contraire d'attirer les circulations et les revenus qui leur sont liés.

En outre, le château n'est pas qu'un centre de pouvoir prélevant un péage, mais également un centre de peuplement, par cristallisation d'un *castrum* sous ses remparts. Le passage d'une route est alors un atout pour le village naissant, qui connaît ainsi une possible ouverture commerciale ; il faut donc bien différencier le *castellum*, château au sens strict du terme, et le *castrum*.

Le bon emplacement pour un château est donc globalement celui qui lui permet d'escompter bénéficier du trafic routier en prélevant un péage, ou en favorisant l'essor d'un *castrum*. Interrompre stratégiquement les circulations ne nous semble donc pas être une priorité, sachant que le caractère anastomosé du réseau viaire permettrait de passer immédiatement chez le seigneur châtelain voisin, à son plus grand profit.

Quatre cas de figures théoriques caractérisent, à notre sens, l'interrelation château-route en Vivarais.

1.  
L'absence de relation entre un château et une route qui s'ignorent :
  - i.  
totalement ;
  - ii.  
partiellement avec création d'un poste de perception de péage sur la route.
2.  
Un château est attiré par une route préexistante :
  - i.  
soit lors de sa fondation ;
  - ii.  
soit par la suite avec abandon d'un premier site.

<sup>2080</sup> ) Un très bon exemple de l'aspect avant tout économique du lien château-route est fourni par l'évolution de la route de la vallée de la Thur, dans le sud des Vosges. Alors qu'elle s'ouvre au grand commerce entre Champagne et Italie, le comte de Ferrette fait établir un nouveau château à Thann afin de mieux en contrôler le péage en plein essor [Wilsdorf (Ch.) : « Dans la vallée de la Thur aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, la transformation d'un paysage par la route », art. cité, p. 310]. La même situation, avec une multiplication des châteaux destinés à asseoir le pouvoir des familles aristocratiques, se rencontre dans le Trentin, avec l'ouverture de la route du Brenner, reliant Bolzano au Tyrol aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles [Varanini (G.-M.) : « Itinerari commerciali secondari nel Trentino bassomedioevale », art. cité, p. 117]. Dans les deux cas, il ne s'agit nullement d'axes militaires, mais bien de routes comptant parmi les liaisons commerciales majeures à l'échelle de l'Europe.

<sup>2081</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, f° 5v°.

- 3.
- Une route est attirée par un château nouvellement construit :
- i.
- par le *castellum* lui-même ;
- ii.
- par le *castrum* qui se développe autour du *castellum*.
- 4.
- La route favorise la cristallisation d'un *castrum*.

Une fois ces cas théoriques définis, la difficulté et l'incertitude résident dans la répartition des châteaux entre ces catégories. En effet, quoi de plus délicat à cerner que les intentions du promoteur d'un château, les mobiles l'ayant poussé à choisir tel emplacement plutôt que tel autre n'étant bien entendu jamais évoqués. Quelques éléments, plus ou moins nets selon les cas, permettent néanmoins d'asseoir notre réflexion.

Le cas le plus évident est celui de l'absence de relations entre route et château : si ce dernier est loin de tout axe de circulation on peut affirmer sans risque qu'il n'existe aucun lien entre route et château. La question est pourtant plus délicate pour ce qui est des postes de perception de péage éventuellement associés à ces châteaux. En effet, la documentation ne nous en livre qu'une connaissance très partielle, et le nombre de postes connus ne peut être considéré que comme un minimum, certainement assez éloigné de la réalité. Ainsi, le nombre de châteaux liés à la route par un poste de perception est probablement sous-évalué, alors que celui des châteaux ignorant purement et simplement la route est, par voie de conséquence, surévalué.

L'attraction d'une route sur un château, soit au moment de son implantation, soit par la suite, provoquant alors un déplacement de ce dernier, est difficile à appréhender. En effet, le plus souvent, rien ne permet de savoir si le château a été attiré par la route elle-même ou par un autre facteur. Plus que des données documentaires, la réponse vient de l'observation des lieux. De ce point de vue, la relation topographique qu'entretiennent route, château et habitat est primordiale. On ne peut douter que des châteaux comme Joyeuse ou Pradelles, rigoureusement mitoyens de la route, aient été attirés par cette dernière. Toutefois, il arrive que le château soit plus éloigné de la route et, dans ce cas, il est nécessaire de prendre en compte globalement tous les facteurs ayant pu dicter son implantation, pour autant que l'on puisse les saisir, afin de déterminer quelle part revient à la route. Relief local, présence éventuelle d'un fort peuplement préexistant, ou encore position symbolique du lieu par rapport à d'autres centres de pouvoir, doivent alors être envisagés dans un examen attentif. Dans ce cas, si un quelconque facteur d'implantation autre que la route peut-être pressenti, nous avons considéré que cette dernière n'avait pas joué de rôle important. Cette rigueur nous amène donc à considérer le dénombrement effectué comme un seuil minimum, auquel on pourrait ajouter une dizaine de sites au moins.

Pour finir, le cas d'une route attirée par un *castrum* est assez aisé à identifier. En

effet, la route ancienne, antérieure à l'établissement du château, subsiste encore le plus souvent et le nouveau chemin s'en sépare par un carrefour net, présentant une chronologie relative tout à fait lisible.

## B- Exemples vivarois d'interrelation route-château

Il n'est pas question ici de présenter un par un les différents châteaux entretenant une relation particulière avec une route, mais d'illustrer les différents cas retenus par quelques exemples évocateurs, particulièrement documentés ou connus par la recherche archéologique. L'existence d'une étude complète du phénomène castral, ayant recensé exhaustivement les 163 châteaux vivarois de la période X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, nous a permis de quantifier précisément combien de châteaux entraînent dans chaque catégorie <sup>(2082)</sup> En outre, nous y avons ajouté les châteaux vellaves compris dans l'espace étudié <sup>(2083)</sup> et les quelques rares sites foreziens, gévaudanais ou uzégeois concernés, ce qui représente au total 184 châteaux.

### Répartition des différents cas d'interrelation route - château

Cas 1a : aucune relation apparente	106	58 %
Cas 1b : aucune relation directe, existence d'un poste de perception	12	6,5 %
Cas 2a : attraction de la route sur le château lors de sa fondation	58	31,7 %
Cas 2b : attraction de la route sur le château après sa fondation	2	1 %
Cas 3a : attraction d'un <i>castellum</i> sur la route	0	0
Cas 3b : attraction d'un <i>castrum</i> sur la route	5	2,8 %
Cas 4 : la route induit le développement d'un <i>castrum</i>	0	0

La situation la plus fréquente est celle définie au premier cas, où route et châteaux n'ont aucune relation directe. Ces châteaux n'ayant aucune relation avec la route sont généralement non péagers et ne constituent que des sites mineurs à la tête de

<sup>2082</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit. Le t. II est un inventaire exhaustif des *castra* vivarois qui, en outre, les localise précisément, élément indispensable pour comprendre leur relation avec le réseau routier. Pour un tableau récapitulatif de la répartition des différents châteaux dans les catégories définies, cf. infra, annexe n°14.

<sup>2083</sup> ) Identifiés grâce à Thomas (R.) : *Les châteaux de Haute-Loire*, op. cit.

seigneuries de second ordre. Les châteaux d'Aizac, d'Aspecjoc, ou encore de Beaumont, constituent de bons exemples de ces types d'implantation, souvent très isolés dans des secteurs à l'écart des circulations.

Néanmoins, un nombre significatif de châteaux, au moins une douzaine mais sans doute beaucoup plus, cherchent à tirer profit du passage d'une route dans leur ressort, puisqu'ils établissent alors un poste de perception de péage.

Second cas de figure, qu'il s'agisse d'une implantation initiale ou d'un repentir postérieur, la route semble avoir attiré un château dans soixante cas au moins, chiffre significatif de l'attraction que la route et les richesses qu'elle draine peuvent exercer sur l'aristocratie châtelaine.

Un exemple très caractéristique des châteaux attirés par la route lors de leur première implantation est celui de Pradelles. Ce château, dont l'existence est attestée dès 1031<sup>(2084)</sup>, jouxte au plus près le chemin de Régordane qui lui est bien antérieur, puisque d'origine antique. Ensuite seulement, un important bourg s'est développé en contrebas du château au nord, le long de la Régordane. Joyeuse offre aussi la même évolution. Attesté dès le XII<sup>e</sup> siècle<sup>(2085)</sup>, ce château s'implante le long de la route d'Aubenas à Alès, au carrefour avec la route conduisant à Sablières et Loubaresse, alors que par la suite, un important bourg se structure au sud du *fortalicium* initial.

Le château de Saint-Laurent-les-Bains est lui aussi exemplaire de l'influence que peut exercer une route dans le choix d'un site d'implantation pour un nouveau château. Ce dernier, sans doute construit tardivement dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(2086)</sup>, ne s'implante pas à proximité de l'habitat existant autour de l'église Saint-Laurent, non loin des thermes exploités dès l'Antiquité, mais va se jucher sur le sommet d'une crête en position isolée dans le finage villageois, au bord de la route reliant Pont-Saint-Esprit à Luc par Joyeuse.

Autre exemple, à Chomérac, nous sommes en présence d'un château dont la construction peut être datée des premières années du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(2087)</sup>. Remarquons que ce dernier est établi au contact de la route de Baix à Privas et au Puy, sur un modeste ensellement de terrain ne présentant aucun caractère défensif particulier, ce qui contraste avec la très grande majorité des sites castraux vivarois. Plusieurs reliefs marqués existent dans un rayon d'un kilomètre autour du site choisi, et offrent des conditions topographiques bien supérieures. On peut donc penser ici que la route a été un facteur déterminant, décisif même, au point de négliger plusieurs emplacements qui auraient usuellement été préférés.

Trois cas de repentir dans l'implantation d'un château débouchant sur l'abandon d'un

---

<sup>2084</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 253.

<sup>2085</sup> ) *Ibidem*, p. 142.

<sup>2086</sup> ) *Ibidem*, p. 303.

<sup>2087</sup> ) AD Savoie, SA 3841.

premier site, au profit d'un second mieux placé, sont potentiellement liés à la route. Néanmoins, remarquons ici les difficultés éprouvées pour identifier ces châteaux abandonnés précocement au profit d'autres sites : occupés peu de temps et à des époques anciennes, généralement aucune documentation ne les concerne <sup>(2088)</sup>. Nous ne pensons donc en livrer qu'un nombre minimum, auquel il faudrait sans doute ajouter quelques sites encore méconnus.

L'un des plus caractéristiques est incontestablement le couple Asseyne - Saint-Agrève. Situé sur les marges du mandement de Saint-Agrève, le château d'Asseyne semble abandonné très précocement <sup>(2089)</sup>, alors que celui de Saint-Agrève n'est attesté qu'à partir de 1229 <sup>(2090)</sup>. La succession d'une implantation à une autre ne semble pas faire de doute, alors que le facteur routier se lit directement dans le choix du nouveau. Autant Asseyne est à flanc de vallée, dans une position isolée à l'écart de tout axe de circulation, autant Saint-Agrève est le centre d'un noeud routier. Ainsi, convergent au pied du nouveau château, au coeur du *castrum*, la route venue de Tournon par la vallée du Doux, celles arrivant du Puy par Montusclat ou Fay, celle venant du Mézenc au sud par Les Vastres, et pour finir deux axes arrivant au nord, depuis Saint-Bonnet-le-Froid et Annonay. En situation de carrefour, le château de Saint-Agrève prélève un important péage attesté dès 1261 <sup>(2091)</sup>, ce que n'aurait nullement pu faire celui d'Asseyne. De même, le bourg de Saint-Agrève, issu du *castrum*, voit s'implanter artisans et commerçants, alors qu'un hôpital est fondé à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle devant ses murs, tandis qu'Asseyne ne semble jamais être parvenu à agglomérer le moindre habitat villageois.

Le cas de Chalencon est peut-être aussi à prendre en compte dans la catégorie des déplacements de châteaux liés à l'essor d'une route, encore que l'on connaisse mal l'habitat préexistant au second château qui peut, tout autant que la route, avoir joué un rôle dans son implantation. Retenons toutefois que le Châteaueux de Chalencon est sans doute abandonné dans le courant du XI<sup>e</sup> siècle, avec un déplacement vers le site du *castrum* de Chalencon, implanté au bord de la route de Valence à Saint-Agrève et au Puy, sur laquelle il prélève un péage, alors que le précédent est sur une crête isolée et vertigineuse, à l'écart des circulations <sup>(2092)</sup>.

Dans tous les cas d'attraction d'un château par une route, on peut penser que c'est la possibilité d'exploiter sans difficulté un droit de péage qui a été le moteur de ce choix d'implantation, sans pour autant négliger la possibilité accrue de structurer plus facilement

<sup>2088</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 354. L'auteur considère que quelques sites de ce type ont pu lui échapper, ou encore que la relation de succession entre deux châteaux n'est pas possible à établir clairement faute de source, même si elle existe très probablement.

<sup>2089</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 25.

<sup>2090</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 198.

<sup>2091</sup> ) AD 38, B 3894.

<sup>2092</sup> ) Sur la succession des deux châteaux de Chalencon, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 70 et 88.

un *castrum* attractif pour les populations susceptibles de trouver un débouché commercial.

Si, comme nous venons de l'indiquer, la route attire fréquemment le château, il n'existe que quatre exemples inverses, relevant du troisième cas défini, où la route est détournée à la suite de l'implantation d'un château. Remarquons qu'aucune route n'est attirée par un *castellum* ou un très modeste *castrum* mais toujours par un *castrum* relativement développé. Doit-on en conclure que le pouvoir seigneurial n'a pas la possibilité d'imposer le déplacement d'une route, alors le village, qui constitue un lieu d'échange, est naturellement recherché par le voyageur au point que la route finit par s'y déplacer ? Il est aussi possible qu'un seigneur, désireux de promouvoir un *castrum* et de lui assurer toutes les conditions d'une bonne réussite, ait décidé de déplacer d'autorité un axe vers le futur village, mais nous ne possédons aucun texte apportant des précisions sur les conditions de naissances des *castra*.

L'exemple type du *castrum* ayant abouti à un déplacement significatif des axes routiers est Aubenas. Alors que les deux routes antiques cheminent au fond de la vallée de l'Ardèche, les routes médiévales s'élèvent jusqu'au *castrum*. A la fin du Moyen Age, les routes antiques semblent même avoir perdu importance. Certes, il s'agit là de l'une des villes les plus importantes du Vivarais, mais des situations identiques se rencontrent pour des localités de moindre envergure.

Serrières est un autre exemple de détournement d'une route suite à la fondation d'un *castrum*. Alors qu'au haut Moyen Age, la route d'Annonay au Rhône par Peaugres arrive face à l'église Saint-Sornin et au port, attesté en 970, l'axe de la fin du Moyen Age se détourne vers le *castrum*, situé quelques centaines de mètres au nord, ce qui lui impose un tracé bien différent depuis le village de Peaugres, plus de cinq kilomètres en amont.

Plus au sud, c'est encore le *castrum* de Paris, attesté à partir de 1212 <sup>( 2093 )</sup>, qui attire la route probablement d'origine antique de Joyeuse à Luc, la détournant de plusieurs centaines de mètres vers l'ouest sur une distance de cinq à six kilomètres.

Le dernier cas de figure théorique retenu, celui où une route induit l'essor d'un *castrum* au pied du château, est difficile à percevoir. Néanmoins, la répartition des *castra*, qui sont associés à la très grande majorité des châteaux vivarois, ne coïncide nullement la carte du réseau routier. Même si les modalités de constitution de ces habitats nous échappent le plus souvent, il apparaît que géographiquement, aucun lien privilégié se dégage. Le village castral, tout comme le village ecclésial, sont avant tout des habitats liés à un terroir, et répondent donc à des impératifs locaux détachés des circulations.

La route et le château entretiennent donc des relations beaucoup plus subtiles qu'un simple jeu stratégique militaire totalement anachronique et peu adapté à la réalité castrale et viaire vivaroise. Retenons que le château a besoin du trafic et de la route pour en retirer tout à la fois profits péagers et facteur de développement de l'habitat issu de l'*incastellamento*.

Ainsi, exception faite des secteurs absolument ignorés par le réseau routier où les châteaux se trouvent de fait à l'écart de tout chemin important, nombre d'entre eux

---

<sup>2093</sup> ) AD 48, 3J 6.

cherchent la proximité d'un axe de communication. On peut même préciser que cet axe doit être d'importance significative ; en effet, la majorité des châteaux attirés par une route le sont par un axe précédemment défini comme étant de première, seconde ou troisième catégorie, mais beaucoup plus rarement de quatrième catégorie<sup>( 2094 )</sup>. C'est donc une situation proche de celle rencontrée dans d'autres régions où la question a été posée, comme en Picardie<sup>( 2095 )</sup>, en Lodévois<sup>( 2096 )</sup>, dans le nord de la Bourgogne<sup>( 2097 )</sup> et, pour autant que l'on puisse en juger au travers des premiers éléments d'une enquête partielle, en Quercy<sup>( 2098 )</sup>.

Alors que le château cherche la proximité de la route, il est indéniable qu'elle est parfois attirée par celui-ci. Cependant, remarquons que jamais un *castellum* seul, sans intérêt commercial, voire même néfaste puisque levant un péage, n'attire les circulations, ce qui n'est pas le cas du *castrum*, agglomération plus ou moins importante, aboutissant parfois au détournement d'un itinéraire préexistant.

## Chapitre 3 : Route et développement urbain

### Chapitre 3 : Route et développement urbain

Comme nous venons de l'expliquer, la route a joué un rôle certain dans l'implantation du réseau paroissial et du réseau castral. Il est maintenant intéressant d'envisager l'influence du réseau viaire en matière de développement urbain. Il ne s'agit pas pour autant de nous lancer dans une étude d'histoire urbaine, portant sur la société et l'économie des différentes villes, mais bien d'aborder le rôle de la route dans leur implantation et leur croissance. Là encore, nous n'avons pas souhaité procéder de manière impressionniste, choisissant quelques localités aux liens avérés avec la route pour les ériger en exemples. En effet, cette méthode qui repose sur une sélection bien peu rigoureuse n'assure nullement l'exemplarité des cas choisis. C'est donc globalement, en prenant exhaustivement en compte tous les types de localités, des bourgs aux villes les plus importantes, que nous nous proposons d'aborder la question.

## A- Identifier et cartographier le phénomène urbain

---

<sup>2094</sup> ) Sur la signification de ces quatre catégories, cf. supra, p. 62-63.

<sup>2095</sup> ) Fossier (R.) : *La terre et les hommes en Picardie jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 505, 507, 521, 523 et 527.

<sup>2096</sup> ) Journot (F.) : *Archéologie des châteaux médiévaux de la montagne héraultaise*, op. cit., p. 143.

<sup>2097</sup> ) Noyé (Gh.) : « Les fortifications de terre dans la seigneurie de Toucy du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle, essai de typologie », art. cité, p. 203.

<sup>2098</sup> ) Lartigaut (J.) : « Quelques mottes en Quercy », art. cité, 1975, p. 434.

Là encore, le vide historiographique vivarois ne facilite pas le travail. En effet, il aurait été utile de pouvoir nous appuyer sur une étude d'ensemble des villes vivaroises<sup>(2099)</sup>, afin de n'aborder ici que leurs relations avec la route. Cependant, les quelques travaux existant sont des études monographiques souvent vieilles ou fautes<sup>(2100)</sup>. Nous avons donc dû étudier le semis urbain afin de le cartographier, d'en comprendre la répartition et la logique. Que le lecteur ne cherche pourtant pas dans les pages qui suivent une étude de ce réseau urbain pour lui-même, débouchant sur un travail d'histoire urbaine, qui nous entraînerait trop loin de notre propos initial<sup>(2101)</sup>. Seules ses relations avec la route nous intéressent ici.

### a- Un problème de perspective, de méthode et de sources

N'abordant pas ici les seuls phénomènes urbains majeurs qui ne posent pas de problèmes d'identification tant ils sont importants, mais toutes les agglomérations de l'ensemble d'un réseau, depuis le bourg, des questions méthodologiques se sont rapidement posées. Pour sélectionner les petites localités qui méritent le qualificatif de bourgs et de villes, nous avons voulu procéder de manière empirique. Nous n'avons donc pas forgé, ou fait nôtre, une définition théorique de la ville<sup>(2102)</sup>, pour ensuite sélectionner les localités qui pouvaient lui correspondre. Au contraire, nous avons voulu cerner les localités qui se distinguaient du lot commun des villages, avant d'expliquer

<sup>2099</sup> ) La question du réseau urbain régional a été abordée d'un point de vue géographique dans Bozon (P.) : « Les villes et le relief dans l'Ardèche intérieure », art. cité, mais les données historiques qu'utilise l'auteur pour asseoir dans le temps son étude portant sur le XX<sup>e</sup> siècle, sont issues de sources de seconde main peu fiables ou vieilles.

<sup>2100</sup> ) Parmi les travaux universitaires ou périuniversitaires, on pense à : Chalabi (M.) dir. : [HYPERLINK 'biblio?ID=34313868&idNoeud=1.15.1'](#) *Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, Ardèche, canton de Viviers*, Paris, 1989, XV-464 p. ; Courtheault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol; essai sur la constitution et l'état social d'une ville du Midi de la France au Moyen Age, introduction à l'histoire de la maison Nicolay*, Paris, 1909, 285 p. ; Esquieu (Y.) dir. : *Viviers, cité épiscopale*, Lyon, 1988, 127 p. ; Léger (A.) : *Saint-Agrève en 1464. Une bourgade de la montagne vivaroise à travers les estimes du Vivarais*, mémoire de maîtrise, université Lumière-Lyon 2, 2000, 202 p. et 190 p. ; Moulin (J.) : *Villeneuve-de-Berg*, mémoire de l'E.H.E.S.S., 1999 ; Mourier (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1984, 6 vol. ; Il faut aussi signaler diverses études d'historiens locaux où le pire voisine avec le meilleur, mais elles sont le plus souvent vieilles dans les thèmes abordés, ou ne maîtrisent (particpe présent) pas la documentation de première main : Charay (J.) : *Aubenas et ses seigneurs au Moyen Age*, Aubenas, 1950-1952, 2 vol ; Chomel (F.) : *Annonay, pas à pas, pierre à pierre*, Annonay, 1995, 256 p. ; Exbrayat (P.) : *Si Largentière en Val de Ligne m'était contée*, Rosières, 1996, 239 p. ; Filhol (L.) : *Histoire religieuse et civile d'Annonay et du Haut-Vivarais*, Annonay, 1880-1882, 4 vol. ; Giron (A.) : *Fay-le-Froid. Notes de voyages*. Le Puy, 1868, 51 p. ; Grimaud (A.) : *Histoire de Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale*, Aubenas, 1942, 328 p. ; Mazon (A.) : *Histoire de Largentière*, Privas, 1904 ; Mazon (A.) : *Notes historiques sur Tournon et ses seigneurs*, Privas, 1908 ; Mazon (A.) : *Histoire du Cheylard*, Privas, 1894, 208 p. ; Messié (J.) : *Bourg-Saint-Andéol, notice historique et guide*, Largentière, 1963, 152 p. ; Rémy (B.) : *Histoire d'Annonay et de sa région*, Roanne, 1981, 150 p. ; Reynier (E.) : *Histoire de Privas*, t. I : *Des origines au XVI<sup>e</sup> siècle*, Privas, 1941 ; Roche (A.) : *Lamastre et ses environs*, Lamastre, 1905, 128 p. De nombreuses autres études ponctuelles complètent ces travaux sur tel ou tel aspect. Elles seront présentées, le cas échéant, au fur et à mesure des pages qui suivent.

<sup>2101</sup> ) Pour une première approche des fonctions des villes de la région, cf. Brechon (F.) : « Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Age », art. cité.



comment et pourquoi elles émergent. Quiconque a travaillé sur les réseaux urbains et sur les petites villes sait que ce travail d'identification est l'un des plus problématiques qui soit. Plusieurs approches sont envisageables, qu'il s'agisse de considérer différents marqueurs d'un niveau de développement urbain<sup>(2103)</sup> ou de poser la question des fonctions et du rôle que jouent ces villes en terme de centralité<sup>(2104)</sup>. L'étude de la centralité des petites villes est un instrument très pertinent qui rend bien compte de l'attraction qu'elles exercent, ce qui les distingue nettement des villages<sup>(2105)</sup>. Une analyse statistique de l'activité notariale, cette dernière variant en fonction du type de localité où exerce le notaire, est une démarche intéressante qui permet de fournir une description fine et nuancée du réseau urbain<sup>(2106)</sup>. Cependant, c'est une approche qui ne pouvait être envisagée ici à une échelle globale, les archives notariales manquant presque totalement dans de nombreuses régions vivaroises<sup>(2107)</sup>. Aussi, avons-nous pris le parti de travailler essentiellement à partir de critères démographiques et fiscaux, certes moins pertinents à nos yeux, mais synthétiques à l'échelle du Vivarais dans son ensemble.

La source démographique essentielle est l'enquête fiscale réalisée en 1464 dans l'ensemble du Vivarais en application des décisions des Etats de Languedoc<sup>(2108)</sup>. Ces soixante-treize registres d'estimes recensent théoriquement tous les chefs de feux laïcs et non nobles, communauté par communauté<sup>(2109)</sup>. Cette base de travail pourrait paraître remarquable si plusieurs facteurs ne venaient en entacher la précision. Tout d'abord, les registres dits « détaillés », qui renferment les déclarations des chefs de feux dont les biens ont été estimés, n'ont été conservés que pour environ 150 des 300 paroisses vivaroises. Ensuite, ceux des principales villes ou gros bourgs ont malheureusement

<sup>2102</sup> ) Sur différentes définitions que l'on peut donner de la ville en suivant différents critères, cf. Joris (A.) : « La notions de ville », art. cité.

<sup>2103</sup> ) Parmi lesquels on peut envisager, sans préjuger ici de leur pertinence : démographie, niveau fiscal, statut, urbanisme, ordres mendiants, etc.

<sup>2104</sup> ) Centralisation de fonctions politiques, administratives, religieuses, économiques, etc.

<sup>2105</sup> ) Mouthon (F.) : « Villes et organisation de l'espace en Bordelais à la fin du Moyen Age : le rôle des villes secondaires (vers 1475-vers 1525) », art. cité.

<sup>2106</sup> ) Sur les enjeux de l'analyse de l'activité notariale, cf. *Problèmes et méthode de l'analyse historique de l'activité notariale*, op. cit., ou encore Poisson (J.-P.) : *Notaires et sociétés, travaux d'histoire et de sociologie notariales*, op. cit.

<sup>2107</sup> ) Sur une première approche des apports de l'analyse de l'activité notariale à la connaissance des hiérarchies urbaines, cf. Brechon (F.) : « Le réseau urbain en Ccévennes et Vivarais », art. cité, p. 271-273 ou, bien que concernant une autre période, Minovez (J.-M.) : « La centralité des villes du Volvestre à travers l'étude de l'activité notariale dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle », art. cité.

<sup>2108</sup> ) Sauf quatre localités jouissant de franchises de taille qui n'ont pas été estimées : Boucieu, Borne, La Voulte et Villeneuve-de-Berg. Les trois premières ne sont cependant que des villages.

<sup>2109</sup> ) AD 07, C 560 à C 618 ; 52J 205 ; 1Mi 15, r2.

souvent disparu (<sup>2110</sup>). En ce qui nous concerne, la perte de la moitié environ des registres détaillés peut être partiellement comblée par les registres dits « abrégés », qui présentent une synthèse des données fiscales où figurent tous les déclarants. Tous les abrégés ont été conservés (<sup>2111</sup>). Nous connaissons donc théoriquement le nom et la paroisse de résidence de tous les chefs de feux sur l'ensemble du Vivarais, bien que quelques différences mineures portant sur une ou deux personnes apparaissent parfois entre les deux états du document. Cependant, qu'il s'agisse de leur forme « abrégée » ou de la version « étendue », les estimations posent de nombreux problèmes pour une exploitation démographique.

L'absence des registres détaillés indiquant le lieu de résidence précis du déclarant (tel manse, tel village, etc.) est parfois source de confusions. Un premier examen rapide de l'ensemble des données des registres abrégés fait ressortir immédiatement un certain nombre de cas discordants qui paraissent surévalués. L'enquête ayant été réalisée à l'échelle de la paroisse, ou plus rarement de la communauté d'habitants, le chiffre fourni n'est pas celui de la population du village même, mais de l'ensemble de la circonscription retenue. Dans la majorité des cas paraissant surévalués, on est présence de paroisses très étendues, couvrant de vastes terroirs où subsiste un habitat dispersé important justifiant à lui seul la forte démographie, surprenante eu égard à la taille très réduite du village. Ainsi, la paroisse de Thueyts est comptée pour 249 feux, alors qu'à l'évidence, c'est un modeste village de la haute vallée de l'Ardèche. Montpezat est compté pour 214 feux, bien que les autres sources exploitées ne laissent pas percevoir, pour autant qu'on puisse en juger, une aussi forte démographie. La question peut aussi se poser pour Chassiers, avec 189 feux, plus que la ville voisine de Largentière, mais cette paroisse, très vaste, englobe de nombreux hameaux et écarts peuplés distincts du chef-lieu. A l'inverse, le chiffre donné pour Tournon, 197 feux, à toutes les chances de correspondre réellement à la population urbaine, puisque cette paroisse est pour l'essentiel limitée à la ville et à ses abords immédiats. Il en est aussi de même à Joyeuse, paroisse d'extension réduite qui englobe peu d'habitat isolé. Le cas d'Aubenas permet de bien cerner la différence entre les deux données : alors que le chiffre brut des abrégés est de 341 feux, l'examen de la résidence de chaque tenancier permet de savoir que finalement seuls 231 demeurent en ville, les autres ressortant d'écarts plus ou moins éloignés, ou de villages voisins intégrés au mandement d'Aubenas. Pour séduisantes qu'elles soient, ces listes abrégées doivent donc être examinées en détail, au cas par cas, pour cerner quelle population est prise en compte. Les cas aberrants sont heureusement assez facilement remarquables.

Ensuite, les nobles et les clercs échappent à l'enquête, sauf s'ils disposent de biens roturiers et laïcs qui sont déclarés. Cependant, ils sont très peu nombreux à figurer dans les registres et l'écrasante majorité nous échappe. Relever dans tous les registres à qui les tenanciers déclarent devoir des cens pourrait permettre de mieux cerner le groupe des nobles et, dans une certaine mesure, des ecclésiastiques. Ce travail minutieux, imposant de consulter dans le détail l'intégralité des 14000 pages de l'enquête était hors de portée

---

<sup>2110</sup> ) Manquent par exemple Aubenas, Viviers, Bourg-Saint-Andéol, Privas, Le Cheylard ou Pradelles.

<sup>2111</sup> ) AD 07, C 557 à C 559.

ici, seule une édition du document accompagnée d'un *index personnarum* pouvant le permettre.

Pour finir, malgré une uniformité certaine qui laisse supposer une certaine rigueur de la source, il est indispensable de tenter de cerner l'exactitude du nombre de feux recensés. On peut l'envisager pour quelques cas précis, lorsque des sources complémentaires sont conservées, principalement des compoix <sup>( 2112 )</sup>. A Tournon alors que 147 déclarants figurent aux estimés de 1464, le compoix de 1448 indique 313 maisons habitées <sup>( 2113 )</sup>, soit une omission de 37 % des feux au moins. L'exemple rural de Vallon, où subsiste un compoix de 1492, laisse percevoir une différence en défaveur des estimés de 38,6 % <sup>( 2114 )</sup>. A Banne, la constitution de listes nominatives à partir des registres notariés fait aussi apparaître une différence significative, puisque 50 % des chefs connus par les archives notariales n'ont pas été estimés <sup>( 2115 )</sup>. A Sainte-Marguerite (Lafigère), les estimés présentent les comptes de 26 déclarants, alors que ce même document permet à lui seul de recenser au moins 49 autres chefs de feux, essentiellement comme confrants, soit un sous-enregistrement de l'ordre de 46,9 % <sup>( 2116 )</sup>. A Baix, les estimés recensent 85 feux mais un compoix de 1466 en mentionne 103, soit un sous-enregistrement d'environ 20 %. A Aubenas, la comparaison entre les données des estimés et le compoix de 1491 laisse apparaître une différence de 41,3 % qui ne peut à elle seule s'expliquer par la reprise démographique. Ces quelques cas, les seuls sur lesquels nous puissions nous appuyer pour l'heure, laissent apparaître un sous-enregistrement chronique du nombre de feux. Sur cette base, on peut estimer que les Estimes ne reprennent que  $\frac{1}{3}$  à  $\frac{1}{2}$  des feux réels au plus, cette valeur étant globalement constante d'une paroisse à une autre. Seule la paroisse de Baix se signale par un sous-enregistrement peut-être moindre <sup>( 2117 )</sup>.

Outre la démographie, nous avons retenu la capacité contributive des communautés comme un critère global de perception de leur niveau de développement. Un rôle de répartition des aides et crues <sup>( 2118 )</sup> a été conservé pour l'année 1478, complété en 1479,

<sup>2112</sup> ) Tournon : 1448 [AM Tournon], Baix 1466 [AM Baix, CC 1], Aubenas, 1491 [AM Aubenas, BB 1], Vallon 1492 [AD 07, 1Mi 256, r1].

<sup>2113</sup> ) Molinier (A.) : *Paroisses et communes de France, Ardèche, op. cit.*, p. 25.

<sup>2114</sup> ) Valladier-Chante (R.) : *Une communauté paysanne du Vivarais, Sant Saornin de Avalon, Vallon-Pont-d-Arc à la fin du Moyen Age, op. cit.*, p. 161-163.

<sup>2115</sup> ) Données rassemblées par Jacques Schnetzler figurant en annexe de Valladier-Chante (R.) : *Le Bas-Vivarais au XV<sup>e</sup> siècle, les communautés, la taille et le roi, op. cit.*, p. 371-374.

<sup>2116</sup> ) Données communiquées par Christophe Banache, article sur les estimés de Sainte-Marguerite en préparation.

<sup>2117</sup> ) Il ne nous appartient pas ici de nous livrer à une étude fiscale des estimés, mais on notera que plusieurs *nichil habentes* apparaissent au gré des registres, une soixantaine d'*affanatores* d'Annonay étant dits « miséreux et vivant d'aumône », figurant même au nombre des estimés [AD 07, C 618-619]. Si le critère de la trop grande pauvreté a pu jouer, il ne suffit pas à lui seul pour justifier la mise à l'écart de populations aussi fortes.

1482 et 1495 par des rôles partiels, ne mentionnant que la crue ou que l'aide<sup>(2119)</sup>. Il est donc intéressant de travailler prioritairement sur les données de 1478, puisque celles qui suivent sont incomplètes<sup>(2120)</sup>. Certes, les estimés de 1464 fournissent aussi des données similaires, mais ces registres ont déjà été mis à profit d'un point de vue démographique, et l'association de deux sources proches, mais différentes, pouvant mettre en lumière des problèmes afférant à l'un ou l'autre des documents, nous a paru plus assurée qu'un travail sur une source unique.

Ensuite, nous associerons ponctuellement d'autres critères à cette approche fiscale et démographique du phénomène urbain, qui permettent parfois de préciser la nature, ou encore les fonctions, de différentes localités. C'est par exemple la zone d'attraction d'une localité lorsque l'on peut la cerner, ou bien la présence d'une profession et d'une institution spécifique.

### **b- Le semis urbain vivarois au regard des estimés de 1464 et des rôles de taille de 1478**

Une représentation graphique de ces deux données permet de visualiser rapidement leur cohérence et de dégager nettement quelques cas problématiques caractérisés par un écart important à la fiscalité moyenne constatée. En effet, le rapport entre nombre de feux et montant de la taille est assez régulier, autour de 3 à 4 livres par feu. Seules quelques aberrations qui ne peuvent correspondre à la réalité émergent, comme Vion par exemple, dont la population devrait s'acquitter de plus de 10 livres par feu, somme exorbitante s'il en est. Quatre catégories de localités se dégagent ainsi.

Au sommet, Aubenas et Annonay émergent nettement. Sans doute de même niveau de développement ou presque, elles arrivent systématiquement en tête dans les rôles fiscaux, qu'il s'agisse de ceux de 1478, de 1482 et de 1495, tout en étant les plus peuplées en 1464, même si en la matière Annonay prime légèrement sur Aubenas. En prenant le risque de généraliser la valeur du sous-enregistrement démographique constaté,  $\frac{1}{2}$  à  $\frac{1}{3}$  de la population seulement semblant enregistré, la ville d'Aubenas compterait environ 400 à 450 feux, et celle d'Annonay de l'ordre de 550 à 600.

Ces deux villes sont aussi les seules à posséder deux ou trois couvents mendiants. Les dominicains sont implantés à Annonay dès avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, puisque leur couvent existe déjà lors de la création de la province de Bourgogne, décidée au Chapitre Général de Rome en 1239<sup>(2121)</sup>, bien qu'il ne soit pas attesté dans la

<sup>2118</sup> ) Rappelons que le terme d'aide, parfois remplacé par celui de subside ou d'octroi, correspond à la taille, impôt foncier estimé sur la base de la fortune des déclarants. La crue est pour sa part une contribution exceptionnelle ajoutée presque chaque année à la taille, le total des deux formant l'impôt foncier global. Cf. Régné (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. II, p. 337-338.

<sup>2119</sup> ) AD 07, C 523, publié dans Régné (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. II, p. 435-442.

<sup>2120</sup> ) Sur l'utilisation de ces mêmes rôles fiscaux dans la même perspective et à l'échelle de l'ensemble du Languedoc, cf. Molinier (A.) : « Les villes languedociennes », art. cité.

<sup>2121</sup> ) Ribaucourt (C.) : « Les mendiants du Midi d'après la cartographie de l'enquête », art. cité, p. 28.

documentation vivaroise avant 1264<sup>(2122)</sup>. Un couvent de clarisse est aussi implanté à Annonay. Il est attesté pour la première fois en 1275<sup>(2123)</sup>. La présence des cordeliers à Aubenas est connue à partir de 1269<sup>(2124)</sup>. Ils y côtoient un couvent de clarisses, fondé dans les années 1260<sup>(2125)</sup>, et les frères prêcheurs, dont le couvent a été fondé en 1264<sup>(2126)</sup>.

La ville de Tournon, troisième pôle urbain, se situe à bonne distance des deux précédentes : le nombre de feux au milieu du XV<sup>e</sup> siècle s'établit probablement entre 300 et 350. Tournon est dotée d'un couvent de carmes, implantés depuis 1334<sup>(2127)</sup>, auxquelles il faut ajouter tardivement les franciscains qui s'installent en 1473<sup>(2128)</sup>.

Bourg-Saint-Andéol est du même niveau démographique que Tournon, à quelques dizaines de feux près en 1464. Un couvent de mendiants y est fondé en 1473<sup>(2129)</sup>, mais il s'agit d'observants, considérés comme rétifs à une implantation trop urbaine. Cependant, leur installation est tardive, alors que leur rejet de la ville s'atténue<sup>(2130)</sup>.

D'un point de vue fiscal, Viviers apparaît très nettement sous-évaluée par rapport au nombre de feux de 1464, ce qui s'explique probablement par une minoration artificielle de sa richesse, une large part des fortunes de la cité épiscopale relevant des clercs exempts de taille. Démographiquement, la ville se situe au même niveau que Tournon ou Bourg-Saint-Andéol avec au moins 300 feux, bien qu'il soit difficile d'estimer la population cléricale y résidant. Les ordres mendiants ne se sont pas implantés dans la cité épiscopale, à la différence de la majorité des cités voisines, Le Puy, Valence, Vienne, Uzès, Orange, etc. Ce n'est pas probablement pas signe d'une grande vitalité économique, à la différence de Montélimar, située en rive gauche du fleuve, presque face à Viviers, qui possède un couvent franciscain et un dominicain.

Un autre groupe se distingue par un niveau de population avoisinant ou dépassant les 150 feux aux estimations et/ou par des cotes fiscales comprises entre 350 et 500 livres, les villes précédentes étant nettement au dessus, entre 800 et 1000 livres. Entrent dans cette catégorie Privas, Joyeuse, Largentière et Pradelles, auquel on adjoindra Les Vans<sup>(</sup>

<sup>2122</sup> ) Chevalier (U.) : *Inventaire des Archives des dauphins à Saint-André de Grenoble en 1277*, *op. cit.*, n°XV p. 42-43.

<sup>2123</sup> ) AN, P 1361/2, n°974.

<sup>2124</sup> ) AD 43, G 515, n°11.

<sup>2125</sup> ) Mazon (A.) : « Les clarisses d'Aubenas », art. cité, p. 338.

<sup>2126</sup> ) AD 07, 17H 1 f°2.

<sup>2127</sup> ) AD 07, 9H 1.

<sup>2128</sup> ) AD 07, 15H 1.

<sup>2129</sup> ) AD 07, 10H.

<sup>2130</sup> ) Le Goff (J.) : « Ordres mendiants et urbanisation dans la France médiévale », *op. cit.*, p. 941-943.

<sup>2131</sup> ) , dont on peut penser que le nombre de leurs feux réels oscille entre 250 et 300. Toutes ces agglomérations sont sans couvent mendiant, à l'exception de Largentière, doté d'une maison franciscaine, mais leur cote fiscale et le niveau de leur population ne permet pas pour autant d'en faire de simples villages.

Le croisement des données fiscales et démographiques permet de dégager une quatrième catégorie de localités se distinguant des villages. Elle regroupe Chalencon, Jaujac, Montpezat, Saint-Agrève, Fay, Lamastre et Le Cheylard. Un peu moins imposées, mais aussi moins peuplées que les précédentes, entre 200 et 250 feux calculés à partir des données des estimés réévalués, ces localités font démographiquement le lien entre les villages et les petites villes précédemment présentés.

Le Vivarais n'est donc pas, en termes strictement démographiques, une région fortement urbanisée : les grandes villes lui sont extérieures, comme Le Puy à l'ouest, Valence et Vienne à l'est, mais aussi, dans une moindre mesure, Montélimar et Alès. L'urbanisation du Vivarais est donc diffuse, caractérisée par une multitude d'agglomérations moyennes, la plupart n'atteignant que difficilement les 200 feux, seuil fréquemment retenu pour situer la limite inférieure des phénomènes urbains (<sup>2132</sup> ). Ce n'est pas pour autant qu'il faut douter de leur caractère urbain, ce que confirment leurs fonctions.

## B- Expliquer le réseau urbain : vers un modèle de ville « routière » ?

---

Différents facteurs peuvent jouer dans l'organisation d'un réseau urbain. Outre le quadrillage d'une région, visant à fournir des services et des biens par une succession de relais, ou encore l'implantation de fonctions politiques, administratives et religieuses, l'historien doit d'abord être attentif à la stratification chronologique du phénomène urbain. Il importe donc d'abord de se poser la question des origines du réseau urbain, pour ensuite seulement, envisager les fonctions que les villes exercent sur un territoire donné.

### a- Aux origines des villes vivaroises

On distinguera ici quatre cas de figure. Il s'agit tout d'abord des agglomérations dont le développement est antérieur au Moyen Age. Ensuite, nous considérerons le cas des bourgs monastiques issus du haut Moyen Age, avant d'en arriver aux villes d'accession, pour finir par les villes de fondation.

### Le legs antique

Il n'est pas dans notre propos ici de cartographier le semis urbain antique dans son ensemble, mais uniquement d'envisager les origines prémédiévales de quelques villes,

---

<sup>2131</sup> ) Qui ne figurent pas dans les estimés ou le rôle de 1478 car ressortant de l'Uzège, mais enclavé en Vivarais.

<sup>2132</sup> ) Chevalier (B.) : *Les bonnes villes de France du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 37 ; Herlihy (D.), Klapisch (C.) : *Les toscans et leurs familles. Une étude du catasto florentin de 1427*, op. cit., p. 238 et ss ; Baratier (E.) : *La démographie provençale du XIII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle avec chiffres de comparaison pour le XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 122.

les centres urbains gallo-romains n'ayant pas connu de postérité au-delà du haut Moyen Age ne nous intéressant pas ici.

Comme presque partout, la principale ville médiévale d'origine antique est la cité épiscopale, mais le cas de Viviers est complexe. En effet, la cité antique des Helviens n'est pas Viviers, mais *Alba Augusta*, située une quinzaine de kilomètres à l'ouest de la cité épiscopale médiévale. Seuls cinq évêques se sont succédé sur le siège d'Alba avant qu'il ne soit transféré à Viviers <sup>(2133)</sup>. Il n'en demeure pas moins très difficile de préciser quand ce transfert a lieu, mais l'examen attentif des listes épiscopales et de la *Carta vetus* permet de le placer dans le dernier tiers du V<sup>e</sup> siècle ou au début du VI<sup>e</sup> siècle <sup>(2134)</sup>. Bien que n'étant pas la cité primitive, le site de Viviers n'est pas pour autant inoccupé avant l'arrivée du siège épiscopal. L'archéologie a révélé sans ambiguïté l'existence d'un habitat protohistorique et gallo-romain relativement important, même s'il est présomptueux de parler de *vicus*. Le véritable essor du lieu est quand même probablement lié à l'implantation du siège épiscopal <sup>(2135)</sup>. Parallèlement, Alba ne disparaît pas brutalement sous les coups des invasions barbares comme le voudrait l'historiographie locale dans une vision catastrophiste et simpliste, puisque l'archéologie atteste qu'un habitat organisé se maintient encore pendant au moins un siècle ou deux <sup>(2136)</sup>. La solution de continuité entre la cité antique d'Alba et le *castrum* d'Aps n'en est pas moins totale, ce dernier étant implanté deux ou trois kilomètres au sud de la ville antique, sur un site manifestement vierge d'occupation antérieure <sup>(2137)</sup>.

La seconde agglomération probablement d'origine antique est Annonay. Malgré l'absence d'opération archéologique conduite scientifiquement, ce qui interdit de formuler toute conclusion assurée, les découvertes fortuites, notamment monétaires, sont nombreuses dans l'ensemble de la ville <sup>(2138)</sup>. De plus, l'urbanisme annonéen ne doit rien au château, ni sans doute à l'église Notre-Dame <sup>(2139)</sup>. Un ensemble grossièrement ovoïde apparaît par contre au nord-ouest de la ville, que n'expliquent pas les conditions topographiques ou l'existence d'un pôle particulier ayant aggloméré l'habitat. En l'état de

<sup>2133</sup> ) Esquieu (Y.) : « Alba, groupe cathédral Saint-Pierre », art. cité.

<sup>2134</sup> ) Outre l'historiographie ancienne, qui s'est surtout attachée à compliquer le problème en avançant l'idée, absolument infondée, que le siège épiscopal serait passé à Mélas avant son implantation définitive à Viviers, cf. Lauxerois (R.) : *Le bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba, op. cit.*, p. 190 et ss qui fait le point sur nos connaissances à ce sujet.

<sup>2135</sup> ) Esquieu (Y.) dir. : *Viviers, cité épiscopale, op. cit.*, p. 9-22.

<sup>2136</sup> ) Les fouilles archéologiques en cours ont mis au jour de nombreux niveaux du très haut Moyen Age qui permettraient d'affiner une chronologie de l'abandon d'Alba, mais elles ne sont pas encore publiées. En l'absence de travaux plus récents, et surtout plus complets, cf. Lauxerois (R.), André (P.) et Jourdan (G.) et alii : *Alba, de la cité gallo-romaine au village*, op. cit., p. 16.

<sup>2137</sup> ) Sondages archéologiques et prospections réalisés par Eric Durand en 1997 (Centre de documentation archéologique d'Alba, Ministère de la Culture).

<sup>2138</sup> ) Pour avoir un état à jour des découvertes archéologiques annonéennes, cf. Fraisse (Ch.) : *Carte archéologique de la Gaule, Ardèche*, à paraître, notice n° 10.

nos connaissances sur la ville, il constitue le premier noyau de peuplement lisible dans le parcellaire et on peut éventuellement y voir un noyau de peuplement issu de l'Antiquité ou du haut Moyen Age. Annonay est en effet un centre de viguerie attesté à de très nombreuses reprises dès 814<sup>(2140)</sup>, alors que l'église Notre-Dame est mentionnée comme archiprêtré dès 805<sup>(2141)</sup>. Par ailleurs, nous avons déjà signalé qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, un cimetière dit « Saint-Jean » est associé à l'église Notre-Dame, rappelant peut-être la présence d'un ancien baptistère altimédiéval. Pour finir, fait rare, en 889, Annonay est appelée *vicus* Sainte-Marie<sup>(2142)</sup>. Occupé durant l'Antiquité, centre de pouvoir laïc et religieux aux siècles carolingiens, Annonay témoigne probablement alors déjà d'un niveau de développement urbain significatif, pour autant que l'on puisse en juger sur des éléments aussi ténus.

La situation de Tournon est relativement proche de celle d'Annonay. Largement peuplés dès l'Antiquité, l'ensemble du site de la ville médiévale et ses abords ont livré des structures en place des I<sup>er</sup>-III<sup>e</sup> siècles de notre ère, alors que des sépultures pouvant limiter l'extension de l'agglomération antique vers le sud ont été mises au jour au niveau du lycée, en bordure du Rhône. En outre, plusieurs caves de maisons situées à l'intérieur des remparts médiévaux ont livré du matériel antique<sup>(2143)</sup>. Durant le haut Moyen Age, Tournon est le siège d'une viguerie attestée au X<sup>e</sup> siècle<sup>(2144)</sup>, alors que l'un des seuls châteaux publics altimédiéval connu en Vivarais y est probablement mentionné<sup>(2145)</sup>. Pourtant, si on admet une occupation antique et du haut Moyen Age importante sur le site de Tournon, elle n'est plus perceptible dans la topographie urbaine de la fin du Moyen Age. En effet, la ville prend la forme d'un *castrum* classique, aggloméré sur les pentes du rocher supportant le château et la continuité de l'habitat de l'Antiquité jusqu'au plein Moyen Age n'est pas assurée.

Toutes les agglomérations d'origine antique qui ont subsisté jusqu'à la seconde moitié du Moyen Age, pour autant qu'on puisse les cerner à partir d'une documentation archéologique rare, sont situées dans la vallée du Rhône ou à proximité. Néanmoins, sauf pour la cité épiscopale, ou éventuellement pour Annonay, la continuité de l'habitat n'est pas manifeste, et il est difficile d'affirmer que ces villes sont directement héritières d'agglomérations antiques. Le déclin de plusieurs *vici* bien attestés, comme Ruoms<sup>(2146)</sup>

---

<sup>2139</sup> ) L'église médiévale Notre-Dame n'était pas à l'emplacement actuel, mais se trouvait place de la Liberté, qui a été ouverte en rasant l'ancien édifice.

<sup>2140</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais*, op. cit., t. I, p. 94.

<sup>2141</sup> ) Charvet : *Histoire de la sainte église de Vienne*, op. cit., preuves, p. 653-655.

<sup>2142</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard de Romans, 817-1093*, op. cit., n°4, p. 5-7.

<sup>2143</sup> ) Fraisse (Ch.) : *Carte archéologique de la Gaule, Ardèche*, à paraître, notice n°324.

<sup>2144</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard de Romans, 817-1093*, n°61, p. 73-74.

<sup>2145</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 87-89.



, Le Pouzin <sup>( 2147 )</sup>, Saint-Etienne-de-Fontbellon <sup>( 2148 )</sup> ou Soyons <sup>( 2149 )</sup>, montrent même que des origines antiques ne prédisposent en rien à un développement médiéval.

### Des agglomérations du haut Moyen Age ?

Si quelques villages monastiques existent, probablement issus du haut Moyen Age, comme Cruas et Le Monastier-Saint-Chaffre, où une foire est attestée au IX<sup>e</sup> siècle <sup>( 2150 )</sup>, ce ne sont pas des centres urbains dans la seconde moitié du Moyen Age. Bourg-Saint-Andéol est aussi probablement d'origine altimédiévale, mais l'histoire de cette ville est difficile à cerner entre hagiographie et archéologie. Il est indéniable, malgré le caractère ténu des vestiges, que Bourg a pu correspondre à un habitat antique structuré <sup>( 2151 )</sup>, mais rien n'assure son importance d'alors, ni sa continuité de l'Antiquité à la fin du Moyen Age. En effet, le parcellaire médiéval ne semble nullement tributaire de formes d'agglomérations antiques, à la différence d'autres localités, comme Soyons plus au nord. Au contraire, le plan de Bourg rayonne depuis l'église Saint-Andéol, qui apparaît comme le facteur principal de cristallisation de l'habitat. Une très large révision de l'historiographie régionale traditionnelle s'impose ici. Pour cette dernière, *Burgitate* antique et altimédiévale est une localité double, avec un pôle principal (au moins un *vicus* !) à la place de Bourg-Saint-Andéol et un faubourg en rive gauche du fleuve <sup>( 2152 )</sup>. Néanmoins, le problème de la localisation du bourg principal doit être soulevé. En effet, dans la seconde moitié du VI<sup>e</sup> siècle, *Burgitate* apparaît clairement situé *in Tricastinesis* <sup>( 2153 )</sup>. De même, *Bergogiate* est le siège d'une viguerie du Tricastin attestée dans le courant du X<sup>e</sup> siècle <sup>( 2154 )</sup>. Sauf à considérer de biens improbables, et en tout cas improuvables, variations des limites du Vivarais à l'est, la localité de *Burgitate* ne peut être en rive droite du fleuve, puisqu'elle est en Tricastin. Elle ne correspond donc pas à Bourg. L'histoire de la ville doit être reconsidérée à la lumière de la vie de saint Andéol et de la découverte de ses reliques. En 208, Andéol aurait prêché à *Bergoïate*, où il aurait été martyrisé le 1<sup>er</sup> mai

<sup>2146</sup> ) Travail de maîtrise en cours sur Ruoms (Nicolas Clément, université Jean Moulin, Lyon III).

<sup>2147</sup> ) Charrel (V.) : *L'occupation du sol sur le rivage rhodanien et dans son arrière pays entre l'Eyrieux et la Payre, du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. au Moyen Age (communes de La Voulte, Rompon, Saint-Julien-en-Saint-Alban, Le Pouzin, Saint-Symphorien et Baix)*, op. cit.

<sup>2148</sup> ) Saumade (H.) : « L'implantation gallo-romaine dans la région albenassienne », art. cité.

<sup>2149</sup> ) Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit.

<sup>2150</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., n°XXII.

<sup>2151</sup> ) Lauxerois (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, op. cit., p. 112-113.

<sup>2152</sup> ) Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol*, op. cit., p. 1-13 ; Messié (J.) : *Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit., p. 18-19.

<sup>2153</sup> ) *Carta vetus* publiée par Régné (J.) et Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. I, p. 639.

<sup>2154</sup> ) Brun-Durand (J.) : *Dictionnaire topographique du département de la Drôme*, op. cit., p. X.

par l'empereur Septime Sévère remontant le sillon rhodanien vers la Bretagne, son corps, enchaîné étant jeté au fleuve. Peu après, les flots l'auraient déposé sur la rive opposée, où une chrétienne secrètement convertie, l'aurait inhumé<sup>(2155)</sup>. Il faut ensuite attendre 858 pour que les reliques de saint Andéol soient miraculeusement découvertes à Bourg, en rive droite<sup>(2156)</sup>, alors que l'église Saint-Andéol de Bourg est mentionnée pour la première dans un diplôme impérial de 877 confirmant diverses possessions à l'église de Viviers<sup>(2157)</sup>. L'ensemble de ces faits doit être reconsidéré d'un oeil critique car ils permettent, nous semble-t-il, de préciser les origines de la ville. Tout d'abord, la *Vita Andeoli*, forgée dans l'entourage de l'église de Viviers à la fin du haut Moyen Age, pose de nombreux problèmes. En particulier, elle intègre la traversée du Rhône qui ne figure pas dans d'autres traditions hagiographiques voisines dans lesquelles apparaît aussi Andéol, mais qui permet de « récupérer » le corps du saint martyr sur le sol vivarois<sup>(2158)</sup>. Par ailleurs, le diplôme de 877 qui rattache *Bergogiate* à l'église de Viviers, seul acte liant ce lieu au Vivarais, semble avoir été interpolé, ce point précis n'apparaissant que dans la version du document provenant des archives de l'église cathédrale<sup>(2159)</sup>. L'ensemble de ces remarques permet de supposer que l'église de Viviers a alors conduit, si ce n'est construit de main de maître, l'épisode de la découverte des reliques d'Andéol, mettant en forme une *vita* arrangeante, une invention de relique miraculeuse et un faux diplôme. De plus, les reliques d'Andéol sont découvertes à la période où celles de l'évêque Venance, inhumé à Viviers, sont volées et transférées à Soyons<sup>(2160)</sup>. En outre, l'église de Viviers n'est alors pas dotée d'un martyr local. Seule l'invention des reliques d'Andéol lui permet finalement de se hisser au rang de ses voisines, comme Mende (saint Privat) ou Valence (saint Appolinaire). Si l'archéologie atteste une occupation antique à Bourg, nous avons expliqué qu'elle ne peut être liée à l'agglomération de *Bergoïate*, ou *Burgitate*, située en rive gauche du Rhône, alors qu'une lecture critique de la *Vita Andeoli* nous apprend que le culte d'Andéol est probablement une création du X<sup>e</sup> siècle. Les origines de l'agglomération de la fin du Moyen Age se situent donc plus autour des IX<sup>e</sup>-X<sup>e</sup> siècles, alors que la vénération des reliques de saint Andéol prend de l'importance, même

<sup>2155</sup> ) Pour l'essentiel, le dossier hagiographique et les faits qu'il est possible d'établir à partir de ce dernier ont été présentés de manière satisfaisante et détaillée dans Régné (J.) et Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. I, p. 283-304, 521-568. Néanmoins, Jacques Rouchier ne pose aucun regard critique sur l'historicité de la *Vita andeoli* qui pose pourtant problème.

<sup>2156</sup> ) Régné (J.) et Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. I, p. 420-425, publication du *De inventione sacri corporis beati Andeoli*, p. 645-646.

<sup>2157</sup> ) Giry (A.), Prou (M.), Lot (F.), Tessier (G.) : *Recueil des actes de Charles II le Chauve*, op. cit., t. II, n° 443, p. 493-497 ; *Gallia christiana novissima*, t. XVI, instr., col. 221-222.

<sup>2158</sup> ) Cf. la critique très pertinente et argumentée qu'en fait Lauxerois (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, op. cit., p. 205-221.

<sup>2159</sup> ) Giry (A.), Prou (M.), Lot (F.), Tessier (G.) : *Recueil des actes de Charles II le Chauve*, op. cit., t. II, n° 443, p. 49.

<sup>2160</sup> ) Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 119-122.

si une totale solution de continuité depuis l'Antiquité est peu probable.

### Les villes d'accession

Ces villes sont incontestablement les plus nombreuses et constituent l'essentiel de l'armature urbaine vivaroise. Nous sommes ici en présence de villages nés de la *congregatio hominum* autour des lieux de culte ou de l'*incastellamento*, qui ont par la suite connu un développement remarquable les élevant au-dessus des multiples agglomérations constituées en Vivarais dans le même mouvement <sup>(2161)</sup>.

C'est ainsi que les villes d'Aubenas, Joyeuse et Pradelles se sont constituées à partir de *castra* attestés respectivement dès les années 1160 <sup>(2162)</sup>, en 1218 <sup>(2163)</sup> et dans les années 1030 <sup>(2164)</sup>. Tournon, bien que succédant à une forte occupation antique et du haut Moyen Age, prend aussi la forme d'un habitat castral, le *castellum de Tornone* étant attesté en 1064 <sup>(2165)</sup> et le *castrum* en 1211 <sup>(2166)</sup>. A une échelle inférieure, celle des bourgs, Saint-Agrève est aussi un *castrum* : un lignage châtelain est attesté dès les années 1090 <sup>(2167)</sup>, mais il faut attendre le premier tiers du XIII<sup>e</sup> siècle pour que le *castrum* soit explicitement mentionné par la documentation <sup>(2168)</sup>. Non loin de Saint-Agrève, au sud, Fay est aussi un bourg d'origine castrale mentionné dans les dernières années du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(2169)</sup>, période à laquelle apparaissent aussi les *castra* de Montpezat <sup>(2170)</sup> et de Jaujac <sup>(2171)</sup>, petits bourgs du nord des Cévennes. Pour finir,

<sup>2161</sup> ) Sur le rythme et les formes de l'*incastellamento* en Vivarais, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoir et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 348-352.

<sup>2162</sup> ) Cf. Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêché du Puy*, op. cit., p. 335.

<sup>2163</sup> ) Cf. Devic (Cl.), Vaissette (J.) : *Histoire Générale du Languedoc*, 2<sup>ème</sup> éd., op. cit., t. V, vol. 2, p. 604-605.

<sup>2164</sup> ) Alaus (P.) et alii : *Cartulaire des abbayes d'Aniane et de Gellone, cartulaire de Gellone*, op. cit., n°CVI, p. 92-93.

<sup>2165</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard de Romans, 817-1093*, n°61, p. 73-74.

<sup>2166</sup> ) AN, K 1175, n°5.

<sup>2167</sup> ) Chassaing (A.) : *Cartulaire de Chamalières-sur-Loire en Velay, prieuré conventuel dépendant de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., n°10, p. 8.

<sup>2168</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêché du Puy*, op. cit., p. 198.

<sup>2169</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 121.

<sup>2170</sup> ) Le château de Montpezat n'est pas très clairement attesté, mais plusieurs indices convergents laissent penser qu'il peut être de la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoir et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. II, p. 229 et t. III, p. 236.

<sup>2171</sup> ) AD 48, 6J 1, f°21.

mentionnons encore les cas de Lamastre et du Cheylard, tous deux qualifiés de *castrum* à partir de 1224<sup>(2172)</sup>.

Par contre, la part des agglomérations d'origine ecclésiastique est plus réduite : seules trois ou quatre ont atteint un niveau de développement significatif. Ce sont d'abord Les Vans qui se structurent autour du prieuré Saint-Pierre, possession de l'abbaye de Saint-Gilles, l'habitat étant attesté dès le début du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(2173)</sup>. Le cas de Privas est plus complexe, puisque voisinent un château et un village ecclésial, ce qui entraîne des confusions historiographiques. Ainsi, Privas est qualifié de *villa* dans la deuxième moitié du XI<sup>e</sup> siècle<sup>(2174)</sup>, puis encore en 1249<sup>(2175)</sup> et en 1261<sup>(2176)</sup>. L'église Saint-Pierre est d'ailleurs topographiquement au centre de l'habitat qui rayonne depuis cette dernière. Par contre, un château est édifié à l'est du village ecclésial, sur le mont Toulon, où subsistent encore quelques maçonneries. Ce dernier, attesté en 1239<sup>(2177)</sup>, ne semble toutefois pas structurer l'habitat, ce que traduit le terme de *fortalicium* qui est le plus souvent employé pour le désigner jusqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle ou au début du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(2178)</sup>. L'évolution de Chalencon rappelle celle de Privas. Le château est certes attesté dès les années 1080, le *castrum* qui lui est associé apparaissant dans la documentation en 1096<sup>(2179)</sup>, mais la ville n'est pas pour autant d'origine castrale. Le *castrum* est isolé au sommet d'une serre et ne connaît qu'un développement médiocre. Par contre, le bourg se développe autour de l'église Saint-Pierre. Bien distinct du *castrum*, il est qualifié de *villa* en 1466<sup>(2180)</sup>, et le probable héritier d'un habitat issu des siècles carolingiens, puisqu'une viguerie de Chalencon est attestée au milieu du IX<sup>e</sup> siècle<sup>(2181)</sup>. L'habitat urbain de la fin du Moyen Age, centré sur l'église, préexiste donc au *castrum*, mais rien ne permet de penser qu'il était important dès le haut Moyen Age.

Si les origines de ces villages sont relativement bien connues, la documentation

<sup>2172</sup> ) AD 38, B 3894.

<sup>2173</sup> ) Le pape Calixte II confirme les possessions de l'abbaye de Saint-Gilles dont *Sancti Petri de Vannis cum villa* [Robert (U.) : *Bullaire du pape Calixte II (1119-1124)*, n°22, p. 31-34].

<sup>2174</sup> ) Paya (J.-B.) : *Cartulaire de Saint-Julien-d'Orcival*, op. cit., n°11, p. 9.

<sup>2175</sup> ) AD 38, B 3522.

<sup>2176</sup> ) AD 38, B 3525.

<sup>2177</sup> ) AD 38, B 3520.

<sup>2178</sup> ) Cf. Mazon (A.) : « Chartes des libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 543 ; AD 38, B 2632.

<sup>2179</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., t. II, p. 70.

<sup>2180</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, fragment de registre de notaire n°28.

<sup>2181</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., n°CCC, p. 101.

enregistrant leur constitution, il est souvent difficile de dater leur développement. Les données manquent le plus souvent et les textes sont généralement trop laconiques pour nous renseigner à ce sujet avant la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Finalement, seuls quelques jalons émergent pour de trop rares localités.

Le plan d'Aubenas témoigne de plusieurs phases d'expansion, dont la première, qui est aussi la principale, peut être située dans les dernières décennies du XII<sup>e</sup> siècle et sur une large partie du XIII<sup>e</sup> siècle. En effet, alors que le village initial, directement issu de l'*incastellamento* est nettement lisible, une très vaste extension urbaine l'entoure, existant déjà au moins partiellement en 1196. A cette date, le village initial est appelé *alta ville*, la ville haute, où se situe une maison donnée à l'abbaye cistercienne des Chambons<sup>(2182)</sup>. Ceci implique que la ville basse existe déjà. De même, la rue du Trau, aussi parfois dite place du Trau, qui constitue l'axe principal de la première extension urbaine, existe en 1198<sup>(2183)</sup>. Par ailleurs, l'emprise de cette première extension, centrée sur le « château vieux », est limitée par le nouveau château, sans doute construit tardivement dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, voir au début du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(2184)</sup>, ainsi que par les couvents franciscains et dominicains, et par l'hôpital des antonins. On peut donc penser que la première phase d'extension urbaine est déjà acquise lors de leur installation dans la première moitié ou au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle.

Concernant Tournon, la concession de franchises dès le début du XIII<sup>e</sup> siècle, les premières de la région puisqu'elles interviennent en 1211<sup>(2185)</sup>, peut témoigner de l'importance qu'à déjà acquis ce lieu, mais c'est un argument à manier avec prudence. A Tournon, une évolution topographique en trois temps, similaire à celle d'Aubenas, est perceptible. Cependant, elle est plus difficile à caler chronologiquement par manque de

<sup>2182</sup> ) AD 07, 1H 1.

<sup>2183</sup> ) Acte perdu, cité dans Columbi (J.) : *De rebus gestibus episcoporum vivarensium*, op. cit., p. 104.

<sup>2184</sup> ) La datation est proposée à partir du plan de l'édifice, mais surtout, à partir de l'examen du donjon. De module carré, il est beaucoup plus vaste que les donjons du premier âge castral. De même, il présente des aménagements intérieurs tardifs (escalier à vis dans l'épaisseur des murs par exemple) et des éléments défensifs élaborés (ouvertures de tir nombreuses, et surtout crénelage sommital). La comparaison peut être soutenue avec le donjon de Villeneuve-de-Berg, lui ressemblant en tous points, qui est bien daté. Il a été construit après 1284, date de fondation de la bastide.

<sup>2185</sup> ) AN, K 1175, n°5. La charte de Tournon est à considérer comme étant la première dans la mesure où celle de Largentière, théoriquement de 1208, est probablement un acte interpolé. En effet, retenons tout d'abord sa très médiocre tradition : elle n'est nullement mentionnée dans les deux chartes de franchise de la ville dont nous avons conservé les originaux, datant de 1367 et de 1449 [AM Largentière, AA 1 et AA 5], qui ne la confirment pas, de même qu'elle n'apparaît pas dans l'inventaire des archives municipales dressé en 1787 [AM Largentière]. Elle n'apparaît, en outre, dans aucun fonds médiéval et n'est connue uniquement par une copie qu'en donne Etienne Baluze [B.N.F., Collection Baluze, Ms. 19, f°72]. C'est à partir de cette source unique qu'elle est ensuite reprise dans la *Gallia christiana novissima* [t. XVI, instr. coll. 230-233] puis par l'érudition locale sans que son authenticité ne soit mise en doute. Son texte pose ensuite de nombreux problèmes. D'un point de vue anthroponymique, tout d'abord, plusieurs Louis figurent à différents moments dans le texte alors que ce nom n'apparaît pas dans la région avant le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Apparaît même un Louis de Montlaur, totalement inconnu au début du XIII<sup>e</sup> siècle [Sur les aspects anthroponymique, cf. Laffont (P.-Y.) : *Château, pouvoir et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 13].

sources. Le *castrum* se structure immédiatement au sud du château, suivi d'une vaste extension urbaine constituant l'essentiel de la ville. Cette extension est encore dite *villa nova Turnonis* en 1341<sup>(2186)</sup>. Il est malheureusement impossible de préciser quand elle se structure, probablement dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, alors que la dernière enceinte, englobant une étroite couronne d'habitat côté sud et un faubourg côté nord date des années 1360<sup>(2187)</sup>.

A Pradelles, la documentation est plus précise. Dès 1230, elle distingue nettement le *castrum* du *burgus*. Le premier correspond à l'enceinte villageoise enserrant un premier ensemble structuré autour du château, alors que le *burgus* désigne l'extension urbaine<sup>(2188)</sup>. On pourrait objecter que le *castrum* est en fait le château *stricto sensu*, alors que le *burgus* désigne le village. Néanmoins, en 1269, il est question de la population du *castrum* et du *burgus*, ce qui signifie que le terme *castrum* désigne bien l'habitat, dans une acception très courante, et non le château<sup>(2189)</sup>.

Pour les autres localités, il est difficile de préciser la chronologie de l'urbanisation, mais les quelques cas mieux renseignés laissent penser que l'essor urbain prend racine dans la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle et qu'il devient significatif au plus tard dans les premières années du XIII<sup>e</sup> siècle. En tout cas, la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle est probablement la période principale d'expansion de ces agglomérations nées de châteaux. Malheureusement, rien ne permet d'envisager la situation des bourgs d'origine ecclésiastique Les Vans, Privas, ou Chalencon. L'essentiel de l'expansion urbaine est assurément acquis à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, le XIV<sup>e</sup> siècle n'apportant qu'une croissance limitée, coupée par la Peste Noire : les fortifications de la fin du Moyen Age n'englobent d'ailleurs que des faubourgs de taille réduite. La chronologie vivaroise est donc très proche de celle constatée en Forez voisin, quoi qu'il soit peut-être un peu plus précoce, mais les données fragmentaires dont nous disposons interdisent d'être affirmatifs<sup>(2190)</sup>.

### La ville de fondation

Les agglomérations de fondation, nées de décisions politiques, ne sont représentées en Vivarais que par deux exemples, dont un seul atteint le niveau de ville, le second demeurant un simple village. Les deux bastides sont fondées par un traité de paréage conclus à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle entre le roi et un puissant local alors que le pouvoir capétien s'affirme en Vivarais.

Chronologiquement, il s'agit d'abord de Villeneuve-de-Berg, fondée en vertu d'un acte de paréage conclu en 1284 entre Philippe III et l'abbé de Mazan, le territoire de Berg étant

<sup>2186</sup> ) AD 07, G 222.

<sup>2187</sup> ) AD 07, G 232.

<sup>2188</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêché du Puy*, op. cit., p. 252.

<sup>2189</sup> ) AD 43,2E 1597.

<sup>2190</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 55.

un domaine de cette abbaye <sup>( 2191 )</sup>. Outre les questions de juridiction et de partage des droits seigneuriaux, l'acte prévoit la fondation d'une bastide, matérialisée dans un premier temps par une petite enceinte quadrangulaire de 60 à 70 mètres de côté. A l'angle sud-est de cette enceinte, s'élèvent un donjon carré et l'église Saint-Louis, confiée en 1286 à l'abbaye bénédictine de Cruas <sup>( 2192 )</sup>. Pour parachever le travail et garantir les chances de réussite de ce nouveau pôle de peuplement, une charte de franchises est concédée aux habitants en 1290 <sup>( 2193 )</sup>.

Ensuite, en 1291, Philippe le Bel conclut à son tour un paréage avec un seigneur laïc, Jarenton de Saint-Romain. Une seconde bastide, Boucieu, parfois désignée sous le nom de *Villanove de Borcio* est alors fondée. Elle est située au fond de la vallée du Doux, entre Tournon et Lamastre <sup>( 2194 )</sup>. Des franchises lui sont accordées en 1294 <sup>( 2195 )</sup>.

A partir du début du XIV<sup>e</sup> siècle, ces deux agglomérations deviennent des sièges administratifs et judiciaires royaux dont le ressort s'étend sur l'ensemble du Vivarais, ce qui leur confère des fonctions centrales à l'échelle du diocèse civil. En 1301, Villeneuve-de-Berg accueille un lieutenant du bailli de Velay, qui a en charge les questions vivaroises <sup>( 2196 )</sup>. Parallèlement, de 1313 à 1318, les régions situées au nord du Doux sont rattachées à la nouvelle sénéchaussée de Lyon, mais cette situation ne dure pas. En 1320, un bailli de Vivarais, totalement indépendant de celui de Velay, est établi à Villeneuve. Il réunit pour la première fois dans sa juridiction toutes les régions appelées à constituer dorénavant le diocèse civil de Viviers. Boucieu devient alors une cour de justice secondaire où siège un vibailly représentant le bailli de Villeneuve <sup>( 2197 )</sup>.

Pourtant, le développement des deux localités n'est absolument pas comparable, même si elles connaissent une évolution rigoureusement similaire dans leurs premières années : même mode de fondation, franchises presque identiques concédées à quatre ans d'écart seulement, fonctions administratives et judiciaires presque équivalentes. Rapidement Villeneuve prend un essor significatif, ce dont témoigne une vaste extension urbaine qui déborde des murailles initiales à l'ouest, pour couvrir une surface quatre fois plus vaste que celle de la bastide de 1284. La construction d'une grande enceinte urbaine quadrangulaire intervient à la charnière des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, ainsi que le laisse penser l'autorisation de fortifier concédée par le roi en 1396 <sup>( 2198 )</sup> et la mention en 1407

<sup>2191</sup> ) AD 07, 3H 1, f°10v°. Traitée publié dans Régné (J.) : « La première étape de la pénétration capétienne en Vivarais », art. cité.

<sup>2192</sup> ) Grimaud (A.) : *Histoire de Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale, op. cit.*, p. 41-43.

<sup>2193</sup> ) AN, JJ 46, f°127v°-129.

<sup>2194</sup> ) Seule la traduction du paréage est connue, publiée par Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 58-70.

<sup>2195</sup> ) *Ordonnances des rois de France*, t. XIX, p. 519-520.

<sup>2196</sup> ) Régné (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. II, p. 140-160.

<sup>2197</sup> ) *Ibidem*, p. 150.

du *fortalicum antiquum*, correspondant à la bastide initiale <sup>( 2199 )</sup>. Dans le même temps, Boucieu ne connaît aucun développement et demeure un modeste village centré sur son église, son château royal et la résidence du vibailli, structuré le long de deux rues autour desquelles la population ne s'installe pas en nombre, ainsi qu'en témoignent trois terriers de 1351, 1410 et 1463 <sup>( 2200 )</sup>. L'échec flagrant de cette fondation est finalement entériné au début du XVI<sup>e</sup> siècle, lorsque le siège du vibailli du Haut-Vivarais est transféré à Annonay.

### Le cas de Largentière

Le cas de Largentière, très problématique, doit être traité spécifiquement tant il est difficile de le faire entrer dans une catégorie générale. En effet, si la ville semble être d'origine castrale, la situation que laissent entrevoir quelques rares chartes et la morphologie urbaine est plus complexe. L'intérêt porté aux mines de plomb argentifère à la fin du XII<sup>e</sup> et au début du XIII<sup>e</sup> siècle par les évêques de Viviers, les comtes de Toulouse, les Anduze, les Ucel et les comtes de Valentinois, mais aussi l'enchevêtrement de leurs droits ne permettent pas de saisir clairement l'évolution de la ville de Largentière. Dès les années 1174-1191, probablement en 1192 <sup>( 2201 )</sup>, Raymond V, comte de Toulouse, Nicolas, évêque de Viviers, et les propriétaires des mines d'argent de Tauriers, Ségalières et Chassiers, concluent un accord par lequel Raymond renonce à ses droits sur ces mines, promet de ne faire aucune violence contre leurs propriétaires, entre autre, de ne pas leur enlever leur château ou leur fortification, de ne pas construire lui-même de nouveau fort et de n'aider personne à en construire. Est-il dès lors question dans cet acte du château de Largentière ? Il est impossible de l'affirmer, dans la mesure où il peut s'agir de ceux de Tauriers et de Chassiers. Ensuite, en 1198, le château de Ségalières est attesté clairement et sans ambiguïté <sup>( 2202 )</sup>, mais se pose alors le problème de l'identification de ce site. Par facilité sans doute, l'érudition locale a considéré que ce dernier était le château de Largentière. Il n'existe pourtant aucune preuve confortant cette identification. Elle est uniquement basée sur le fait que les principales mines épiscopales indiquées par la documentation du XII<sup>e</sup> siècle sont situées à Ségalières, alors que Largentière est de son côté la principale implantation de l'évêque dans le secteur : l'adéquation a été rapidement établie entre les deux. La prudence impose de considérer

<sup>2198</sup> ) Lettre d'autorisation royale concédée en 1396 [Devic (Cl.), Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, op. cit., éd. Privat, t X, p. 1874].

<sup>2199</sup> ) Terrier cité sous la cote AD 07, G 74 par Grimaud (A.) : *Histoire de Villeneuve-de-Berg, bastide royale*, op. cit., p. 77. Néanmoins, aucun registre ne correspond actuellement à celui-ci sous la cote indiquée et le terrier n'a pu être localisé.

<sup>2200</sup> ) AD 07, 1J 212, 213 et 214.

<sup>2201</sup> ) Léonard (E.-G.) : *Catalogue des actes de Raymond V de Toulouse (1149-1191)*, op. cit., n° 117 p. 82-83 ; traduction dans Roche (A.) : *Armorial généalogique et biographique des évêques de Viviers*, op. cit., t. I, p. 172-173. Sur la datation de l'acte, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 262.

<sup>2202</sup> ) Columbi : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium*, op. cit., p. 104-108.



que le château de Ségalières ne peut être celui de Largentière. En effet, il existe encore de nos jours un mas de Cigalière, attesté en 1501, à un ou deux kilomètres au sud de Largentière<sup>(2203)</sup>, alors que la porte sud de la ville est dite Porte de Ségalières en 1368<sup>(2204)</sup>. Largentière et Ségalières sont donc proches mais ne peuvent être confondus. Il est vrai que le château de Ségalières ne serait maintenant plus visible, mais ce n'est pas un argument pouvant être opposé à son existence en ce lieu : l'absence de prospection archéologique systématique ne permet pas de conclure. Il faut finalement attendre 1210 pour voir mentionner la possible existence d'un château à Largentière même, lorsque l'évêque reçoit, par transaction avec Raymond VI de Toulouse, le droit de faire construire une fortification dans le territoire de Largentière, en réponse à la construction de celui de Fanjeau, édifié par Raymond sur la colline qui fait face à la ville<sup>(2205)</sup>. L'examen du château de Largentière confirme l'hypothèse d'une construction tardive, en tout cas postérieure au premier âge castral : le donjon quadrangulaire de fort module (10 mètres de côté) avec ses aménagements intérieurs (quatre niveaux dont trois voûtés, escalier à vis dans l'épaisseur du mur, etc.) ainsi que le choix d'implantation évoquent en effet plutôt les fortifications de la fin du XII<sup>e</sup> siècle et du XIII<sup>e</sup> siècle. Le lien topographique qui unit château et ville ne plaide pas non plus en faveur d'une origine castrale de cette dernière. Un important hiatus, vide d'occupation, sépare les deux. Une campagne de fouilles de sauvetage n'a en outre pas permis d'y mettre en évidence de façon nette une occupation importante pouvant correspondre à un habitat<sup>(2206)</sup>. La seule enceinte, attestée en 1299<sup>(2207)</sup> et restaurée en 1367<sup>(2208)</sup>, englobe le château, l'église et l'ensemble de l'habitat dans un même programme de construction. Elle ne s'apparente nullement à une enceinte castrale classique, partant du château pour englober peu à peu les différentes phases de croissance de l'habitat, mais intègre tardivement l'ensemble des éléments enclos en une seule fois. Pour finir, remarquons que Largentière n'est jamais qualifié de *castrum*, mais bien uniquement de *villa*.

Si l'origine de Largentière n'est pas castrale, l'agglomération existant dès avant l'implantation du château, sa formation est donc à expliquer par d'autres facteurs. Nous ne sommes pas manifestement en présence d'une agglomération antique ayant subsisté jusqu'en plein Moyen Age, aucune découverte gallo-romaine significative n'étant signalée dans ou à proximité de la ville. Les mines de plomb argentifère ont pu jouer un rôle majeur dans l'implantation de la ville, ainsi qu'en témoigne d'ailleurs son nom. Malheureusement,

<sup>2203</sup> ) AD 07, 3H 3, f°140 et 142.

<sup>2204</sup> ) AD 07, 1J 529, f°73v°.

<sup>2205</sup> ) *Gallia christiana novissima, op. cit.*, t. XVI, instr., col. 233-237.

<sup>2206</sup> ) Renseignements fournis par Anne Allimant, responsable de l'opération conduite en 1993-1994. Cf. compte rendu très sommaire dans *Ardèche archéologie*, 1995, p. 69.

<sup>2207</sup> ) AM Largentière, DD 1.

<sup>2208</sup> ) AD 07, 1J 529, f°60v°.

elles ne sont pas renseignées avant la fin du XII<sup>e</sup> siècle. Elles constituent alors un véritable bassin minier qui couvre les abords des vallées de la Lande, de la Ligne et du Roubreau, et non une exploitation ponctuelle<sup>(2209)</sup>. Seule l'étude archéologique des sites pourrait permettre de préciser la chronologie de l'exploitation, non seulement pour ses origines, mais aussi pour son extinction, probablement à placer dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle ou au plus tard dans les premières années du XIV<sup>e</sup> siècle. En effet, il n'est plus jamais fait référence aux mines après 1218<sup>(2210)</sup>, bien que l'atelier monétaire épiscopal de Viviers fonctionne encore en 1294, ce qui laisse penser qu'une extraction subsiste encore<sup>(2211)</sup>. Cependant, à partir du moment où la documentation devient plus conséquente, au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, il n'est mentionné ni mine, ni mineur, ni atelier de frappe. De plus, à compter du XV<sup>e</sup> siècle, l'administration royale s'attache à protéger les droits du souverain et des ateliers monétaires languedociens par plusieurs ordonnances et lettres patentes qui mentionnent de nombreuses mines d'argent et plusieurs rivières où l'orpaillage est pratiqué, sans que Largentière n'apparaisse jamais<sup>(2212)</sup>. De même, la documentation locale qui mentionne à plusieurs reprises des mines de charbon<sup>(2213)</sup> et de fer<sup>(2214)</sup>, reste muette sur Largentière.

A l'issue de ce tour d'horizon rapide des origines des villes et des bourgs du Vivarais, il apparaît que la part due à l'Antiquité est réduite : hormis la cité épiscopale, qui n'est d'ailleurs pas la cité gallo-romaine, seules quelques agglomérations sont édifiées sur des substructions antiques, mais souvent, rien n'atteste la continuité d'un habitat significatif tout au long du haut Moyen Age. Le cas de Tournon est exemplaire, puisque l'agglomération médiévale prend la forme d'une ville castrale classique, ignorant totalement les structures antiques qui la précèdent. La majorité des *vici* identifiés demeure même de simples villages ne connaissant aucun essor dans la seconde moitié du Moyen Age. La ville naît donc avant tout du *castrum*, et beaucoup plus secondairement de villages ecclésiastiques, comme en Forez voisin<sup>(2215)</sup>, ou dans d'autres régions plus lointaines, Bretagne<sup>(2216)</sup> et Flandres<sup>(2217)</sup> par exemple. Le réseau urbain médiéval se

<sup>2209</sup> ) Pour une première approche archéologique des mines de Largentière, cf. Bailly-Maître (M.-Ch.) : « Prolégomènes à une étude des mines de Largentière en Vivarais », art. cité, p. 7-9 ; Girard (J.) : *Les mines médiévales de Largentière, Ardèche, op. cit.*, p. 35-113.

<sup>2210</sup> ) *Gallia christiana novissima, op. cit.*, t. XVI, Instr. col. 243.

<sup>2211</sup> ) Devic (Cl.), Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc, op. cit.*, t. X, preuves, coll. 299-300.

<sup>2212</sup> ) Combes (J.) : « La monnaie de Montpellier et les gisements d'or et d'argent des Cévennes méridionales au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité. AD 34, A 12, f°76, 169, 253 ; A 13, f°215v° ; A 14, A 14, f°52.

<sup>2213</sup> ) Billot (C.) : « Les mines d'Alès dans le chartier de Castrie », art. cité.

<sup>2214</sup> ) En 1343 à Alès : AD 30, A1, f°238-241 ; En 1548 à Mayres : AD 07, 2E 1537, f° 357v°.

<sup>2215</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, op. cit.*, p. 38-40.

<sup>2216</sup> ) Leguay (J.P.) : *Un réseau urbain au Moyen Age, les villes du duché de Bretagne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, op. cit.*, p. 8-18.

développe donc largement sur ses propres bases, indépendant de l'urbanisation antique.

### b- Les fonctions urbaines

Les villes peuvent asseoir leur développement dans plusieurs domaines qui leur permettent de faire valoir une suprématie et de structurer une zone d'influence, qu'ils soient politique et administratif, militaire, judiciaire, spirituel et économique <sup>(2218)</sup>.

D'un point de vue politique, administratif et judiciaire, souvent associés dans les structures sociales et institutionnelles médiévales, la primeur revient indiscutablement à Villeneuve-de-Berg, où siège le bailli royal de Vivarais, représentant le sénéchal de Beaucaire dans la région. Outre cette représentation royale ponctuelle, d'autres villes ou bourgs sont des centres de pouvoir seigneuriaux. Cependant, si Annonay, Joyeuse, Saint-Agrève, Lamastre, Tournon, Chalencon, Le Cheylard, Fay, Privas, Aubenas, Jaujac, Montpezat, ou encore Serrières, sont sièges de cour de justice et centres politiques, leur pouvoir ne dépasse pas les quelques kilomètres à l'entour, ressortant du mandement châtelain. Seule Aubenas exerce finalement un pouvoir plus étendu, puisqu'à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, la ville devient le centre de la baronnie de Montlaur, qui regroupe tous les domaines vivarois de ce puissant lignage. La ville devient alors une petite capitale locale <sup>(2219)</sup>, mais son essor est déjà acquis et ne peut être lié à ce choix délibéré de la part de ses seigneurs. C'est sans doute l'inverse qui se produit, les Montlaur choisissant comme centre de leur baronnie la ville la plus importante. A l'inverse, des petites villes ne sont le siège d'aucun pouvoir seigneurial, mais au contraire, dépendent de châteaux qui leurs sont extérieurs. C'est le cas des Vans, qui relève du château de Naves. En aucun cas la hiérarchie des centres de pouvoir ne correspond donc à celle des villes. Par ailleurs, aucune agglomération ne possède de personnalité politique et juridique indépendante, toutes restant sous l'administration de leurs seigneurs, même si la plupart sont dotées de chartes de franchises qui en limitent les pouvoirs. De ce fait, elles ne structurent aucune banlieue au sens propre du terme.

D'un point de vue spirituel, outre la cité de Viviers qui exerce un contrôle sur l'ensemble de son diocèse, limité il est vrai à la partie sud de la région étudiée, seule la ville d'Annonay est chef-lieu d'un archiprêtré, mentionné en 805. Tous les autres archiprêtrés, Saint-Sylvestre, Quintenas, ou Sampzon, sont de très modestes localités qui ne peuvent nullement prétendre à un embryon d'urbanisation. Cas extrême, l'archiprêtré des Boutières n'a même pas de chef-lieu. Le divorce entre fonctions religieuses et développement urbain culmine parfois comme à Aubenas, puisque la seconde ville du Vivarais n'est pas chef-lieu de paroisse, même à la fin du Moyen Age. Elle relève alors

<sup>2217</sup> ) Ganshof (F.-L.) : *Etude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au Moyen Age*, op. cit., p. 16.

<sup>2218</sup> ) Sur une telle approche, cf. Fray (J.-L.) : « Petites villes et bourgs castraux dans l'espace lorrain, quelques réflexions de géographie historique d'après les sources écrites (XI<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup>) », art. cité, ou encore Mouthon (F.) : « Villes et organisation de l'espace en Bordelais à la fin du Moyen Age : le rôle des villes secondaires (vers 1475-vers 1525) », art. cité.

<sup>2219</sup> ) Sur la notion de baronnie, tardive, et sur celle d'Aubenas, Cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. I, p. 327-328.

encore de l'église Notre-Dame des Plans, d'origine altimédiévale, située loin à l'écart de la ville, au coeur du finage antique. C'est encore le cas au Cheylard, puisque cette ville dépend de l'église paroissiale Notre-Dame d'Arice, probablement issue du haut Moyen Age, située un kilomètre à l'est de la ville. L'agglomération ne devenant chef-lieu de paroisse qu'à une date difficile à préciser dans le courant de la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle. De même, Lamastre, qui n'est certes qu'un bourg sans commune mesure avec les localités précédentes, n'est pas chef-lieu de paroisse, puisqu'il dépend de celle de Macheville.

Ni centre politique, judiciaire et administratif, ni centre religieux, la ville n'est pas plus un centre militaire et ne peut être définie comme le lieu fortifié principal où la population d'une région pourrait trouver refuge en cas de besoin. Si toutes les villes sont fortifiées, de simples villages le sont tout aussi bien. Le petit village de Brion, disparaissant à la fin du Moyen Age, est doté d'un remarquable rempart<sup>(2220)</sup>, de même que les villages de Lavilledieu et Saint-Pons, ou encore Vesseaux, qui font construire des enceintes dans les années 1370-1390. C'est encore le village de Saint-Montan, certes important mais n'atteignant pas le stade du bourg, doté de trois enceintes successives entre les XII<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles<sup>(2221)</sup>.

Ne restent donc aux villes et aux bourgs que des prérogatives économiques, et c'est grâce à ces dernières qu'ils assoient leur domination sur la région. Le premier aspect de ce contrôle est la possession d'une foire ou d'un marché. Nous associons ici foires et marchés, « halle commune des villages »<sup>(2222)</sup>, sans distinguer radicalement les deux réalités dans la mesure où ce sont des facettes complémentaires de la domination d'un lieu sur un territoire. Ces rencontres sont toutefois difficiles à identifier et la documentation n'est pas toujours claire en la matière. En effet, nombre de marchés et de foires ne nous sont connus que par très peu d'actes. Dans près d'un tiers des cas, nous n'avons même connaissance d'une foire ou d'un marché que grâce à un acte de la pratique prévoyant qu'une dette devra y être remboursée, ou une marchandise livrée. De plus, *forum*, véritable « faux ami », désigne un marché et non une foire<sup>(2223)</sup>, mais cet appellatif a pu être traduit par foire aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, de sorte que les travaux des feudistes auteurs des analyses et inventaires d'Ancien Régime ne peuvent être mis valablement à contribution. Cela nous prive d'une documentation relativement abondante. C'est ainsi que le village de Mézilhac est doté d'une foire dans la traduction, réalisée au XVII<sup>e</sup> siècle, d'un leudaire du XIV<sup>e</sup> siècle, ce que rien n'indique par ailleurs<sup>(2224)</sup>. Cette première approche, incomplète, permet toutefois de constater que tous les lieux identifiés comme

<sup>2220</sup> ) Brechon (F.), Laffont (P.-Y.) : « Le château et le village médiéval de Brion », art. cité.

<sup>2221</sup> ) Brechon (F.), Laffont (P.-Y.) : « Le *castrum* de Saint-Montan », à paraître (titre provisoire).

<sup>2222</sup> ) Braudel (F.) : *L'identité de la France, op. cit.*, t. 1 : *Espace et histoire*, p. 142.

<sup>2223</sup> ) Ce que confirment, s'il en est besoin, plusieurs exemples, comme celui de Serrières, où en 1362 il est question d'un *forum sive mercatum* [AN, JJ 93, f°42].

<sup>2224</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, f°5v°.

villes ou petites villes, ainsi que la majorité des bourgs, sont titulaires d'une foire (*nundine*), le plus souvent relativement régulièrement mentionnée à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Ainsi, en l'espace de 150 ans, des foires sont attestées à Joyeuse <sup>( 2225 )</sup>, Aubenas <sup>( 2226 )</sup>, Les Vans <sup>( 2227 )</sup>, Saint-Agrève <sup>( 2228 )</sup>, Le Cheylard <sup>( 2229 )</sup>, Montpezat <sup>( 2230 )</sup>, Largentièrre <sup>( 2231 )</sup>, Villeneuve-de-Berg <sup>( 2232 )</sup>, Lamastre <sup>( 2233 )</sup>, Privas <sup>( 2234 )</sup>, Annonay <sup>( 2235 )</sup>, Tournon <sup>( 2236 )</sup>, Viviers <sup>( 2237 )</sup>, Saint-Ambroix <sup>( 2238 )</sup>, Bourg-Argental <sup>( 2239 )</sup>, Fay <sup>( 2240 )</sup> et Pradelles <sup>( 2241 )</sup>. A ces localités que nous avons par ailleurs identifiées comme villes, petites villes ou bourgs, il faut associer d'autres lieux, beaucoup plus modestes, souvent petits villages, où des foires sont attestées à quelques reprises à la fin du Moyen Age, comme Burzet <sup>( 2242 )</sup>, Les Nonières <sup>( 2243 )</sup>, Vernoux <sup>( 2244 )</sup>, Thueyts <sup>( 2245 )</sup>, Saint-Genest-de-Beauzon <sup>( 2246 )</sup>, Pailharès <sup>( 2247 )</sup> ou Saint-Bonnet-le-Froid <sup>( 2248 )</sup>.

<sup>2225</sup> ) AD 07, 1J 152, p. 77.

<sup>2226</sup> ) AN, JJ 69, n°239.

<sup>2227</sup> ) AD 07, 39J 59.

<sup>2228</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, notaire n°27, f°82.

<sup>2229</sup> ) Mazon (A.) : *Histoire du Cheylard*, *op. cit.*, p. 4.

<sup>2230</sup> ) AD 07, 39J 358.

<sup>2231</sup> ) *Gallia christiana*, *op. cit.*, t. XVI, coll. 230 (acte faux ?), AM Largentièrre, AA 5, pièce 21.

<sup>2232</sup> ) AN, JJ 46, f°127v°-129.

<sup>2233</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, registre de M<sup>e</sup> Floreti, f°55v°.

<sup>2234</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3016/1, pièce 6 ; AN, H<sup>4</sup> 3087/1, pièce 11 ; AD 07, C 196, p. 150.

<sup>2235</sup> ) AN, JJ 93, f°42.

<sup>2236</sup> ) AD 07, G 226.

<sup>2237</sup> ) AM Viviers, AA 11.

<sup>2238</sup> ) AN, JJ 93, n°178, f°72v°.

<sup>2239</sup> ) AD 42, collection Chaleyey, Ms. 80, p. 1.

<sup>2240</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle : le Puy-en-Velay*, *op. cit.*, p. 234.

<sup>2241</sup> ) AN, P 1381, cote 3329, Huillard-Bréholles : *Titres de la maison ducale de Bourbon*, *op. cit.*, n°519.

<sup>2242</sup> ) AD 07, 2E 46, f°29r°.

Parallèlement aux foires, la documentation nous livre l'existence de plusieurs marchés, globalement situés dans les mêmes localités que les foires. Il en est ainsi attesté à Champagne dans la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(2249)</sup>, Tournon en 1211<sup>(2250)</sup>, Privas en 1215<sup>(2251)</sup>, Joyeuse en 1237<sup>(2252)</sup>, Aubenas entre 1220 et 1250<sup>(2253)</sup>, Les Vans en 1274<sup>(2254)</sup>, Pradelles en 1296<sup>(2255)</sup>, Annonay en 1320<sup>(2256)</sup>, Bourg-Argental en 1343<sup>(2257)</sup>, Serrières en 1362<sup>(2258)</sup>, Chalencon en 1394<sup>(2259)</sup>, Satillieu en 1406<sup>(2260)</sup>, Saint-Agrève en 1462<sup>(2261)</sup> et Bourg-Saint-Andéol en 1481<sup>(2262)</sup>

2243 ) AD 38, B 3520.

2244 ) AD 38, B 3520.

2245 ) AD 48, 6J 1, f°60v°.

2246 ) AD 34, A 13, f°195.

2247 ) AN, P 1376/2.

2248 ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1, n°14.

2249 ) AD 38, B 2975, f°648.

2250 ) AN, K 1175.

2251 ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 35.

2252 ) B.N.F., Nouv. Acq. Fr., Ms. 3397, f°188-191.

2253 ) Vézian (A.) : « Cartulaire des Antonins d'Aubenas », p. 23 n° 117.

2254 ) AD 07, 39J 59.

2255 ) BM Le Puy, Ms. 105, p. 221.

2256 ) Minard (P.) : « Charte de fondation de Trachin à Annonay », art. cité, p. 9.

2257 ) AD 42, collection Chaleyser, Ms. 80, p. 28.

2258 ) AN, JJ 93, n°178, f°72v°.

2259 ) Lubac (J.) de : « La baronnie de Chalencon et les privilèges de ses habitants », art. cité, p. 70.

2260 ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire Historique sur le Haut-Vivaraïs*, op. cit., t. 2, p. 85.

2261 ) Fonds privé, chartrier de Solignac, notaire n°27, f°82.

2262 ) Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit., p. 238.

)

La question de l'origine de ces foires est essentielle, puisqu'elles peuvent soit précéder le développement urbain et en être un moteur, ou au contraire en être la conséquence. Elle est malheureusement encore plus complexe à aborder que leur simple cartographie et doit être examinée conjointement avec l'essor des marchés. La documentation du XIII<sup>e</sup> siècle, période pour laquelle les actes de nature économique sont relativement rares, ne nous apporte que très peu de renseignements directs. Par contre, elle renferme de nombreuses mentions de leydes qui pourraient être un moyen indirect de cerner l'existence de foires et de marchés. Alors que l'historiographie ancienne liait directement leyde et marché<sup>( 2263 )</sup>, des travaux récents sur une région proche, l'Auvergne, laissent penser qu'il n'en est rien, puisque la leyde peut aussi s'appliquer aux échanges conclus hors marchés et foires<sup>( 2264 )</sup>. Au contraire, la situation vivaroise semble confirmer que la leyde est liée au marché, au moins à ses origines. Ainsi, en 1261 il est assurément question du droit de « leyde ou marché » de Saint-Agrève, unissant indéniablement les deux<sup>( 2265 )</sup>, de même qu'en 1274 sont attestées les *leuda seu leudis et foro et nundinis* des Vans, laissant penser que l'un n'existe pas sans l'autre<sup>( 2266 )</sup>. Il est donc intéressant de rechercher les premières mentions de leyde. Ce droit est expressément signalé dans les hommages, accompagnant les autres droits seigneuriaux. Les hommages conservés pour le XII<sup>e</sup> siècle n'en mentionnent pas, bien qu'ils soient parfois assez précis, alors que ceux du XIII<sup>e</sup> siècle y font souvent référence. Parallèlement, les franchises concédées aux principaux établissements ecclésiastiques régionaux commencent elles aussi à porter explicitement sur les leydes à partir de la fin du XII<sup>e</sup> siècle. Ainsi, dans les années 1180-1190, le seigneur de Tournon accorde des franchises de leyde à la Grande Chartreuse<sup>( 2267 )</sup>. La chartreuse de Bonnefoy reçoit la même concession autour de 1193<sup>( 2268 )</sup>. En 1206, c'est la communauté des hommes de Viviers qui transige au sujet des leydes<sup>( 2269 )</sup>, transaction reprise en 1230<sup>( 2270 )</sup>. Ensuite, en 1238, il est question de la leyde du Pouzin<sup>( 2271 )</sup>, puis de celle de Satillieu en 1244, avant que la liste ne s'étoffe encore avec l'augmentation de la masse documentaire

<sup>2263</sup> ) Huvelin (P.) : *Etudes sur le droit des foires et des marchés*, op. cit., p. 585-587 ; Rivière (H.-F.) : *Histoire des institutions de l'Auvergne contenant un essai historique sur le droit public et privé dans cette province*, p. 147.

<sup>2264</sup> ) Rigaudière (A.) : *Saint-Flour, ville d'Auvergne au bas Moyen Age, étude d'histoire administrative et financière*, op. cit., t. I, p. 207.

<sup>2265</sup> ) AD 07, C 196, p. 33.

<sup>2266</sup> ) AD 07, 39J 59.

<sup>2267</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. I, n°5039.

<sup>2268</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 72, n° 58.

<sup>2269</sup> ) André (M.) : « Destruction des archives ecclésiastiques du Vivarais », art. cité, p. 83.

<sup>2270</sup> ) *Ibidem*.

conservée <sup>( 2272 )</sup>. La multiplication du nombre de leydes attestées à partir du XIII<sup>e</sup> siècle est parallèle à celle des marchés mentionnés directement, puisqu'il en est connu en 1211 à Tournon <sup>( 2273 )</sup>, en 1215 à Privas <sup>( 2274 )</sup>, en 1237 à Joyeuse <sup>( 2275 )</sup>, entre 1220 et 1250 à Aubenas <sup>( 2276 )</sup>. Par contre, les mentions expresses de foires sont plus tardives et interviennent systématiquement après celles de marchés. En effet, sauf quelques exceptions, comme la foire des Vans, attestée dès 1274 et dont on nous dit qu'elle est alors nouvelle, ou celle de Villeneuve-de-Berg, fondée en 1290 <sup>( 2277 )</sup>, la majorité des foires est instituée après enquête par lettres patentes royales à compter du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. C'est le cas à Joyeuse et Aubenas en 1338 <sup>( 2278 )</sup>, à Viviers en 1428 <sup>( 2279 )</sup>, Alès en 1445 <sup>( 2280 )</sup>, Les Vans en 1455 <sup>( 2281 )</sup>, Tournon en 1468 <sup>( 2282 )</sup>, Bourg-Saint-Andéol en 1481 <sup>( 2283 )</sup>, La Voulte en 1484 <sup>( 2284 )</sup> et Chomérac en 1490 <sup>( 2285 )</sup>. De tels exemples pourraient être multipliés, laissant penser que les foires vivaroises, tout comme de nombreuses autres foires du Languedoc, sont des fondations tardives <sup>( 2286 )</sup>. Cependant, les sources locales attestent l'existence de plusieurs d'entre elles dès le milieu du XIV<sup>e</sup>

<sup>2271</sup> ) AD 26, E 605, n°1.

<sup>2272</sup> ) AD 07, 29 J 3, n°2.

<sup>2273</sup> ) AN, K 1175.

<sup>2274</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 35.

<sup>2275</sup> ) B.N.F., Nouv. acq. Fr., Ms. 3397, f°188-191.

<sup>2276</sup> ) Vézian (A.) : « Cartulaire des Antonins d'Aubenas », p. 23 n° 117.

<sup>2277</sup> ) AN, JJ 46, f°127v°-129.

<sup>2278</sup> ) AN, JJ 69, n°239.

<sup>2279</sup> ) AM Viviers, AA 11.

<sup>2280</sup> ) AD 34, A 12, f°41.

<sup>2281</sup> ) Tallon (A.) : *Histoire civile, politique et religieuse d'une ville du Languedoc, Les Vans*, t. I : *des origines à 1712*, op. cit., p. 50-52.

<sup>2282</sup> ) AN, JJ 197, n°78, f°48.

<sup>2283</sup> ) Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit., p. 238.

<sup>2284</sup> ) AN, JJ 215, n°69, f°54.

<sup>2285</sup> ) AN, JJ 221, n°96, f°61.

<sup>2286</sup> ) Combes (J.) : « Les foires en Languedoc au Moyen Age », art. cité, p. 257.



siècle, avant même que les fondations royales n'interviennent. Ces dernières semblent alors entériner une situation de fait, concédant dans le même temps des privilèges et franchises à des rencontres qui en étaient alors manifestement dépourvues, comme cela a été mis en évidence en Languedoc<sup>(2287)</sup> ou dans d'autres régions<sup>(2288)</sup>. Néanmoins, dans tous les cas, l'existence de ces foires ne peut pas être remontée au-delà de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle ou des premières années du XIV<sup>e</sup> siècle. Avant, la documentation reste muette à leur sujet, alors qu'elle nous renseigne sur l'existence de marchés, bien attestés dans toutes les chartes de franchises urbaines dont les foires sont absentes. Si la ville exerce des fonctions économiques certaines, en Vivarais, elle ne naît pas de la foire, puisque celle-ci intervient souvent un siècle ou un siècle et demi après le début de l'essor urbain. Par contre, le marché semble accompagner les premiers pas de la ville. De ce point de vue, la différence entre marché et foire apparaît avant tout très formelle, comme cela a été constaté à plusieurs reprises dans la France d'Ancien régime<sup>(2289)</sup>, et ne semble pas témoigner de deux niveaux de développement urbain. Même si, en l'absence de registres de compte de leyde, il est difficile de cerner la clientèle et l'activité de ces rencontres, les « villes de foires » ne sont pas à opposer aux « bourgs de marchés ». La foire ne semble pas connaître un rayonnement local plus important que celui du marché, mais elle fait simplement intervenir ponctuellement des marchands venus de plus loin, auxquels la population n'a pas accès en temps normal. Ce n'est pas pour autant que ces foires sont nécessairement le point de rendez-vous de marchands étrangers à la région.

A la foire et au marché, il faut associer d'autres prérogatives économiques qui permettent à la ville et au bourg d'affirmer leur domination sur leur territoire.

C'est tout d'abord la présence d'une population artisanale qui ne se rencontre pas en campagne, et qui offre des productions et des services exclusifs propres au bourg et à la ville. Certes, l'artisanat en lui-même n'est pas l'apanage des milieux urbains, mais les professions représentées dans les villages sont peu nombreuses et toutes, ou presque, liées aux travaux et à l'outillage agricole. Il ne nous appartient pas ici de dresser un tableau de l'artisanat rural, mais il convient d'en brosser quelques traits rapides pour cerner les différences qui l'opposent à celui des villes. L'artisan rural omniprésent est incontestablement le forgeron, que l'on rencontre au gré des archives notariales dans presque toutes les paroisses, auquel il faut associer d'assez nombreux maçons, quoi qu'en moindre proportion. Pour leur part, les métiers de l'habillement ne sont que peu présents : la documentation livre généralement l'existence d'un seul tailleur pour quelques villages, parfois accompagné d'un cordonnier. Pour ce qui est des métiers de bouche, on ne rencontre généralement qu'un meunier, mais jamais le moindre boulanger n'apparaît dans un simple village. Ce tableau vaut avant tout pour les régions les moins accidentées, les moins rigoureuses ; de nombreuses paroisses du Plateau, des Hautes-Boutières et des Cévennes n'ayant aucun artisan déclaré aux estimés de 1464, ce en quoi la situation

<sup>2287</sup> ) *Ibidem*, p. 231-233.

<sup>2288</sup> ) Britnell (R.-H.) : « Les marchés hebdomadaires dans les îles britanniques avant 1200 », art. cité.

<sup>2289</sup> ) Favier (R.) : *Les villes du Dauphiné aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 238-250 et surtout p. 244 ; Margairaz (D.) : *Foires et marchés dans la France préindustrielle*, op. cit., p. 169-171.

vivaroise est proche de celle rencontrée en Lyonnais voisin <sup>( 2290 )</sup>, ou en Dauphiné <sup>( 2291 )</sup>. Tous les autres métiers, sauf exceptions toujours présentes, sont le fait des bourgs, des petites villes et des villes, et participent ainsi à leur rayonnement. C'est tout d'abord le marchand, que l'on rencontre dans tous les bourgs dès que la documentation se fait plus abondante, à partir de la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle. Leur présence est attestée à Andance <sup>( 2292 )</sup>, Annonay <sup>( 2293 )</sup>, Aubenas <sup>( 2294 )</sup>, Bourg-Saint-Andéol <sup>( 2295 )</sup>, Chalencon <sup>( 2296 )</sup>, Largentière <sup>( 2297 )</sup>, Joyeuse <sup>( 2298 )</sup>, Lamastre <sup>( 2299 )</sup>, Les Vans <sup>( 2300 )</sup>, Le Cheylard <sup>( 2301 )</sup>, Montpezat <sup>( 2302 )</sup>, Pradelles <sup>( 2303 )</sup>; Privas <sup>( 2304 )</sup>, Saint-Pierreville <sup>( 2305 )</sup>, Tournon <sup>( 2306 )</sup>, Saint-Agrève <sup>( 2307 )</sup>, Villeneuve-de-Berg <sup>( 2308 )</sup> et Viviers <sup>( 2309 )</sup>, sachant que les

<sup>2290</sup> ) Lorcin (M.-Th.) : « L'artisan dans le village médiéval : du chantier de fouille à la mythologie », art. cité, p. 10-11.

<sup>2291</sup> ) Belmont (A.) : *Des ateliers au village. Les artisans ruraux en Dauphiné sous l'Ancien Régime*, op. cit., t. I, p. 35-40.

<sup>2292</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Haut-Vivaraïs*, t. I, p. 149 (1468).

<sup>2293</sup> ) AD 07, 90H 3, f°3v° (1378).

<sup>2294</sup> ) AD 07, 29J 11, n°6 (1343).

<sup>2295</sup> ) AD 34, C 8666 ; AN, H<sup>4</sup> 3071/2

<sup>2296</sup> ) AD 07, 52J 111, f°201 (1428).

<sup>2297</sup> ) AD 07, 39 J 549, f°5 (1321).

<sup>2298</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°63 (1412).

<sup>2299</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, M<sup>e</sup> Floreti, f°50v° (1456)

<sup>2300</sup> ) AD 07, 39J 49 (1408).

<sup>2301</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, notaire, n°37, f°140.

<sup>2302</sup> ) AD 07, 2E 10908, f°181v° (1475).

<sup>2303</sup> ) AD 43, 3E 216/1, f°31 (1460).

<sup>2304</sup> ) AD 07, 29J 11 (1400).

<sup>2305</sup> ) AD 07, 19J 95 (1465).

<sup>2306</sup> ) AD 07, G 265 (1410).

<sup>2307</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, notaire n°26, f°36r°, (1457).

<sup>2308</sup> ) Grimaud (A.) : *Histoire de Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale*, op. cit., p. 80 (1474).

petits bourgs, comme Chalencon ou Lamastre ne semblent jamais en posséder plus d'un ou deux en même temps. La présence d'une petite école est aussi l'apanage des villes<sup>(2310)</sup>. Elle est liée à un milieu marchand déjà développé soucieux de l'instruction élémentaire donnée à sa descendance. Des écoles sont ainsi attestées à plusieurs reprises aux Vans à la charnière des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles<sup>(2311)</sup>, ou de manière plus ponctuelle à Privas<sup>(2312)</sup>, Tournon<sup>(2313)</sup>, Pradelles<sup>(2314)</sup> et Bourg-Saint-Andéol<sup>(2315)</sup>.

Les bouchers constituent aussi une profession exclusivement présente dans les villes principales et les petites villes. Certes, il a pu être constaté, en Provence par exemple, que des boucheries se rencontraient jusque dans les campagnes<sup>(2316)</sup>, mais il est net en Vivarais, comme en Dauphiné<sup>(2317)</sup>, qu'il n'en est jamais mentionné dans des localités de rang inférieur aux petites villes, même les petits bourgs ruraux semblant en être dépourvus. Ainsi, outre Annonay, Aubenas, Bourg-Saint-Andéol, Viviers et Tournon, on rencontre des bouchers à Villeneuve-de-Berg dès 1290<sup>(2318)</sup>, Largentière à partir de 1306<sup>(2319)</sup>, Privas en 1310<sup>(2320)</sup>, Les Vans en 1347<sup>(2321)</sup>, et pour finir, à Joyeuse en 1342<sup>(2322)</sup>. L'absence de bouchers dans les simples villages peut sans doute être expliquée par l'importance que tient l'élevage dans l'économie vivaroise médiévale,

<sup>2309</sup>) AD 07, 2E 7627 (1321).

<sup>2310</sup>) Certes, des exemples de petites écoles implantées dans des villages existent, mais ils sont presque tous issus du nord de la France, le sud, auquel appartient le Vivarais, restant largement à l'écart du mouvement [Beaune (C.) : *Education et cultures du début du XII<sup>e</sup> au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 147.]

<sup>2311</sup>) AD 07, 2E (MJ) 7, f°28 (1934) ; AD 07, 2E (MJ) 14, f°31 (1418), deux maîtres étant même mentionnés en 1418.

<sup>2312</sup>) AD 07, 52J 111, p. 13 (1429).

<sup>2313</sup>) AD 07, G 301 (1486).

<sup>2314</sup>) AD 43, 3E 216/1, f°60 (1470).

<sup>2315</sup>) Courteault (H.) : *Le Bourg Saint-Andéol...*, op. cit., p. 71.

<sup>2316</sup>) Stoff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 112-115.

<sup>2317</sup>) Belmont (A.) : *Des ateliers au village. Les artisans ruraux en Dauphiné sous l'Ancien Régime*, op. cit., t. I, p. 36.

<sup>2318</sup>) AN, JJ 46, f°127v°.

<sup>2319</sup>) AM Largentière, DD 17.

<sup>2320</sup>) AD 07, 16J 2.

<sup>2321</sup>) AD 07, 39J 46.

<sup>2322</sup>) AD 07, 2E (MJ) 1, f°8.

dispensant une large part de la population de recourir à ce type de commerce.

D'autres professions encore, rendant des services très particuliers, sont l'apanage des villes. Ainsi, les quelques médecins <sup>( 2323 )</sup> et apothicaires attestés dans la documentation vivaroise se rencontrent uniquement dans les localités les plus importantes, ou les petites villes, à l'exclusion des bourgs, la situation vivaroise étant proche de celle rencontrée dans d'autres régions <sup>( 2324 )</sup>. C'est ainsi que des médecins sont connus à Aubenas <sup>( 2325 )</sup>, Joyeuse <sup>( 2326 )</sup>, ou à Privas <sup>( 2327 )</sup>. Des apothicaires sont attestés à Aubenas <sup>( 2328 )</sup>, Joyeuse <sup>( 2329 )</sup>, Annonay <sup>( 2330 )</sup>, Les Vans <sup>( 2331 )</sup> et Tournon <sup>( 2332 )</sup>.

La liste des professions spécifiquement urbaines pourrait encore être allongée, avec des orfèvres, des argentiers, des parcheminiers, des peintres, des arbalétriers, des chandeliers, des potiers d'étain, ou, dans le domaine de l'alimentation, des boulangers et des pâtisseries, qui sont autant de professions rigoureusement absentes des villages.

Contrairement aux chefs-lieux politiques, administratifs ou religieux, qui exercent une domination institutionnelle, donc contrainte, les villes vivaroises telles que nous venons de les définir entretiennent des relations très étroites avec une zone d'influence, construite autour de leur faculté à fournir biens et services à leur « plat pays ». Leur implantation et leur niveau de développement sont donc étroitement tributaires de leur capacité à rayonner qui s'exprime, entre autre, dans leur répartition sur le territoire vivarois.

### c- Fait urbain et influence routière

Identifier les villes et les bourgs nous a en apparence conduits bien loin de la route, mais c'était indispensable pour établir une carte d'ensemble du réseau urbain et pour en

<sup>2323</sup> ) Nous prenons en compte ici la personne qui se déclare *phiscus*, en excluant les barbiers, qui exercent certes des fonctions « médicales et chirurgicales », mais qui ne peuvent être qualifiés de médecins à part entière

<sup>2324</sup> ) Laharie (M.) : « Le milieu médical en Béarn à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 353.

<sup>2325</sup> ) 1326 : AD 07, 2E 38, f°213v° ; 1375 : AD 07, 2E 38, f°213v° ; 1382 : AD 07, 2E 35, f°16 et 1419 : AD 07, C 196, p. 435.

<sup>2326</sup> ) 1343 : AD 07, 2E (MJ) 1, f°60 ; 1372 : AD 07, 2E 32, f°87v° et 1411 : AD 07, 2E 10755, f°20.

<sup>2327</sup> ) 1427 : AD 07, 52J 111, f°144.

<sup>2328</sup> ) 1326-1327 : AD 07, 2 E38, f°97 et 211 ; 1474 : AD 07, 1J 307, f°27.

<sup>2329</sup> ) 1337 : AD 07, 2E 10739.

<sup>2330</sup> ) 1347 : AD 07, 90H 50 ; 1362 : AD 07, 1E 1589, f°21.

<sup>2331</sup> ) 1357AD 07, 2E (MJ) 2, f°4 ; 1397 : AD 07, 13J 17.

<sup>2332</sup> ) 1426 : AD 07, G 274 ; 1491 : AD 07, G 304.

comprendre les fondements. Il nous revient maintenant d'envisager l'influence de la route sur le développement urbain. Cette dernière se fait sentir à deux niveaux : à l'échelle du semis urbain dans son ensemble et sur l'urbanisme même.

### La route comme facteur d'implantation et de développement urbain

Les villes et les bourgs vivarois sont donc petits, mais nombreux, et leur implantation surprend<sup>( 2333 )</sup>. Loin des exemples établis en plaine selon un rigoureux modèle de centralité qui aboutit à la définition d'hexagones réguliers<sup>( 2334 )</sup>, les villes et les bourgs vivarois ne sont pas répartis de manière homogène sur le territoire. De prime abord, l'incohérence semble même de mise.

En effet, les principales villes vivaroises sont toutes marginales, puisqu'à l'exception d'Aubenas, elles se situent dans le sillon rhodanien ou non loin de ce dernier. Concentrées à l'est, elles ne forment aucun maillage régulier quadrillant le territoire. Aucune ville n'est d'ailleurs en mesure d'étendre une sphère d'influence à l'ensemble du Vivarais. La cité épiscopale elle-même n'est pas le lieu central du diocèse et son aire d'attraction, cernée au début du XV<sup>e</sup> siècle par l'étude de la clientèle notariale, se limite au sud du sillon rhodanien et à une petite partie du Bas-Vivarais calcaire<sup>( 2335 )</sup>. Elle s'apparente de ce point de vue à d'autres cités au rayonnement médiocre, comme Vaison, Die, Digne<sup>( 2336 )</sup>, Cavailon<sup>( 2337 )</sup> ou Toulon<sup>( 2338 )</sup> et n'a rien de commun avec les villes épiscopales dominant fortement un réseau urbain et imprimant leur marque sur le réseau routier, comme Périgueux. Dans ce dernier exemple, la cité, centrale dans le diocèse, est reliée par des axes directs à un réseau de villes secondaires implantées aux confins du ressort épiscopal<sup>( 2339 )</sup>. Même la ville d'Aubenas, l'une des plus importantes démographiquement parlant, n'étend pas son influence au-delà d'une vingtaine de kilomètres<sup>( 2340 )</sup>. Ce réseau urbain sans centre unique et dominant se rapproche indiscutablement du réseau routier tel que nous avons pu le définir.

<sup>2333</sup> ) Cf. infra annexe, carte des villes et des bourgs.

<sup>2334</sup> ) Higounet (Ch.) : « Centralité et bastides dans l'Aquitaine médiévale », art. cité, p. 48 ; Schneider (J.), Denzel (M.-A.) : « Foires et marchés en Allemagne à l'époque Moderne », art. cité, p. 149-152, ou pour une vision saisissante tendant à démontrer l'universalité du modèle, appliqué à l'Extrême Orient, cf. Braudel (F.) : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, op. cit.*, t. II : *Les jeux de l'échange*, p. 95-98.

<sup>2335</sup> ) Cf. annexe, carte de l'origine des clients des notaires.

<sup>2336</sup> ) Lapeyre (N.) : *Digne et sa zone d'influence d'après un livre d'estime de 1407, op. cit.*

<sup>2337</sup> ) Chiffolleau (J.) : « L'espace urbain et l'espace régional de Cavailon vers 1320-1340 », art. cité.

<sup>2338</sup> ) Barnel (Ch.) : « Une ville provençale et sa campagne au XIV<sup>e</sup> siècle : Toulon, les notaires et leur clientèle », art. cité.

<sup>2339</sup> ) Sur la centralité de la cité de Périgueux, cf. Higounet (Ch.) : « Centralité et bastides dans l'Aquitaine médiévale », art. cité, p. 42-43, 46 et sur son adéquation avec le réseau routier, cf. Fourmioux (B.) : « Contribution à la connaissance des grands itinéraires médiévaux périgourdiens », art. cité.

L'absence de centre principal autour duquel seraient établies des villes secondaires destinées à en relayer l'influence, rend caduque une lecture trop hiérarchisée de la répartition des petites villes dans un ensemble de subordination en cascade tel qu'il a pu être défini quasi mathématiquement par les géographes <sup>(2341)</sup> ou les économistes <sup>(2342)</sup>, voir par des historiens modernistes <sup>(2343)</sup>. La situation, vivaroise s'apparente donc plus à celle rencontrée à de nombreuses reprises à la fin du Moyen Age dans le Gers <sup>(2344)</sup>, le Comminges <sup>(2345)</sup> et en Provence <sup>(2346)</sup>. Une large indistinction règne entre les organismes urbains, les plus importants démographiquement ne dominant pas nécessairement une vaste zone et ne subordonnant pas les plus petits. De plus, les petites villes qui pourraient être des villes relais d'un lieu central ne couvrent absolument pas la région de manière régulière. Elles sont prioritairement implantées au pied des Cévennes et dans la vallée du Rhône, aux confins des derniers contreforts du Massif Central et du Bas-Vivarais calcaire ou du sillon rhodanien. En Bas-Vivarais, c'est le cas d'Aubenas, Privas, Joyeuse, Les Vans ou, dans une moindre mesure, de Largentière, alors que dans le sillon rhodanien, Tournon est dans une situation identique. Parmi les petites villes seules Pradelles et Villeneuve-de-Berg échappent finalement à ce modèle d'implantation.

Mal réparties sur l'espace régional, concentrées au pied des Cévennes et dans le sillon rhodanien, ces petites villes sont trop proches les unes des autres et se trouvent donc dans des situations de conflits d'influence, pouvant déboucher sur des oppositions clairement ressenties et exprimées. L'examen de l'origine des clients des notaires de ces villes est révélateur de cette trop forte concentration. Alors que Les Vans, Joyeuse et Aubenas étendent une zone d'attraction pénétrant assez loin au cœur des Cévennes et du Bas-Vivarais, selon un axe est-ouest, elles se concurrencent nettement sur un axe nord-sud. Ainsi, l'influence d'Aubenas peut s'étendre en direction de la haute vallée de l'Ardèche et du Plateau, alors que Joyeuse lui fait directement concurrence sur les premiers contreforts des Cévennes. Cette situation de conflit est aussi perceptible entre Joyeuse et Les Vans. L'opposition entre Joyeuse et Aubenas pour contrôler un territoire commun s'exprime clairement en 1338, lorsque les deux communautés d'habitants en appellent au roi afin de régler le différend survenu au sujet de leurs foires, Aubenas accusant Joyeuse de tenir une foire à la Saint Luc, ce qui lui ferait un tort considérable <sup>(</sup>

<sup>2340</sup> ) Cf. annexe, carte de l'origine des clients des notaires.

<sup>2341</sup> ) Cauvin (C.) et Raymond (H.) : *L'espacement des villes : théorie des lieux centraux et analyse spectrale*, op. cit.

<sup>2342</sup> ) Prost (M.-A.) : *La hiérarchie des villes en fonction de leurs activités de commerce et de services*, op. cit.

<sup>2343</sup> ) Lepetit (B.) : *Les villes dans la France moderne, 1740-1840*, op. cit., p. 176-192.

<sup>2344</sup> ) Bériac (F.) : « Petites villes ou bourgs ? Le cas du Gers », art. cité.

<sup>2345</sup> ) Souriac (R.) : « Les villes du Comminges au XVI<sup>e</sup> siècle », art. cité

<sup>2346</sup> ) Février (P.-A.) : *Le développement urbain en Provence de l'époque romaine à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 205 et ss.

<sup>2347</sup> ). La même opposition et la même lutte d'influence pour contrôler une région se rencontrent aussi, avec toutefois une différence d'échelle considérable, entre Valence et Tournon, au détriment, cela va de soit, de cette dernière ville, qui ne parvient pas à imposer sa domination sur la quinzaine de kilomètres la séparant de la cité ainsi que le suggère la maigre documentation notariale conservée <sup>( 2348 )</sup> .

Bien que ces villes soient trop proches les unes des autres et qu'elles éprouvent des difficultés pour remplir leurs fonctions de lieux centraux sans entrer en concurrence avec leurs voisines immédiates, leur implantation répond à une logique. Aubenas, Joyeuse, Les Vans, ou encore Saint-Ambroix un peu plus au sud, sont toutes situées sur les principaux noeuds routiers vivarois. Elles sont même à l'endroit précis où les routes traversant le Bas-Vivarais calcaire se divisent avant d'affronter les vallées et les serres cévenoles. Plus au nord, Tournon se situe au départ d'une route conduisant vers le Velay et même Annonay, pourtant en retrait du sillon rhodanien, suit ce schéma. La ville est implantée au débouché sur le Piedmont des vallées de la Cance, de la Deûme et de l'Ay que parcourent des routes importantes. Quelques exceptions à ce modèle peuvent, il est vrai, être remarquées. Il s'agit tout d'abord de Bourg-Saint-Andéol, qui se situe certes sur la route rhodanienne, mais loin de tout carrefour. Cependant, les origines altimédiévales de l'agglomération, qui est aussi une résidence épiscopale, permettent de justifier son essor indépendamment des circulations. De même, Largentière n'est pas au croisement de plusieurs routes mais se trouve implanté au fond de la vallée de la Ligne, le carrefour de la route venant de Luc avec celle longeant les Cévennes se situant à six ou sept kilomètres de la ville, à Uzer. Il est évident que les filons métallifères ont imposé ici leurs conditions. Villeneuve-de-Berg n'est pas non plus implanté à un carrefour routier, mais, ville de fondation, ses origines permettent à elles seules d'expliquer sa localisation. Finalement, seule la ville de Privas ne répond pas à ce modèle sans que l'on puisse pour autant avancer une explication. L'implantation des villes vivaroises est donc très largement le prolongement de celle des villes cévenoles comme Ganges, Saint-Hippolyte-du-Fort, Anduze ou Alès, elles aussi aux confins des plaines et des montagnes, au débouché des routes descendant du Massif Central <sup>( 2349 )</sup> .

Villes de contact entre montagnes et plaines, elles profitent sans doute des circulations actives que nous avons pu identifier, mais le rôle qu'elles jouent sur ces chemins n'est pas aisé à cerner. Les clients venant du Massif Central ou des plaines ne sont pas très nombreux à y contracter, et ne constituent jamais une part significative des actes enregistrés. Ceci peut très bien s'expliquer par l'origine et la destination des produits commercés, pour l'essentiel extérieurs à la région et n'imposant pas de transactions en Vivarais. Seul, le commerce du vin cévenol et rhodanien est très présent dans les registres notariés. Il semble constituer un facteur de développement, ainsi que le rappelle la charte de franchise d'Aubenas de 1248 <sup>( 2350 )</sup> , ou celle de Tournon de 1211 <sup>(</sup>

<sup>2347</sup> ) AD 07, 1J 152, p. 77.

<sup>2348</sup> ) Cf. annexe, carte de l'origine des clients des notaires.

<sup>2349</sup> ) Cf. Molinier (A.) : « Les villes languedociennes », art. cité ; Brechon (F.) : « Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Age », art. cité.

<sup>2351</sup> ) , qui toutes deux règlent les ventes de vin en ville. Les contrats d'achat de vin conclus par des Auvergnats et des Vellaves mettent d'ailleurs directement en avant le rôle des petites villes subcévenoles comme centre de redistribution dans ce commerce (<sup>2352</sup> ). De plus, le simple passage -avec les retombées des circulations : hébergement, achat de nourriture, de matériel, éventuellement de bêtes de somme, etc.- peut être un facteur de développement, sans pour autant que des transactions d'ampleur n'aient lieu dans les villes vivaroises. Il est certain en la matière que les archives notariales auraient pu nous fournir plus de renseignements, mais aurait imposé des dépouillements systématiques de grande ampleur, les villes vivaroises devenant alors notre objet d'étude principal, ce qui n'était pas notre souhait.

Pour leur part, les bourgs sont encore implantés de manière différente et paraissent suivre un schéma interstitiel plus classique, occupant les espaces laissés vacants par les villes. C'est ainsi qu'ils sont nombreux dans les Boutières ou dans la haute vallée de l'Ardèche, alors qu'il n'y en a pas dans l'arrière-pays cévenol. Ce dernier est sous la domination directe des petites villes subcévenoles qui bloquent de fait le développement de bourgs en contrôlant un large « arrière-pays », ainsi que l'attestent les exemples déjà évoqués des clientèles notariales de Joyeuse et d'Aubenas. De même, aucun bourg n'est signalé sur le plateau de Vernoux, proche de Valence, l'influence de cette ville étant sans doute trop grande (<sup>2353</sup> ). Le Bas-Vivarais apparaît comme une région sans bourgs ni villes, mais les centres urbains de la vallée du Rhône exercent probablement là une attraction relativement forte dans un secteur assez peu peuplé.

Implantés selon un schéma intercalaire, les bourgs n'en sont pas pour autant détachés du réseau routier et tous se situent, si ce n'est à des carrefours, au moins le long d'axes importants. Chalencon est implanté à la jonction de deux routes venant du sillon rhodanien et conduisant vers Saint-Agrève. Saint-Agrève est à la convergence des routes venues de Chalencon, de Tournon et du Cheylard, avant qu'elles ne se divisent pour continuer vers Le Puy par Fay ou Montusclat. Le Cheylard est à la croisée des routes des vallées de l'Eyrieux et de la Dorne. D'autre encore, s'ils ne sont pas implantés à des carrefours routiers, n'en sont pas moins le long d'axes importants, comme par exemple Montpezat, situé sur la route de Viviers au Puy.

Si la route est un facteur jouant dans l'implantation urbaine, il est difficile de percevoir l'influence de la ville sur le réseau routier. Certes, une agglomération affirmée a pu favoriser telle route la desservant au détriment d'une autre moins bien dotée, mais mettre en évidence ces mouvements implique un degré de finesse dans l'analyse de l'histoire

---

<sup>2350</sup> ) B.N.F., Nouv. acq. fr., Ms. 3381, f° 2-15.

<sup>2351</sup> ) AN, K 1175, n°5.

<sup>2352</sup> ) Cf. supra, p. 204-210.

<sup>2353</sup> ) La région circonscrite par le Doux au nord, l'Eyrieux au sud et le serre de la Roue à l'ouest, où on ne rencontre aucun bourg au Moyen Age, est sous l'influence directe de Valence au XVII<sup>e</sup> siècle [Favier (R.) : *Les villes du Dauphiné aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 476]. Aucune étude sur l'attraction de la ville de Valence au Moyen Age n'a encore malheureusement été réalisée, l'histoire médiévale valentinoise étant encore largement méconnue.



urbaine et de l'histoire du réseau routier qui est le plus souvent impossible d'atteindre. Seule l'influence d'Avignon est perceptible, avantageant la route du Puy à Viviers, au détriment du chemin de Régordane qui rejoint directement le Midi languedocien sans emprunter le sillon rhodanien<sup>(2354)</sup>. Pourtant, à l'inverse, le départ des papes pour Rome ne semble pas provoquer le déclin de cette route, à la différence de ce qui est constaté pour les axes alpins du Briançonnais et du Gapençais<sup>(2355)</sup>. De même, jamais les pouvoirs municipaux, au demeurant forts peu puissants et nullement dotés de compétences en la matière, n'agissent pour favoriser l'essor de tel axe plus que tel autre, ou pour détourner des circulations au détriment d'une autre ville. La situation vivaroise est bien loin de celle des villes du sud de l'Allemagne qui s'attachent à promouvoir certains itinéraires et à bloquer le développement d'autres<sup>(2356)</sup>. Tout au plus peut-on constater que les villes se soucient particulièrement de l'entretien des ouvrages d'art proches de leurs murs, intervenant dans leur construction et leur entretien, sans aller toutefois jusqu'à en assumer totalement la charge financière<sup>(2357)</sup>. C'est la seule intervention de villes qui puisse passer pour une volonté de favoriser un axe précis particulièrement intéressant pour elles.

### Route et urbanisme

Le réseau viaire joue un rôle majeur dans l'implantation urbaine, le lien unissant route et ville se lit aussi directement dans l'urbanisme vivarois. L'importance de la route dans l'urbanisme médiéval n'apparaît généralement qu'en filigrane dans les ouvrages consacrés à la question, principalement au travers de descriptions de villes ou de bourgs linéaires, structurés le long d'une rue unique conduisant au château ou au monastère ayant aggloméré l'habitat<sup>(2358)</sup>. Quelques travaux émergent néanmoins, comme ceux de Jean Passini qui portent sur l'urbanisme des villes implantées sur le chemin de Compostelle dans sa traversée de la Navarre et de la Galice<sup>(2359)</sup>, où ceux traitant de la *via francigena* en Italie<sup>(2360)</sup>.

Le rôle structurant de la route est directement perceptible à la lecture des plans de plusieurs agglomérations vivaroises et débouche sur des morphologies urbaines

<sup>2354</sup> ) Cf. t. II, p. 311-312 et 596-597.

<sup>2355</sup> ) Favier (R.) : *Les villes du Dauphiné aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 246.

<sup>2356</sup> ) Laurence Bucholtzer, thèse en cours sur le réseau urbain du sud de l'Allemagne à la fin du Moyen Age, université Lumière-Lyon II.

<sup>2357</sup> ) Cf. supra, p. 124-125.

<sup>2358</sup> ) Cf. Lavedan (J.-P.), Hugueney (J.) : *L'urbanisme au Moyen Age*, op. cit., p. 76-79.

<sup>2359</sup> ) Passini (J.) : *Villes médiévales du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, de Pampelune à Burgos, villes de fondation et villes d'origines romaines*, op. cit.

<sup>2360</sup> ) Casali (G.) : « San Gimignano e la via francigena : una città da una strada, una strada in città », art. cité.

spécifiques. La ville « routière » se décline en deux types principaux, directement liés à la manière dont la route est intégrée à l'agglomération.

Dans un premier cas, le noyau de peuplement initial, château ou église par exemple, est implanté sur la route même, ou à proximité immédiate, de sorte que l'ensemble du développement de l'habitat se structure le long de cette dernière.

C'est par exemple le cas à Joyeuse. Le château, qui est attesté à partir de 1218<sup>(2361)</sup> mais qui existe sans doute depuis le courant du XII<sup>e</sup> siècle<sup>(2362)</sup>, est implanté au bord de la route d'Aubenas à Alès par le pied des Cévennes, au carrefour avec celle conduisant vers Luc et Pradelles par les Cévennes. La couronne du *castrum* initial se regroupe immédiatement autour. Ensuite, à partir de cet ensemble mitoyen de la route, une première extension urbaine se développe en direction du sud, englobant la route qui devient alors l'axe de structuration de l'habitat. En 1338, la route, devenue rue, est dite *carreria recta* ou *carreria recta majore*<sup>(2363)</sup>. C'est au bord de cette dernière que se trouve la place de *Peyre*, ou *del Foro*, attestée elle aussi à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(2364)</sup>. Une seconde phase d'expansion urbaine est nettement lisible dans le parcellaire et sur le terrain. Elle prolonge la ville en direction du sud, toujours axée sur la route. Elle se caractérise par son étroitesse, constituée d'une seule rangée de constructions de part et d'autre de la rue. Il est impossible de dater exactement ces deux phases de croissance faute de documents du XIII<sup>e</sup> siècle et tout au plus peut-on savoir que la deuxième extension est antérieure au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, puisqu'elle est fortifiée en 1374<sup>(2365)</sup>. En 1380<sup>(2366)</sup>, il est question de travaux à faire aux anciens remparts, correspondant sans doute à ceux de la première extension urbaine.

Pradelles constitue un autre exemple d'urbanisme routier. Le château est situé sur une proéminence rocheuse à l'est de la route de Régordane. Un *castrum*, attesté dès le milieu du XI<sup>e</sup> siècle<sup>(2367)</sup>, se développe au pied nord de la plate-forme castrale. Implanté plus loin de la route qu'à Joyeuse, il ne parvient à en englober qu'une courte section. Par contre, la deuxième phase d'expansion, qualifiée de *burgus* en 1230<sup>(2368)</sup>, est axée sur un virage de la route qui, à l'intérieur de la ville, circonscrit la place du marché bordée de « cornières » de la fin du Moyen Age et sur laquelle une halle s'élève au début du XIX<sup>e</sup>

<sup>2361</sup> ) Devic (Cl.), Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, op. cit., 2<sup>ème</sup> éd., t. 5/2, preuve n°XCII, p. 604-605.

<sup>2362</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 142.

<sup>2363</sup> ) AD 07, 2E 10739, f°31.

<sup>2364</sup> ) AD 07, 1J 152, p. 86.

<sup>2365</sup> ) *Ibidem*, p. 85.

<sup>2366</sup> ) *Ibidem*, p. 86.

<sup>2367</sup> ) Alaus (P.) et alii : *Cartulaire des abbayes d'Aniane et de Gellone, cartulaire de Gellone*, op. cit., n°CVI, p. 92-93.

<sup>2368</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêché du Puy*, op. cit., p. 252.

siècle, sans que l'on puisse déterminer si elle est médiévale.

Privas, bien, que d'origine ecclésiale, connaît une évolution assez similaire et constitue un autre bon exemple de croissance urbaine structurée le long d'une route. L'évolution du parcellaire de la ville n'est pas aisée à cerner à l'heure actuelle, dans la mesure où le bâti urbain a fait l'objet de deux modifications majeures au XVII<sup>e</sup> siècle (construction d'une nouvelle église paroissiale et construction d'un couvent de Récollets) et de plusieurs bouleversements au XIX<sup>e</sup> siècle (construction d'une troisième église paroissiale, de la Préfecture et de l'Hôtel de Ville)<sup>(2369)</sup>. Alors que l'historiographie locale attribue généralement des destructions massives aux troupes de Louis XIII lors du siège de la ville en 1629, il apparaît en réalité que les constructions civiles ont été les plus néfastes en matière de patrimoine. En outre, la documentation notariale est très rare à Privas, ville pour laquelle trois registres seulement subsistent. Il est quand même possible de restituer les principales phases de l'évolution de la ville et sa topographie à la fin du Moyen Age. L'église Saint-Pierre, pas attestée avant 1247<sup>(2370)</sup>, structure un bourg ecclésial réduit qui prend appui au sud sur la route du Pouzin au Puy, sans pour autant l'intégrer. Seule la première extension urbaine, qui s'étend au sud et à l'ouest du village initial, englobe la route. Cette dernière devient alors la rue principale de la nouvelle ville, ainsi qu'en témoigne son nom : c'est la *magna carreria* ou la *carrería recta*<sup>(2371)</sup>. A la fin du Moyen Age, les mesures à grain, se trouvent encore sur une petite place, excroissance de cette rue, la *platea Petre*. En 1330, la communauté d'habitants obtient d'ailleurs le droit de construire un toit pour les protéger de la pluie<sup>(2372)</sup>. Cette situation, sur une place, au coeur de la ville, le long de la route, permet de supposer que le marché attesté en 1215<sup>(2373)</sup> et en 1281<sup>(2374)</sup> se tenait dans le secteur. Par la suite, à une période impossible à déterminer en l'état de la documentation, la ville déborde de ses remparts en direction de l'est. Tout au plus sait-on que cette dernière phase d'expansion est en place dans les années 1390, puisque les travaux aboutissant à sa fortification sont en cours<sup>(2375)</sup>. Elle se développe alors encore autour de la route, élargie à cet endroit pour servir de nouvelle place du marché. Cette place est attestée à plusieurs reprises aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles<sup>(2376)</sup>.

<sup>2369</sup> ) Sur les travaux du XVII<sup>e</sup> et les niveaux d'habitat mis en évidence par la fouille sous l'église de 1686, cf. Dupraz (J.) : « Contribution à l'histoire de Privas », art. cité, p. 140-141.

<sup>2370</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., p. XXV.

<sup>2371</sup> ) AD 38, B 4432, f°25v°.

<sup>2372</sup> ) AM Privas, II 1.

<sup>2373</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., p. 35.

<sup>2374</sup> ) AD 07, 29J 1, n°3.

<sup>2375</sup> ) AM Privas, DD 1.

<sup>2376</sup> ) AD 07, 52J 111, p. 36.

Dans tous les exemples envisagés jusqu'ici, le développement urbain encadre au plus près un axe routier qui lui confère une morphologie plus ou moins linéaire, très marquée dans le cas de Joyeuse, ou moins nette à Pradelles. Un autre cas de figure existe, lorsque le village initial à partir duquel se développe la ville ou le bourg est trop loin de la route pour pouvoir l'englober. L'habitat se dédouble alors entre le village initial et le bourg ou la ville, qui peuvent être séparés de près d'un kilomètre dans les cas extrêmes.

Montpezat témoigne d'une telle évolution. Alors que l'église Notre-Dame de Prévencières, attestée dès les dernières décennies du XI<sup>e</sup> siècle<sup>(2377)</sup>, ne structure aucun habitat, le château, au contraire, est à l'origine d'un petit village. Situé 800 à 900 mètres à l'écart de la route de Viviers au Puy, sur une crête la dominant de 150 mètres environ, celui-ci n'est pas en mesure de prendre part aux circulations et aux richesses qu'elles induisent. Dès le XIII<sup>e</sup> siècle, sans pouvoir périodiser plus finement cet essor, un faubourg attesté dès 1300 se détache du *castrum* et s'implante directement au bord de la route : c'est le quartier de Ville-Basse<sup>(2378)</sup>. Dans le même temps, un embryon d'habitat commence aussi à se structurer à l'emplacement de la future Ville-Haute. Cette dernière se développe probablement dans le courant du XIV<sup>e</sup> siècle, la conjoncture démographique incitant même à penser que l'essentiel de sa croissance est acquis dans la première moitié du siècle. Aux deux derniers siècles du Moyen Age, ce quartier de Ville-Haute est le cœur de l'activité économique montpezacienne. C'est là que sont implantées les auberges<sup>(2379)</sup>, et des moulins à foulon ou des tanneries, le long d'un canal de dérivation de la Pourseille<sup>(2380)</sup>. Parallèlement, le *castrum* se vide pour l'essentiel de ses habitants et finit par presque totalement disparaître à la fin du Moyen Age, ainsi qu'en témoignent les terriers du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(2381)</sup>.

L'exemple de Lamastre est relativement proche de celui de Montpezat, bien que plus modeste. Attesté à partir de 1179<sup>(2382)</sup>, le *castrum* est situé à quelques centaines de mètres de la route de Tournon au Puy par la vallée du Doux. C'est ce qui explique le développement d'un faubourg implanté en contrebas de ce dernier, le *Savellum*, actuellement le Savel. Totalement séparé du *castrum* initial, ce quartier ne lui est relié que par l'*iter quo itur de Savello versus castrum*, attesté en 1456<sup>(2383)</sup>. Il est impossible de

<sup>2377</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., n°CCLXV, p. 93, une *villa* de Prévencières étant attestée dès 954 [*Ibidem*, n°CCXCXXXIII, p. 99].

<sup>2378</sup> ) Fonds privé, terrier de 1300 pour Pons de Montlaur.

<sup>2379</sup> ) AD 07, 42J 113 ; AD 07, 2E 5909, f°97 ; AD 07, 2E 5909, f°12 ; AD 07, 2E 10908, f°262 ; AD 07, 2E 10907, f°104 ; AD 07, 2E 10908, f°263v°.

<sup>2380</sup> ) Haond (L.) : « L'activité de Montpezat, bourg routier à la fin du Moyen Age », à paraître.

<sup>2381</sup> ) AD 07, 42J 359 ; AD 07, 51J 139.

<sup>2382</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre*, op. cit., n°CCCCXLII, p. 178.

<sup>2383</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, registre de M<sup>e</sup> Floreti, f°30v°.

savoir quand ce quartier apparaît et se développe, tant la documentation sur Lamastre à la fin du Moyen Age est indigente. Il n'est attesté qu'à partir de 1315 dans la charte de franchise de Lamastre <sup>(2384)</sup>. Ce faubourg a alors déjà une certaine importance, puisqu'il est spécifié que la charte concerne « Lamastre et le Savel » <sup>(2385)</sup>. Dans l'unique registre de notaire conservé pour le Moyen Age, datant de 1456, le Savel apparaît comme un quartier commerçant, où les artisans possèdent leurs boutiques <sup>(2386)</sup> et où se tiennent les foires <sup>(2387)</sup>.

Le cas de Saint-Agrève peut aussi être présenté. Alors que le *castrum* initial, existant probablement depuis le XI<sup>e</sup> siècle <sup>(2388)</sup>, se développe sur le versant sud du mont Chiniac, un bourg s'en détache et s'organise en contrebas, autour de la route de Tournon au Puy : le Bourg de Lestra, au nom au combien évocateur. Il est mentionné explicitement en 1261 dans l'hommage qu'Eustache de Lamastre rend au comte de Valentinois pour sa part du *castrum, fortalicium et burgus* de Saint-Agrève <sup>(2389)</sup>. Les trois éléments constitutifs de l'habitat sont ici détaillés, château (*fortalicium*), village castral (*castrum*) et bourg de Lestra (*burgus*). Un fragment de texte très altéré et peu compréhensible daté de 1462 nous apprend que la *platea lapidis bladi* se trouve dans le bourg et que plusieurs marchands y ont leur boutique (*mercatores in foro publico*) <sup>(2390)</sup>. L'hôpital Notre-Dame de Lestra, attesté pour la première fois en 1273 <sup>(2391)</sup>, s'élève au centre du bourg et renforce encore le lien qui unit ce dernier à la route.

La route et la ville sont unies par des liens étroits. Tout d'abord, les agglomérations se concentrent principalement aux carrefours routiers ou sur les principaux axes : la ville a besoin des circulations pour se développer. Même si c'est difficile à démontrer faute d'étude approfondie sur le commerce vivarois, ces villes peuvent se poser en intermédiaires commerciaux entre deux mondes complémentaires, montagnes du Massif Central et plaines languedociennes. Finalement, on peut se demander si les villes vivaroises ont une raison d'être en dehors des circuits commerciaux induits par le réseau routier et si elles peuvent vivre pour elles-mêmes. En effet, leur aire d'influence limitée et la concurrence à laquelle les soumet leur trop grande proximité, laissent penser qu'elles ne sont pas viables hors de ce contexte.

<sup>2384</sup> ) Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. III, p. 102.

<sup>2385</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, registre de M<sup>e</sup> Floreti, f°57v°.

<sup>2386</sup> ) *Ibidem*, f°7, 40v°, 50.

<sup>2387</sup> ) *Ibidem*, f°55v°.

<sup>2388</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. II, p. 292.

<sup>2389</sup> ) AD 38, 3894.

<sup>2390</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, registre de notaire n°27, f°82.

<sup>2391</sup> ) AD 07, 52J 113, f°23.

Le rôle de la route dans le développement urbain se lit jusque dans la morphologie des villes vivaroises structurées autour d'un chemin et d'une place du marché. A la fin du Moyen Age, cette dernière est presque systématiquement au coeur de l'extension urbaine, plus précisément même, sur la route, à la porte du village initial, comme par exemple à Privas, Joyeuse ou Pradelles. Pareillement, dans les cas où l'urbanisation se manifeste par la constitution d'un bourg séparé du village initial, la place du marché en occupe le centre, comme à Saint-Agrève ou Lamastre. Cette situation confirme bien, s'il en était besoin, l'importance du facteur commercial dans le développement des villes et des bourgs de la région.

## Conclusion de la quatrième partie

La route est en elle-même une structure de peuplement que l'on ne peut ignorer, puisque la domination humaine sur une région passe nécessairement par les circulations et les communications. Pour pouvoir être envisagé avec rigueur, la relation route-habitat doit être considérée globalement, en prenant en compte tous les pôles de peuplement, et non en érigeant en exemples quelques châteaux, églises ou villes sélectionnés en fonction de la démonstration à illustrer. C'est là une difficulté du travail, puisqu'aucune étude ne porte sur l'implantation paroissiale ou sur la ville en Vivarais, seul le château ayant fait l'objet d'attentions soutenues. Il est toutefois possible d'envisager trois cas de figure.

Le premier cas est celui où la route attire les implantations humaines. L'exemple des églises du haut Moyen Age est très révélateur de ce point de vue, même si en l'état actuel de la recherche sur ces édifices, il est difficile de tirer des conclusions assurées. Il apparaît néanmoins que dans les régions d'occupation antique limitée et nouvellement mises en valeur dans le courant du haut Moyen Age, la route constitue le vecteur de la pénétration humaine. Les premières paroisses s'implantent ainsi à proximité des principaux chemins et finissent parfois par se structurer elle-même autour de ces axes. La route attire indéniablement aussi le château, non pas d'un point de vue stratégique et militaire, mais bien comme une source de revenus, au travers des péages, et un enjeu de pouvoir. Le rôle de la route culmine dans l'essor urbain. A quelques rares exceptions près, explicables par un développement antique ou altimédiéval, ou par des fonctions très particulières, centre de pouvoir royal ou exploitation minière par exemple, les villes sont directement en relation avec la route. Elles sont même tout particulièrement implantées à la conjonction des routes et de la frontière géographique entre plaine et montagne, sur des carrefours.

Si la route attire souvent le peuplement, dans un certain nombre de cas plus rares, c'est l'inverse qui se produit. Quelques paroisses issues du haut Moyen Age peuvent provoquer le déplacement d'un axe routier, de même que quelques *castra*, mais ce n'est jamais vrai d'un simple château. En effet, le voyageur n'a aucun intérêt à passer à proximité d'un lieu qui ne représente pour lui qu'un péage et des contraintes, mais nullement l'espoir de contacts commerciaux. Pareillement, on peut penser que les villes, à partir du moment où leur développement est assuré, captent un certain nombre d'axes

routiers. Cependant, difficiles à cerner, ces déplacements sont sans doute très limités, intervenant sur quelques centaines de mètres, voir éventuellement quelques kilomètres. Par contre, il est certain que la ville peut participer de manière décisive à asseoir l'importance d'une route la desservant, si ce n'est à la faire naître.

Pour finir, il se peut aussi que la route et l'habitat n'entretiennent manifestement aucune relation privilégiée. C'est le cas des églises et des paroisses dans les régions d'ancienne occupation, ces dernières étant implantées, selon leur statut, en fonction de la géographie des *vici* ou des centres domaniaux. On ne peut pas non plus affirmer que la route joue un rôle particulier dans le développement de *castra*, leur implantation relevant d'autres facteurs, essentiellement sociaux.

Les limites de la documentation disponible ne permettent pas d'être plus précis en la matière. La chronologie des origines des différents pôles de peuplement reste floue, renseignée au mieux par quelques bribes documentaires que seule l'archéologie serait, dans une certaine mesure, à même de combler. Néanmoins, ce n'est pas cette dernière qui apportera des renseignements globaux sur tous les sites concernés, tout au plus, pourra-t-elle fournir quelques exemples remarquables à partir desquels il sera toujours difficile de généraliser. Par ailleurs, celle-ci ne nous renseignera pas sur les motivations qui poussent à venir habiter au bord d'une route, ou sur celles qui imposent qu'une nouvelle église soit implantée le long d'un chemin. La connaissance des réseaux routiers n'en demeure pas moins une clef essentielle pour comprendre la cohérence de la géographie du peuplement.





## Conclusion générale

A l'issue de ce travail, on ne peut plus affirmer que la route médiévale est une sente de mauvaise qualité qui constitue un frein aux déplacements. Au contraire, les sources médiévales, complétées par la documentation moderne et les cadastres, permettent de restituer un réseau routier de plus de 2000 kilomètres aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, auquel il faut adjoindre des centaines de kilomètres de chemins locaux, reliant les villages entre eux, mais que nous n'avons pas envisagés ici. La route occupe donc une place prépondérante en Vivarais au Moyen Age. Région frontière entre plusieurs ensembles, le réseau viaire y structure fortement l'espace et le peuplement, alors qu'une part probablement non négligeable de sa population vit autour de la route et pour cette dernière, qu'il s'agisse des aubergistes et taverniers, des muletiers, ou encore des viticulteurs vendant leur vin en Velay et des marchands qui leur servent d'intermédiaire. Preuve, s'il en est que les circulations pénètrent jusqu'au cœur du Vivarais, les ouvrant sur des horizons extérieurs, la diffusion des idées suit les pas des marchands. Ainsi, le Vivarais est touché très précocement par la Réforme, ce qui peut paraître paradoxal pour une région de montagne considérée comme cloisonnée. Plus précisément même, les premiers foyers de protestantisme sont signalés à Annonay et dans les montagnes situées à l'ouest de la ville dès 1528, et l'on sait que ces régions sont traversées par un itinéraire majeur conduisant aux foires de Genève.

Dense, le réseau routier est aussi fortement structuré : dès le Moyen Age, tous les axes ne sont pas indistincts et équivalents. Certains concentrent le trafic à longue distance, alors que d'autres sont dévolus aux circulations régionales. Structuré, le réseau routier n'en est pas moins anastomosé et se présente en fait comme un faisceau de

tracés parallèles. La notion d'itinéraire principal subsiste néanmoins, tous ces axes ne connaissant pas le même niveau de développement. Ceux-ci constituent autant de variantes qui permettent de délaissier sur quelques kilomètres, ou quelques dizaines de kilomètres, le tracé principal.

Plus encore que la densité des routes, c'est bien leur organisation d'ensemble qui est remarquable. Les principaux itinéraires sont tous orientés sur un axe est-ouest, seuls deux d'entre eux échappant à ce modèle : le sillon rhodanien et la route de Régordane. Cette polarisation s'explique par les circulations qui empruntent les routes vivaroises. Pour l'essentiel, il s'agit de circulations commerciales nées de la complémentarité entre plaines rhodaniennes, Bas-Languedoc ou Provence d'une part, et Massif Central de l'autre. Ce que les régions de plaine ne produisent pas, ou en quantité insuffisante, la viande et les produits dérivés de l'élevage (fromage, laine, cuir, *etc.*) essentiellement, le Massif Central en est exportateur. A l'inverse, les conditions naturelles que connaît ce dernier lui interdisent un certain nombre de productions qui sont l'apanage des plaines languedociennes ou rhodaniennes, tel le vin. Une production viticole véritablement spéculative, avant tout destinée au Massif Central se développe d'ailleurs au pied des montagnes vivaroises, qu'il s'agisse du talus cévenol ou du nord du sillon rhodanien. Arrivent par le Languedoc d'autres produits de première importance, comme le sel, ou encore les produits d'importation comme les épices. Le sillon rhodanien est également la voie par laquelle arrivent les céréales qui font défaut aux régions les plus difficiles du Massif Central ou à celles ayant opté pour une spécialisation viticole. Même le pèlerinage marial du Puy, très proche du Vivarais, contribue aussi à la polarisation des circulations sur ces axes est-ouest.

Outre ce trafic lié à la situation frontalière du Vivarais, deux axes présentent un développement particulier, indépendant des relations entre plaine et montagne. Il s'agit de la route rhodanienne et du chemin de Régordane, qui constituent tous deux des axes majeurs à l'échelle de l'Europe : ils relient les régions comprises entre Loire et Rhin aux ports méditerranéens. Leur importance dépasse donc de loin le Vivarais et ses régions limitrophes. Il faut aussi leur associer, dans une moindre mesure, la route du mont Pilat, rejoignant le Sud-Ouest aux foires de Genève, ou encore la route de la haute vallée de l'Ardèche, reliant via la Régordane le Nord de la France à Avignon. Néanmoins, par-delà les circulations lointaines, c'est bien le commerce entre plaine et montagne qui constitue la base de développement et de structuration du réseau routier.

Le réseau routier vivarois de la fin du Moyen Age est donc avant tout tributaire du développement commercial médiéval, entre deux régions complémentaires. Il ne doit de ce fait rien, ou presque, au réseau antique : les logiques sous-tendent chacun d'eux sont totalement différentes. Alors que le réseau antique rayonne depuis les cités d'Alba, Valence, Vienne ou Saint-Paulien et Javols, nous avons expliqué que le réseau médiéval est constitué de tracés parallèles orientés est-ouest. Pourtant les routes antiques ne sont pas délaissées à la fin du Moyen Age, au contraire. Toutes ou presque subsistent, mais seules celles établies sur un axe est-ouest connaissent un degré de développement significatif, les autres étant réduites au rang d'axes locaux ou de simple desserte rurale. Il est assez difficile, pour ne pas dire impossible, de dater le glissement d'un réseau à un autre. Il est assuré que le réseau antique est encore principalement utilisé au haut Moyen

Age, malgré le déclin de certains axes, comme la voie d'Antonin. Ainsi, le réseau ecclésial et paroissial qui se met en place entre les VI<sup>e</sup> et IX<sup>e</sup> siècles suit fidèlement les tracés antiques, tout au moins dans les régions de peuplement récent. Par ailleurs, le haut Moyen Age voit naître de nouveaux chemins, principalement des axes qui desservent les régions nouvellement mises en valeur aux siècles carolingiens. Il n'y a en fait pas de rupture nette entre le réseau antique et celui du plein Moyen Age. Bien au contraire, on constate un glissement progressif et un reclassement du niveau de développement des routes à partir du moment où le commerce commence à s'animer entre vallée du Rhône et Massif Central, peut-être à partir du XI<sup>e</sup> siècle, mais surtout au XII<sup>e</sup> siècle. Dès lors, sans qu'il y ait nécessairement création de nouvelles routes en plus de celles issues de l'Antiquité ou du haut Moyen Age, une sélection s'opère, privilégiant celles correctement orientées.

Répondant à des besoins de circulations précis, le réseau routier médiéval vivarois est, en outre, adapté aux moyens de transport. Les routes sont certes étroites et pentues, parfois vertigineuses, mais elles correspondent aux besoins des convois de mulets qui les parcourent, à l'exclusion de tout charroi. De même, l'absence de pavage ou de tout autre aménagement de surface n'est pas pour autant synonyme de route impraticable. Les conditions naturelles vivaraises, climat plutôt sec et sols caillouteux, mettent ainsi pour l'essentiel le voyageur et ses bêtes à l'abri des bourbiers et des fondrières infranchissables. Les mulets supportent assez bien ces terrains accidentés que ne sauraient tolérer les attelages. Quant à l'absence manifeste de travaux en rase campagne elle ne peut être considérée comme la marque de l'abandon du réseau routier. En font foi les très nombreux ponts, dont certains sont de véritables défis aux lois de la pesanteur. Pareillement, les multiples passages creusés dans le rocher ou soutenus par des dizaines de mètres de murets de pierre sèche témoignent de l'attention que les populations portent aux routes. Certes, leurs moyens sont souvent limités, mais elles ont semble-t-il compris leurs intérêts, d'abord immédiat, se déplacer facilement au jour le jour, mais aussi économique, favoriser les circulations commerciales.

Au Moyen Age, techniques de transport et réseau routier forment un tout cohérent. Il faut finalement attendre le XVII<sup>e</sup> siècle et l'essor du transport par chariot pour que le réseau routier médiéval devienne insuffisant. L'équilibre entre mode de transport et route est désormais rompu, imposant de construire de nouveaux axes, ou plus encore de rectifier les tracés dans les secteurs les plus difficiles. Les routes alors modifiées ou construites pour permettre le passage de véhicules sont encore en service de nos jours et constituent l'armature du réseau routier départemental. La vision pessimiste de certains historiens modernistes sur le réseau routier médiéval n'est donc pas de mise.

Sans vouloir surestimer l'importance à la route comme facteur de structuration du peuplement, de nombreux autres éléments entrant en jeu, il est certain que son influence est primordiale dans différents domaines. L'onomastique, qui fait une large place aux toponymes liés au passage de la route, marque l'importance de l'axe de circulation comme élément structurant du paysage et de l'espace rural. Son influence directe est cependant avant tout lisible dans la répartition de l'habitat. Dans les régions d'occupation antique limitée, ou mises en valeur durant le haut Moyen Age, les églises s'implantent autour ou à proximité immédiate du réseau routier. La route est ainsi un axe autour duquel

se répartit le peuplement. Par la suite, indiscutablement, le château recherche la proximité d'une route, non pas pour la contrôler militairement, mais pour en tirer profit économiquement grâce à la perception d'un droit de péage. En effet, ces derniers se multiplient à compter de la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle et plus encore au XIII<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, l'influence de la route ne se fait pas directement sentir sur la cristallisation des villages, qu'ils soient d'origine ecclésiastique ou castrale. Le regroupement des hommes se fait sous l'impulsion d'autres facteurs indépendants des circulations. Par contre, le lien entre habitat et peuplement culmine avec l'essor urbain. En effet, les principales villes, mais aussi nombre de bourgs, sont implantés sur un axe routier, ou plus encore, au carrefour de deux ou trois axes. Le réseau urbain est donc très largement tributaire du réseau routier dont il reprend la morphologie. Ainsi, les villes ne couvrent pas l'espace vivarois de manière homogène, mais se concentrent autour de carrefours routiers importants. Facteur déterminant l'implantation de la ville, la route influe aussi sur sa morphologie : elle en est l'élément essentiel de l'urbanisme médiéval vivarois.

A l'issue de ce travail, combien de chantiers demeurent encore ouverts autour de la route vivaroise ? Ils sont nombreux et quelques-uns se dégagent tout particulièrement.

Tout d'abord, nous avons ouvert la porte à une archéologie routière. Nous entendons par là un travail de fouille sur les édifices liés à la route que nous avons pu repérer, comme les auberges et les hôpitaux isolés, ou encore les postes de perception de péage. Sans doute qu'une telle étude apporterait des données nouvelles sur la vie de la route, ainsi que des éléments de chronologie sur les origines des hôpitaux routiers et des auberges.

Par ailleurs, le réseau urbain, dont nous avons esquissé un tableau à grands traits appelle une étude plus fine. La documentation existe afin de déterminer précisément la nature des fonctions économiques de ces villes et leur centralité.

De même, l'histoire des échanges économiques entre sillon rhodanien et Massif Central, envisagés cette fois-ci pour eux-mêmes, serait à ouvrir : les sources notariales, bien que pas nécessairement conservées en masse, le permettent assurément.

Pareillement, une histoire de la transhumance inverse, pratique pastorale encore moins bien connue que la transhumance classique, serait à envisager en Vivarais. Sans y être exclusive, elle domine nettement et les sources disponibles renseignent donc plus cette dernière que le mouvement habituel de montée à l'estive de troupeaux de plaine.

Enfin, comme nous l'avions pressenti au début de notre travail, la fin du Moyen Age est une limite très académique pour l'histoire du réseau routier, qui serait à poursuivre sur bien des aspects jusqu'au cœur du XVII<sup>e</sup> siècle, période à laquelle les techniques de transport commencent à évoluer, révélant alors l'archaïsme du chemin muletier vivarois.

## Annexes et cartes

### **Annexe n°1 : tableau récapitulatif des itinéraires routiers vivarois**

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Origine</b>	<b>Destination</b>	<b>Tracé</b>	<b>Cat .</b>
Vienne	Le Puy	Boeuf-Serrières-Andance, Annonay, Bourg-Argental, Dunières, Yssingeaux	
Le Puy	Viviers	Le Béage, Montpezat, Aubenas, Villeneuve-de-Berg	1
Le Puy	Pont-Saint-Esprit	Pradelles, Loubaresse, Paris, Joyeuse-Les Vans, Barjac	1
Chavanay (Lyon)	Pont-Saint-Esprit (Nîmes)	Sillon rhodanien : Serrières, Tournon, Saint-Péray, Le Pouzin, Viviers, Bourg-Saint-Andéol, Pont-Saint-Esprit	1
Le Puy	Alès (Nîmes–Montpellier)	Régordane : Pradelles, Luc, Villefort, Génolhac, Alès	1
Tournon	Le Puy	Vallée du Doux : Boucieu, Lamastre, Saint-Agrève, Montusclat	2
Valence	Saint-Agrève (Le Puy)	Saint-Péray, Vernoux, Chalencon, Saint-Agrève	2
Le Pouzin	Le Puy	Privas, Mézilhac, Les Estables, Laussonne	2
Largentière	Luc (Mende et le Puy)	Sanilhac, Valgorge, Loubaresse, Saint-Etienne-de-Lugdarès	2
Les Vans et Saint-Ambroix	Villefort (Mende)	1 : Naves, les Malons, Villefort 2 : Saint-Ambroix, Bordezac, Aujac, Brésis, Villefort	2
Privas	Alès (Nîmes-Montpellier)	L'Escrinet, Aubenas, Joyeuse, Beaulieu-Les Vans, Saint-Ambroix	2
Tournon	Le Puy	Saint-Victor, Saint-Félicien, Lalouvesc, Saint-Bonnet-le-Froid, Tence, Saint-Hostien	3

Origine	Destination	Tracé	Cat .
Champagne	Saint-Bonnet-le Froid(Le Puy)	Champagne, Annonay, Vocance, Saint-Bonnet-le-Froid	3
Annonay	Saint-Agrève (Le Puy)	Annonay, Satillieu, Pailharès, Labâtie-d'Andaure, Saint-Agrève	3
Saint-Péray (Valence)	Lamastre (Le Puy)	Saint-Didier-de-Crussol, Grozon, Lamastre	3
Beauchastel	Saint-Agrève (Le Puy), Mézilhac (Le Puy), Le Puy	Beauchastel, Saint-Laurent-du-Pape, Saint-Fortunat, Les Ollières1 : Chalencon, Le Cheylard, Saint-Agrève2 : Saint-Sauveur-de-Montagut, Saint-Pierreville, Mézilhac3 : Saint-Julien-Boutières ; Fay, Saint-Front, Le Puy	3
Aubenas (Viviers)	Pradelles et Luc	Labégude, Lalevade1 : Jaujac, La Souche, Croix-de-Bauzon, Saint-Etienne-de-Lugdarès, Luc2 : Thueyts, Mayres-Chaumiène, Pradelles.	3
Silon	Satillieu	Vallée de l'Ay, Saint-Romain-d'Ay	4
Annonay	Sarras	Thorrenc, Talencieux	4
Annonay	Dunières	Vanosc, Clavas	4
Boucieu	Chalencon	Saint-Sylvestre, Saint-Didier-de-Crussol, Vernoux	4
Chalencon	Privas	Saint-Sauveur-de-Montagut, Pranles	4
Privas	Villeneuve-de-Berg	Freycenet, Mirabel	4
Aubenas	Le Cheylard	Vals, Antraigues, Mézilhac, Dornas, Mariac, Accons	4
Montpezat	Pradelles	Le Roux, Saint-Cirgues, Issanlas, Mézeyrac,	4

Origine	Destination	Tracé	Cat .
		Belvezet	
Usclades	Saint-Agrève	Les Estables, Chaudeyrolles, Fay, Les Vastres	4
Aubenas et Villeneuve	Barjac (Uzès et Nîmes)	Roche-colombe, Lagorce, Vallon Salavas, Vagnas	4
Bourg-Saint-Andéol	Joyeuse	Saint-Remèze, Vallon-Lagorce, Ruoms, Labeaume, Rosières	4
Joyeuse	Loubaresse (Luc et Pradelles)	Ribes, Sablières, Loubaresse	4
Largentière	Jaujac, la Croix de Bauzon	Chassiers, Prunet, col de la Croix de Millet	4

## Annexe n°2 : tableau récapitulatif des premières mentions d'hôpitaux et de maladreries

Ur : hôpital implanté dans un contexte urbain, péri-urbain ou villageois.

Ro : hôpital implanté en bordure de route loin de tout habitat groupé.

Mo : hôpital intégré à un établissement monastique ou prieural.

Ma : maladrerie.

Les hôpitaux dont le nom est suivi d'un « ? » sont mal attestés ou attestés par la toponymie : sur cet aspect, cf. supra, p. 163.

Pour les établissements monastiques, nous avons retenu la première date à laquelle la pratique de l'hospitalité est attestée.





RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

Abbaye de Mazan		Mo	1289	Coste (C.) : <i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i>
Abbaye des Chambons		Mo	1177	AD 07, 1E 250.
Alba	Ma		1302	AD 07, 2E 2195 bis.
Alba ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1352	AD 07, 2E 2195 bis.
Alba (prieuré clunisien)		Mo	1386	Charvin (G.) : <i>Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny, op. cit., t. I, p. 228.</i>
Andance ( <i>domo hospitalis</i> )		Ur	1400	Poncer (J.-A.) : <i>Mémoires historiques sur le Vivarais, op. cit., p. 127.</i>
Annonay ( <i>domus de Morreon</i> )		Ro	1352	AD 07, 90H 10, n°3.
Annonay ( <i>domus Sancti Antonii</i> )		Ur	1262	<i>Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue,</i> n° CXXXIII p. 85-89.
Annonay ( <i>hospitalis Beate Marie</i> )		Ur	1320	Poncer (J.-A.) : <i>Mémoire historique sur le Vivarais, op. cit., p. 132.</i>
Annonay ( <i>hospitalis Sancti Juliani</i> )		Ur	1403	AD 07, 90H 50, f°10.
Annonay, grande maladière	Ma		1446	AD 07, 90H 98.
Annonay, petite maladière	Ma		1398	AD 07, 90H 3, f°13v°.
Aubenas	Ma		1269	AD 43, G 515, n°11.
Aubenas ( <i>domus Sancti Antonii</i> )		Ur	1217	Vézian (A.) : « Cartulaire des Antonins

<b>Abbaye de Mazan</b>		<b>Mo</b>	<b>1289</b>	<b>Coste (C.) : Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</b>
				d'Aubenas », art. cité, p. 23 n° 117.
Aubenas (hôpital Sainte-Anne)		Ur	1410	Mazon (A.) : « Notes sur la commanderie des Antonin à Aubenas », art. cité, p. 10.
Aubenas ( <i>hospitales infirmorum Beati Georgii</i> )		Ur	1326	AD 07, 2E 38, f°32.
Aubenas ( <i>hospitales pauperes</i> )		Ur	1265	AD 07, 29J 5.
Baix	Ma		1466	AM Baix, CC 8, f°18v°.
Baix ( <i>hospitales, capella Sancti Jacobi</i> )		Ur	1345	AN, J 288, n°6.
Barjac ( <i>hospitales pauperes Christi</i> )		Ur	1409	AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°12.
Boulieu	Ma		1448	AD 07, 29J 5.
Boulieu ( <i>hospitales</i> )		Ur	1279	AD 07, 1Mi 150.
Bourg-Argental ( <i>hospitales burgi d'Argentan</i> )		Ur	1292	AD 07, 29J 3.
Bourg-Saint-Andéol ( <i>domus helemosine</i> )		Ur	1154	AM Bourg-Saint-Andéol, GG 71.
Bourg-Saint-Andéol (hôpital du Saint-Esprit)		Ur	XIV <sup>e</sup> siècle	Courtheault (H.) : <i>Le Bourg-Saint-Andéol...</i> , <i>op. cit.</i> , p. 86.
Bourg-Saint-Andéol	Ma		XIII <sup>e</sup> siècle	Courtheault (H.) : <i>Le Bourg-Saint-Andéol...</i> , <i>op. cit.</i> , p. 86.
Cellier-du-Luc ?		Ro		Toponyme, cadastre napoléonien, 1828.
Cellier-du-Luc, pont de Veissière	Ma		1273	Ferdinand (A.) : <i>L'abbaye de</i>

RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

Abbaye de Mazan		Mo	1289	Coste (C.) : <i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i>
				<i>Mercoire, op. cit., p. 10.</i>
Chalencon	Ma		1322	Fonds privé, <i>Inventaire des tiltres terriers et documentz concernant les droictz de la maison de Vaulseche et ses dependences, n°68</i>
Champagne	Ma		XVIII <sup>e</sup> siècle	Arnaud (R.): 'Recherches sur les origines de Saint-Pierre-de-Champagne', art. cité, p.14.
Chassiers	Ma		1501	AD 07, 3H 3, f°142.
Chassiers ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1482	AD 07, 52J 56, f°37v°.
Chaumiène ( <i>hospitalis</i> )		Ro	1194	AD 07, 3H 1, f°1.
Désaignes	Ma		1464	AD 07, C 627.
Fay	Ma		1464	AD 07, C 624.
Gras	Ma			Toponyme la Malautière
Joyeuse ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1342	AD 07, 1J 152, p. 86.
La Bastide (Saint-Thomas-de-la-Souche) ?		Ro	XVIII <sup>e</sup> siècle	AD 30, C 168.
La Garde-Guérin (Saint-Blaise de la Molette) ?		Ro	XIV <sup>e</sup> siècle	Girault (M.) : <i>La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1688, op. cit., vol. 3, p. 112.</i>

Abbaye de Mazan		Mo	1289	Coste (C.) : <i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i>
La Sauvetat	Ma		XVII <sup>e</sup> siècles	AD 69, 48H 1759, f°410v°.
Largentière	Ma		1361	AD 07, 52J 104, f°73.
Largentière ( <i>hospitalis Sancti Spiriti</i> )		Ur	1361	AD 07, 14H 5.
Le Brignon	Ma			Toponyme Les Malouteyres
Le Monastier (abbaye Saint-Chaffre)		Mo	XI <sup>e</sup> -XII <sup>e</sup>	Chevalier (U.) : <i>Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, op. cit., p. 25-27, n°XXVI-XXVIII.</i>
Le Pal ( <i>domus de Palo</i> )		Ro	1291	AD 43, hôtel-dieu, 1B 537.
Le Pertuis		Ro	1280	<i>Gallia christiana novissima</i> , t. XVI, instr., coll. 260.
Le Pouzin ( <i>hospitalis Beate Magdalene</i> )		Ur	1285	AD 38, B 3542, f°31.
Le Pouzin ( <i>hospitalis de Planis</i> )		Ur	1442	AD 73, SA 136.
Le Pouzin	Ma		1330	AN, H <sup>4</sup> 2960.
Le Teil ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1407	AD 07, 2E 8143, f°40.
Les Vans	Ma		1288	AD 30, 1J 591, f°9v°.
Les Vans ( <i>hospitalis pauperes christi</i> )		Ur	1389	AD 07, 2E (ML) 1, f°3.
Ligeret ( <i>hospitalis</i> )		Ro	1298	AD 07, 3H 10.
Luc	Ma		1239	AD 48, 6J 55 ; AD 07 1H 6.
Luc ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1317	AD 07, J 289.
Malleval ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1341	AD 42, B 1874.
Meyras	Ma		1449	AD 07, 2E 1566, f°72v°.
Montpezat ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1255	AD 07, 3H 1, f°63v°.

RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

Abbaye de Mazan		Mo	1289	Coste (C.) : <i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i>
Montpezat (Notre-Dame-de-Prévenchère) ?		Mo		Cf. supra p. 177
Montpezat		Ma	Début XIV <sup>e</sup> siècle	Fonds privé à Montpezat, communiqué par Laurent Haond.
Ozon	Ma		1503	Garnodier (J.) : « Notice archéologique sur Eclassan », art. cité, p. 56.
Paysac ?		Ro		Toponyme, cadastre napoléonien, 1809.
Pradelles ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1265	AN, P 1398.
Privas	Ma		1428	AD 07, 52J 111, f°161.
Privas ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1394	AD 07, C 196, p. 707.
Rochemaure ( <i>hospitalis</i> )		Ur	1197	AD 38, B 3518.
Rochemaure (prieuré clunisien de Saint-Pierre-des-Fonts)		Mo	1344	Charvin (G.) : <i>Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny, op. cit., t. I, p. 388.</i>
Rosières ?		Ur		Toponyme, cadastre napoléonien, 1809.
Saint-Agrève ( <i>hospitalis de Lestra</i> )		Ur	1273	AD 07, 52J 113, p. 80.
Saint-Etienne-de-Dion ( <i>domus hospitalis</i> )		Ur	1226	AD 34, C 8666 ; AN, H <sup>4</sup> 3071/2.
Saint-Etienne-de-Vaux				toponymie La Maladière
Saint-Georges-les-Bains (prieuré)		Mo	1380	Charvin (G.) :

<b>Abbaye de Mazan</b>	<b>Mo</b>	<b>1289</b>	<b>Coste (C.) :</b> <b><i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i></b>
clunisien)			<i>Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny, op. cit., t. I, p. 185.</i>
Saint-Jean-de-Muzols	Ma		Toponyme la Maladrerie
Saint-Julien-du-Gua ( <i>hospicia deux Malpas</i> )	Ro	1281	Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 8.
Saint-Julien-en-Saint-Alban ?	Ur		Toponyme, cadastre napoléonien, 1810.
Saint-Marcel-d'Ardèche	Ur	1392	Le Blévec (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV <sup>e</sup> siècle », art cité, p. 266 ; d'après AN, 3AP 260, H2, f°145-146.
Saint-Marcel-d'Ardèche	Ma		Toponyme La Malautière
Saint-Maxime-du-Tracol ( <i>hospitalis</i> )	Ro	1265	Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : <i>Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue</i> , p. 112.
Saint-Montan	Ur		Toponyme, cadastre napoléonien,

RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

Abbaye de Mazan		Mo	1289	Coste (C.) : <i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i>
				1829.
Saint-Paul-de-Tartas ( <i>hospitalis de Spinis Pastor</i> )		Ro	1282	Chassaing (A.) : <i>Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit., p. 189.</i>
Saint-Péray	Ma			Toponyme la Maladière
Saint-Romain-d'Ay (hôpital de Bille) ?		Ro		Toponyme, cadastre napoléonien, 1832.
Saint-Sauveur-en-Rue (prieuré casadéen)		Mo	1275	<i>Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, n°CXVI</i>
Saint-Sernin		Ur	1464	AD 07, C 582.
Saint-Thomé	Ma		1322	AD 07, 2E 7629.
Soyons (abbaye Notre-Dame, <i>domus de Paumient</i> )		Mo	1347	AD 26, 23H 15, liasse 18, n°9.
Tarreyres	Ma		1542	Chassaing (A.) : <i>Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit., p. 165.</i>
Tournon ( <i>hospitalis de Chaste</i> )		Ur	1340	AD 07, 118H 1, n°1.
Tournon ( <i>hospitalis</i> ), dépend de Saint-Antoine au XV <sup>e</sup> siècle		Ur	1348	AD 07, G 120.
Tracol ( <i>hospitalis Sancti Maximi</i> )		Ro	1265	Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : <i>Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, op. cit., p. 122.</i>
Ucel	Ma		1464	Cheyron (J.) : <i>Les estimates de 1464 à Ucel, op. cit., p. 29.</i>
Vals-près-Le-Puy	Ma		XII <sup>e</sup> siècle	AD 43,



Abbaye de Mazan		Mo	1289	Coste (C.) : <i>Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age, op. cit., p. 188.</i>
				Hôtel-Dieu, 1G 10.
Vanosc ( <i>hospitium de Rivoria subtus Vanosc</i> )		Ro	1291	Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : <i>Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, n°15, p. 232.</i>
Vielvic	Ma		1257	Chartrier de Chambonnet, fonds privé mentionné par Girault (M.) : <i>La visitation..., op. cit., vol. 2, p. 179.</i>
Villefort	Ma			Toponyme La Malaoutière
Villeneuve-de-Berg ( <i>hospitales pauperes</i> )		Ur	1335	Grimaud (A.) : <i>Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale, op. cit., p. 50.</i>
Vinezac ?		Ro		Toponyme, cadastre napoléonien, 1833
Viviers (hôpital Saint-Jean)		Ur	1170	B.N.F., Collection Baluze, Ms. 19, f°62r°.
Viviers, nouvelle maladrerie		Ma	1348	AM Viviers, AA 11 n°37.
Viviers, vieille maladrerie	Ma		1348	AM Viviers, AA 11 n°37.
Vogüé		Ur	1464	AD 07, C 567.

## Annexe n°3 : tableau récapitulatif des auberges

**Mentions directes**

<b>Alba</b>	<b>Aubergistes du lieu désignés génériquement</b>	<b>1281</b>	<b>Transcription tirée de Arnaud (P.) : <i>Armorial du château d'Alba, op. cit., p.38-42.</i></b>
Annonay	« écu des Villars » (seigneurs de la ville)	1464	AD 07, C 618.
Annonay	<i>Cruce</i>	1460	AD 07, 90H 102.
Annonay	<i>Cruce</i>	1464	AD 07, C 618.
Annonay	Etienne Poncet	1464	AD 07, C 618.
Aubenas	Blachier Mathieu	1373	AD 07, 2E 33, f°54.
Aubenas	<i>Campana</i>	1374	AD 07, 2E 33, f°74v°.
Aubenas	Hugon Coque	1383	AD 07, 2E 35, f°46.
Aubenas	Lacombe Arnaud	1373	AD 07, 2E 33, f°54.
Aubenas	Lezen Pierre	1367	AD 07, 2E 39, f°97.
Aubenas	Montelhet Jacques	1371	AD 07, 2E 32, f°43.
Baix	Guillaume Seguin	1366	AM Baix, AA 3, n°5.
Boucieu	<i>Petra</i>	1463	AD 30, A 1, f°1031.
Boulieu	Jean Imbert <i>senior</i>	1464	AD 07, C 619.
Bourg-Saint-Andéol	<i>Duobus Pomis</i>	1448	AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1, f°2.
Bourg-Saint-Andéol	Simon Banton	1368	AM Viviers, AA 12, n°24.
Labégude	<i>Beguda alba</i>	1501	AD 07, 3H 3, f°12.
Largentière	Durant <i>Ferrerrie</i>	1369	AD 07, 1J 529, f°85.
Largentière	Jean de Monastier	1369	AD 07, 1J 529, f°85.
Largentière	Pierre <i>Verga</i>	1369	AD 07, 1J 529, f°85.
Le Béage	Pierre <i>Vianesii</i> et Antoine <i>Avoacii</i>	1464	AD 07, C 616.
Le Cheylard	Domus de Sorii	1496	AD 07, 2E 1388, f° 57.
Les Vans	Antoine Reboul	1411	AD 07, 2E 1896.
Les Vans	Bernard Jacques	1422	AD 07, 2E 1897, f°77.
Montpezat	<i>Beati Georgi</i>	1424	AD 07, 2E 5909, f°97.
Montpezat	<i>Campana</i>	1388	AD 07, 42J 113.
Montpezat	<i>Flordalis</i>	1424	AD 07, 2E 5909, f°12.
Montpezat	<i>Poma</i>	1493	AD 07, 2E 10908, f°262.
Montpezat	<i>Capelle rubei</i>	1497	AD 07, 2E 10907, f°104.
Montpezat	<i>Signi cruci</i>	1493	AD 07, 2E 10908, f°263v°.
Paris	Antoine Gibelin	1464	AD 07, C 605.
Privas	<i>Flori lillii</i>	1427	AD 07, 52J 111, p. 2.

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Alba</b>	<b>Aubergistes du lieu désignés génériquement</b>	<b>1281</b>	<b>Transcription tirée de Arnaud (P.) : <i>Armorial du château d'Alba, op. cit., p.38-42.</i></b>
Privas	Vincent Flacon	1488	AD 07, 19J 87.
Saint-Cirgues	aubergistes du lieu désignés génériquement	1314	AD 07, 3H 1, f°122v°.
Saint-Julien-Vocance	hostalet de la Boscade	1464	AD 07, C 622.
Saint-Laurent-les-Bains	Etienne Garnier	1413	AD 07, 2E 1897, f°28.
Saint-Laurent-les-Bains	Auberges du lieu désignées génériquement	1434	AD 34, A 10, f°267v°.
Saint-Laurent-les-Bains	Pierre Vidal	1464	AD 07, C 612.
Serrières	Saint-Georges	1464	AD 07, C 620.
Thines	Peyre	1464	AD 07, C 605.
Tournon	<i>Cruce</i>	1448	AM Tournon, CC 1.
Tournon	<i>Flori lillii</i>	1496	AD 07, G 355, f°106.
Tournon	<i>Signum cruci</i>	1444	AD 07, G 351.
Tournon	<i>Trois rois</i>	1473	AD 07, G 293.
Villeneuve-de-Berg	<i>Campana</i>	1415	Acte cité dans Grimaud (A.) : <i>Histoire de Villeneuve-de-Berg, op. cit., p. 81.</i>
Villeneuve-de-Berg	<i>Campana</i>	1481	Régné (J.) : <i>Histoire du Vivarais, op. cit., t. II, p. 448.</i>
Villeneuve-de-Berg	<i>Taverna vel albergia</i>	1415	Acte cité dans Grimaud (A.) : <i>Histoire de Villeneuve-de-Berg, op. cit., p. 81.</i>
Viviers	<i>Equis albus</i>	1362	AD 07, 2E 7632, f°37.
Viviers	Guillaume Delprat	1368	AM Viviers, AA 10, n°10.
Viviers	L'Ange	1390	AD 07, 2E 7646, f°4v°.
Viviers	La Couronne	1401	AD 07, 2E 7654, f°62.
Viviers	La Pomme	1373	AD 07, 2E 7634, f°14v°.
Viviers	Le Cerf	1409	AM Viviers, AA 4, n°8.
Viviers	Philibert Cellier	1381	AD 07, 2E 7639 f°42v°.

**Toponymes évoquant la présence d'une auberge**

Beaumont	L'Habitarelle	1843	Cadastre napoléonien.
Malbosc	L'Habitarelle	1831	Cadastre napoléonien.
Navec	L'Habitarelle	1831	Cadastre napoléonien.
Bessas.	Côte des Hostes	1825	Cadastre napoléonien.
Saint-Jean-Roure	L'Hoste	1841	Cadastre napoléonien.
Mas-de-Tence	Les Hostes		Carte I.G.N. 1/25000 <sup>e</sup> , 2935 ouest.
Lachamp-Raphaël	L'Hostesse	1843	Cadastre napoléonien.
Lalevade	L'Hostes du Fau	1839	Cadastre napoléonien.
Borée	<i>L'Ostal de la Gauchayra</i>	1464	AD 07, C 626.
Vogüé	<i>La Beguda</i>	1464	AD 07, C 582.
Payzac	<i>Beguda</i>	1400	AD 07, 39J 29.
Saint-Marcel-d'Ardèche	La Begude	1829	Cadastre napoléonien.
Saint-Just-d'Ardèche	La Begude	1829	Cadastre napoléonien.
Berzème	<i>Al Thavernol</i>	1464	AD 07, C 608.
Berzème	<i>Malataverne</i>	1464	AD 07, C 608.

## Annexe n°4 : exemples de tarifs de péages vivarois ou périvivarois

Ces tarifs sont issus des archives de la Commission des Péages du Conseil du Roi. Ils nous sont tous parvenus sous forme de copies du XVIII<sup>e</sup> siècle. De nombreux mots ont, à l'évidence, été mal transcrits. Les traductions des articles, généralement données en regard des transcriptions, laissent même apparaître des erreurs de compréhension graves, et des lacunes lorsque la transcription est particulièrement fautive au point d'altérer totalement le sens du texte. Ce sont malheureusement les seules versions que nous possédions de ces tarifs.

### Relevé du tarif du péage du mandement d'Aubenas, 1397

Le péage d'Aubenas est un bon exemple des droits perçus sur une route reliant le sillon rhodanien au Massif Central, où apparaissent les produits de base du commerce régional, vin, sel, cheptel, auxquels sont associés quelques produits plus rares, comme la chaux, le bois ou le verre.

1.

Pro quolibet animalis onerato et que venditur ad pondus vulgariter nuncupata *avez de pez* transeunte per mandamentum Albenacii levaris et consuetum, 9 d. t.

2.  
Item pro quolibet animali onerato blado transeunte per mandamentum Albenacii, debet tres denarios.
3.  
Item pro quolibet animali onerato farina quae venditur ad pondus, 9 d. t.
4.  
Item pro quolibet animali onerato sale, 3 d. t.
5.  
Pro qualibet saumata vini transeunte ut supra, 3 d. t.
6.  
Item est [lacune] quod vinum ematur in Albenacio et transeat cum animalibus oneratis dicto vino per Montempesatum sive per mandamentum de Matribus, non debeat albenacii nisi leydam, videlicet pro modio et semimodio et pro saumata, 1 d. t.
7.  
Autem transeat in terram Bononiae vel per Sochiam et Campos Bono debet pedagium in Albenacio ut sequitur.
8.  
Item pro quolibet animali onerato quocumque legumine sive pisci, fabae aut alia legumina, 3 d. t.
9.  
Item debetur tantum pro quolibet blado videlicet, 3 d. t.
10.  
Item pro quolibet animali onerato de mersaria, penchis, crosa, quam aliis mercaturis, 4 d. ob. t.
11.  
Item pro saumata corrii crudi, 9 d. ob. t.
12.  
Item pro saumata corrii adobat, 4 d. ob. t.
13.  
Item duodena animalium lanitorum transeuntium per mandamentum Albenacii non venientium in Albenacium pro vendendum, 3 d. turonenses.
14.  
Item tantumdem pro duodena porcorum ut supra, 3 d. t.
15.  
Item pro quolibet animali almainho quod non veniat in Albenacium quia tunc debet leydam et non pertinet pedagiatori, 2 d. t.
16.  
Pro quolibet animali equino seu chavalino quod ducitur ad vandendum seu qui emptum et ducitur domum ementis transeunte per mandamentum Albenacii, 13 d. t.

---

Item pro animali portante papirum, 8 d. et ob. t.	17.
Item pro quolibet animali portante calcium, 9 d. t.	18.
Item [lacune], 9 d. t.	19.
Item pro chargia pannorum et tellarum, 3 d. t.	20.
Item pro chargia de chambe, 9 d. t.	21.
Item pro filo, pega et pro aliis [lacune], 9 d. t.	22.
Item pro chargia piscium quae non venditur ad pondus, 4 d. et ob. t.	23.
Et si vendatur ad pondus, 9 d. t.	24.
Item pro chargia panni d'escarlata, 9 d. t.	25.
Item un falco, 5 s. parisiense.	26.
Item cordalia 9 d. t. et totum illud quod venditur ad pondus.	27.
Item chargia calibis sive d'acies 4 d. ob. t.	28.
Item chargia de folio d'issel (sic), 4 d. ob. t.	29.
Item chargia de pellium lanutarum 9 d. t., pellibus exceptés (sic) salvagia quae levatur polheria, 4 d. ob. t.	30.
Item pro chargia fustae nihil, nec pro ruscha.	31.
Item pro chargia vitrorum, 3 d. t.	32.
Item tandem pro chargia de chaux (sic), 3 d. t.	33.
Sciendunt est tamen quando veniunt per albenacerium pro vendendo non debent leydam quae non pertinet pedagatori.	

AN, H4 3101, n°18 (copie du XVIII<sup>e</sup> siècle).

### Relevé du tarif du péage de Mayres, 9 octobre 1532

---

Le péage de Mayres est perçu sur deux routes suivant la haute vallée de l'Ardèche, qui reliznt Aubenas à Pradelles. A l'inverse d'autres exemples présentés ici, le tarif de Mayres est l'un des plus succinct que nous ayons conservé. Il ne détaille pas les différents produits manufacturés que l'on rencontre dans d'autres cas, mais les synthétise en un seul article (n°3).

- |   |    |
|---|----|
| De tout le bétail lainu de nourissage par trentenier, 5 d.        | 1. |
| Pour vingtanier de betail lainu de graisse, 5 d.                  | 2. |
| Pour toute marchandise de poid et aulnage pour charge, 6 d. obole | 3. |
| Pour beste rossative a vendre mener, 13 d. ob.                    | 4. |
| Pour chacun beuf, 3 d.  | 5. |
| Pour vache, 2 d.  | 6. |
| Pour chevre par beste, 2 d.                                       | 7. |
| Pour beste portant bast sans charge, 1 d.                         | 8. |
| Pour charge de sel, 3 d.  | 9. |

AN, H<sup>4</sup> 3101, pièce 19 (copie du XVIII<sup>e</sup> siècle).

### Tarif du péage de Rochemaure et Montélimar, 1204 ? <sup>( 2392 )</sup>

---

Ce tarif est inséré dans un diplôme impérial probablement faux, par lequel Frédéric 1<sup>er</sup> concède les péages de Montélimar et Rochemaure à Giraud et Lambert Adhémar. Faut-il penser que le tarif qu'il contient est lui aussi faux ? Non, sans doute que ce dernier est bien un tarif existant, inséré dans le faux diplôme au moment de sa rédaction afin de conforter sa pseudo authenticité. L'usage exclusif de la monnaie tournois dans le tarif indiquerait qu'il n'est pas antérieur au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle.

<sup>2392</sup>

) Sur cet acte et son interprétation dans le contexte d'émergence des péages, cf. supra, p. 407.



---

Et primo de pedagio aquae assendendo percipitur in loco de Montelio, Valencia diocesis, et Ruperni, Vivariensis diocesis, est consuetum percipere quatuor turonos argenti et quartam partem [lacune] turoni aergenti pro quolibet modio sale de Pecai.

Item levatur etiam pro quolibet navigio portante sale sive preno sive magno sex turoni pro bayllagiis.

Item pro quolibet modio vini assendendo levantur duodecim denarii turoni argenti pro sex decim denariis.

Item pro qualibet quintale cujuslibet mercaturae compregensa sub nomine habere de pes levantur tres denarii ejusdem monete.

Item de mercatura buxi levantur, tres oboli pro quintale.

Item de pedagio aquae descendendo in dictis locis levantur pro quolibet sextario bladi quatuor oboli et undecim denariis dicta monete et pro qualibet chargis canapis et pro qualibet chargia telarum et pannorum descendendo pro vendendo cujuscumque generis duo solidos et de quibuscumque aiiis mercatoriis descendentes scilicet caseis et aliis quae sub nomine abere de pes nuncupatur, pro quintale tres denariis dictae monete.

Item pro quolibet modio vini descendendo, duo decim denarii ejusdem monete.

Item pro qualibet cornuta sive balasta, octo denarios dictae monetae.

Item pro quolibet navigio honerato de fructibus quibuscumque, una cornuta.

Item de pissibus vero assendentibus et descendentes, de quinquaginta pissibus unum.

Item de lignis pro quintale una picta dicta monete.

Item pro quolibet navigio novo vel veteri quod alias assendendo vel descendendo per Rodanum et ubi levatur pedagium non transierit pro modico navigio longitudinis septem canarum et infra levantur quinque solidos dicte monete et pro quolibet navigio longiorum que naturum praedictis viginti solidos.

Item vero de navigio molendinorum levantur sexaginta solidos ejusdem monete.

Item de arbore velario marino, sexaginta solidos.

Item pro quolibet navigio duos solidos.

Item de fusta transeunt per dictum pedagium, scilicet pro quolibet ayse unum turonem argenti estimatur dictum ayse quod fabricatur de quatuor pesis magnis ad eo quo per unum hominem pesis portari non possit de minutis vero pessiis quolibet homus unum homus duodecim estimatur pro uno ayse solo computatur quinquaginta pesis contenente ad remos marinos et idem de aliis fustibus vocatis salvoucha et [sam]quaedem petia magnae quae singula computantur pro uno ayse.

Item de omne navigio persone portanti ultra numerum quinque levantur solidos quinque.

Item de duodecim postibus levantur duos solidos.

Item de baconis salis tres denarios et de saleonibus vero pro quolibet quinque solidi.

Item de micalhiis de vingenti quinque limis exigitur une lima et ulterius pro qualibet chargia duodecim denarios.

Item quolibet rome quinque solidos et pro quolibet fusto vocato telli vel nogeris quatuor denarios et pro vase nove unum turonum argenti.

Item de cerculis pro uno ayse, unum turonem argenti et computantur quinquaginta cerculi pro uno ayse.

Item levatur pedagium de buxi pro chargia quartam partem unius grossi.

Item de Cornilhonis levatur pedagium et de aliis rebus omnibus transeuntibus per dictum fluvium Rodani quo que sic est consuetum per longum tempus taliter quod de contrariis hominum memoria non extitit.

Et predicta omnia levantur de moneta predicta.

Sequitur pedagium terrae.

Et primo levatur pro qualibet cadriga honerata salis viginti duo denarii ab monetae predictae.

Item pro quolibet animali salis honerato tres denarios et de tribus emines salis quo venditur infra locis praedictis seu eius territorio duo denarios.

Item pro qualibet chargia canapis pannorum [lacune] telarum et alearum quarumcumque rerum et cordarum transeundo pro vendendo sub nomine abere de pes pondere nuncupatur dimidium grossi levantur et de buxo levatur quarta pars unius turoni argenti pro chargi causa vendendi.

Item pro quolibet animali onerato bladi [lacune] sive glandi et omnis fructas comprehenduntur duos denarios ejusdem monetae.

Item pro omnia pecunia sive belheris vel alia quocumque portante super basto cum animali duo decim denarios sive modica quantitate.

Item pro singulis animalibus portante bastum pro animali, levantur tres oboli, si sunt onerati de vino, unum denarium.

Item pro quolibet seu ronsino transeunte per dicta loca quinque solidos causa vendendi.

Item pro pollino et equo [lacune], duodecim denarios.

Item pro pollino asino quatuor denarios causa vendendi.

Item pro quolibet mulone transeunte per dicta loca sive ejus territorio causa vendendi, unum denarium et pro quolibet porto, unum obolum.

Item pro quolibet falcone transeunte per dicta loca seu ejus territorio causa mercaturi quinque solidos et si sunt sparvines, nihil solvat.

Item pro qualibet chargia pennis medium grossi etiam percipitas pedeagationis qualibet chargia grapatam sive manatensis quantum poterit manus sua potest convenire de grapata in pertina.

Item qualibet quintale amicdalarum quod vendantur a forentibus levantur duos

denarios.

AN, H<sup>4</sup> 2960 (copie du XVIII<sup>e</sup> siècle).

### **Pancarte du péage de Saint-Jean-de-Maruéjols et Saint-Ambroix, 1325**

A l'honor de Dieu et de nostre Dona Santa Maria, en l'an de nostre senhor Dieu Jesus-Christ que hon Comta mil trois cens vingt cinq, si translater le peage de St Jean et St Ambroix, ainsi comme trouben per un registre le quel est en la tresorerie de per la man de mestre Jean de Lunel que an per los autres.

1. Tout homme de S. Jean que porte per sé est franc, et si porte viture deu le peage.
2. Tout homme que mene bestial carga de sel ou dautre marcadure et non porte son hal del pezage de Valesguieres deu per bestial de sel, 7 den.
3. Et laze carga de sel deu 3 d.
4. Et si a quatre besties grosses et un aze que porte sel, est franc laze.
5. careta cargada de sel deu 2 s. 7 d.
6. Tout homme que mene menadario ou porte et prenhit son hal del pesage de St Jean est franc à Valegieres.
7. Auer de pes que monte ou dessent deu la cargo, 2 s.
8. Careta cargada dauer de pés deu 8 s.
9. Carga de pebre, 2 s.
10. Carga de gingebre, 2 s.
11. Carga de canele, 2 s.
12. Carga de gerofle, 2 s.
13. Carga de sira, 2 s.
- 14.

Carga d'ensens, 2 s.	15.
Carga dals, 2 s.	16.
Carga de peins de sucre, 2 s.	17.
Carga de pots de sucre, 2 s.	18.
Carga de grane, 2 s.	19.
Carga de fustanus, 2 s.	20.
Carga de cardean adoubat ou non adoubat, 2 s.	21.
Carga destamencs, 2 s.	22.
Carga de couton filet, 2 s.	23.
Carga de safran, 2 s.	24.
Carga de loses viscas, 2 s.	25.
Carga de Meslegne, 2 s.	26.
Carga de draps, 2 s.	27.
Carga de telles, 2 s.	28.
Carga de sanas, 2 s.	29.
Carga d'amelles, 2 s.	30.
Carga de cordes noves, 2 s.	31.
Carga de car salade, 2 s.	32.
Carga de mel, 2 s.	

---

Carga de pega, 2 s.	33.
Carga de couba, 2 s.	34.
Carga de pels de conils adoubat ou non adoubat, 2 s.	35.
Carga de seu, 2 s.	36.
Carga de peisson frés, 2 s.	37.
Carga de fer, 2 s.	38.
Carga d'assier, 2 s.	39.
Carga d'oli, 2 s.	40.
Rossin ou moil que ane per vendre, 2 s.	41.
et se passe le pris de cinquante livres deu 3 s.	42.
Une aze deu 2 s.	43.
Et se passe per la traverse et toute autre mercadarie, deu la mitat du pesage susdit.	44.
Et se passa que de faute le pezage per la mercadarie et les besties, soixante sols.	45.
[l'article 46 n'existe pas]	46.
Un faur, 2 s.	47.
Un aster, 4 s.	48.
Un gerfau, 8 s.	49.
Et si on porte eparviers vieus els sont francs et non devois le pesage sobredit.	50.
	51.

Saumades de sebes, un rés.	52.
Saumades d'als, un rés.	53.
Saumades de veyre, un liant.	54.
Un homme portant veyre, un veyre.	55.
Saumades doules, une apelade pessa.	56.
Saumade de [lacune], un per saumade.	57.
Toute fruche sy coins, noses, castagnes, peros, prunes, pesegres, agriotes, serieres devent per saumado un coste apellé leydiere.	58.
Femme ez franque de que porte	59.
Aquestes causes non devont pesage, or argent, mondeda, fert obrat, semole, avenat mol que dur, aglete, carbon de bois ou peire, figues fresques, prunes fresques, argica, allanetu, passuaria, flours, violette.	60.
[lacune] que ane per lou cami deu 2 s.	61.
Et sera a cheval, 3 s.	62.
Une juive, 2 s.	63.
Et se grosse, 2 s.	64.
Charga de fromage, 2 s.	65.
Charga de canes, 2 s.	66.
Charga de breset, 12 d.	67.
Charge dalent	68.
Charga de gule, 12 d.	

---

Charga de greze, 12 d.	69.
Charga de riz, 12 d.	70.
Charga d'avelane, 12 d.	71.
Charga d'anis, 12 d.	72.
Charga de figues, 12 d.	73.
Charge de cordes vieilles, 12 d.	74.
Carga de regalis, 12 d.	75.
Carga destoupes, 12 d.	76.
Carga de plont, 12 d.	77.
Carga de penche, 12 d.	78.
Carga de miral, 12 d.	79.
Carga de bois, 12 d.	80.
Carga de canabas, 12 d.	81.
Carga de bourette, 12 d.	82.
Rasins autremen gabels.	83.
De toutes causes susdites ex fache la cargo de quatre quintals, et deuent mondeo, 16 s. Florins és 2 s. lou franc.	84.
Saumade de vin, 2 d.	85.
Saumade d'avene, 2 d.	86.

Saumade de sezes, 2 d.	87.
Saumade d'ordi, 2 d.	88.
Saumade de fave, 2 d.	89.
Saumade de peses, 2 d.	90.
et tous autres legumes deu 2 deniers per saumade	91.
Veisset bastit deu 4 d.	92.
Arco que age pequoul deu 4 d.	93.
Barral denon, 4 d.	94.
Sercles, 2 d.	95.
Bros, 2 d.	96.
Escudeles, fuyes et colliers, le cent, 2 d.	97.
Veiset fondut, pales fourques devant dos per cent.	98.
Grazau per saumade, 2 d.	99.
Saumade de posts, 2 d.	100.
Saumades d'oules, 2 d.	101.
Citrons, le cent, 4 d.	102.
Buou, 4 d.	103.
Un por, 4 d.	104.
	105.



Moutons, fides, cabres, aniels devon per bestie, 1 d.	106.
Mole de barbiés, 4 d.	107.
Peyre à aguza la douzene, 2 d.	108.
Charga d'eygue rose, 2 s.	109.
Charga d'argent vif, 12 d.	110.
Charga de plume, 12 d.	111.
Charga destain oubrat, 2 d.	112.
Charga de pastel, 12 d.	113.
Charga de soupre, 12 d.	114.
Caretta chargade de pos, 8 d.	115.
Tout baron et gentilhomme que passe per son usage ou se promene ez franc.	116.
Tout prelas ou capellan que traversent per leur usage la hé de crezonse ou sacrement est franc.	117.
Armes devront rés.	
AN, H <sup>4</sup> 3079/2, pièce 11 (copie du XVIII <sup>e</sup> siècle).	

## Annexe n°5 : répartition synthétique des principaux produits mentionnés dans les tarifs de péages vivarois.

Routes intérieures	Rhône	Récapitulatif
Routes intérieures	Rhône	Récapitulatif



	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	1	2	3
Denrées																	
Vin	X	X	X		X	X	X	X				X	X	X	7	3	10
Céréales	X	X	X		X	X	X	X	X	X		X	X	X	9	3	12
Sel	X	X		X	X			X	X	X		X	X		7	2	9
Châtaignes	X		X						X						3		3
Fromage	X		X		X		X								4		4
Viande	X				X		X	X	X				X		5	1	6
Poisson salé	X	X					X	X	X			X			5	1	6
Poisson frais							X				X	X	X		1	3	1
Fruits et légumes locaux	X	X			X			X	X			X	X		5	2	7
Fruits et légumes importés			X					X	X						3		3
Miel	X							X	X						3		3
Huile	X							X	X						3		3
Sucre	X							X	X						3		3
Epices	X						X	X	X						4		4
Matières premières																	
Cire	X							X	X						3		3
Poie	X							X							2		2
Cuir brut	X	X	X		X			X	X						6		6
Laine	X		X		X			X				X			4	1	5
Argent (marc)	X														1		1
Coton	X							X	X						3		3
Fer brut	X	X	X				X	X							5		5
Teinture	X								X						2		2
Alun	X							X							2		2
Charbon de pierre								X	X			X			2	1	2
Charbon de bois								X							1		1
Chanvre	X	X	X					X	X				X		5	1	5
Fourrures non apprêtées	X	X						X							3		3
Bois	X	X			X	X		X				X	X		4	2	6
Cendres / soude					X				X			X			2	1	3

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	1	2	3	4	1	2	3
<b>Produits manufacturés</b>																	
Cordages	X	X					X	X	X						5		5
Soie	X														1		1
Drap	X	X	X					X	X				X		5	1	6
Toile de lin	X	X			X			X	X				X		5	1	6
Cuir ouvragé	X	X						X	X						4		4
Fer ouvragé	X						X	X							3		3
Outils					X		X	X	X			X	X		4	2	6
Poteries / vaisselle de bois	X				X		X	X				X			4	1	5
Verre		X			X			X			X	X			3	2	5
Papier	X	X													2		2
Parchemin	X														1		1
Fourrures apprêtées	X	X						X				X			3		3
<b>Animaux</b>																	
Equin	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X		9	3	12
Bovins	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X			9	2	11
Ovins	X	X	X	X	X	X	X		X		X	X			8	2	10
Caprins	X		X	X	X	X	X		X			X			7	1	8
Porcins	X	X	X		X	X	X	X	X		X	X			8	2	10
Rapaces, furets	X	X						X			X		X		3	2	5

Péages de l'intérieur du Vivarais

Montpezat, 1378.

i.

Aubenas, 1397.

ii.

Beaudiner, 1556.

iii.

Mayres, 1532.

iv.

Mézilhac, 1347.

v.

Chalencon, 1466.	vi.
Privas, 1466.	vii.
Saint-Ambroix, 1325.	viii.
Alès, 1412 et 1453.	ix.
Charbonnier, 1219.	x.
Péage rhodanien	
Charmes, 1535.	i.
La Voulte, 1331.	ii.
Rochemaure, 1204-XIVè.	iii.
Baix, 1445.	iv.
Récapitulatif	
Routes intérieures	i.
Rhône	ii.
Total	iii.

**Annexe n°6 : nombre de passages de différents produits enregistrés au péage de La Voulte entre septembre 1399 et août 1400 (B.N.F., Nouv. acq. lat., Ms. 2131)**

	Grain	Bois	Fruits	Divers
Septembre 1399	1	1		
Octobre	4	5	3	2
Novembre	8	5	2	
Décembre	1	4	2	1
Janvier	1	1		
Février	5	2		1
Mars	4	5		1
Avril	2	4		
Mai	3			
Juin	6	3		1
Juillet	1	6		2
Août 1400	3	2	0	1
Total	39	38	7	9

Les produits rassemblés dans la rubrique « divers » sont du charbon, du fer, des chandelles, des cercles de tonneaux et diverses autres menues marchandises. Attention, le total des passages enregistrés ici pour chaque produit n'est pas égal au nombre réel d'embarcations et de charrettes étant passé à La Voulte, certaines transportant des marchandises différentes ayant été comptabilisées plusieurs fois. Par ailleurs, les mois de septembre 1399 et d'août 1400, termes du compte, sont incomplets. Le compte de septembre débute au 17 du mois et celui d'août se termine le 13 seulement.

## Annexe n°7 : les scieries attestées sur le Plateau à la fin du Moyen Age

NOM	LIEU	DATE	REFERENCE
<i>Molendinum resse</i>	Astet	1458	AD 43, 3E 216/1
<i>Molendinum de resso</i>	Lachamp-Raphaël	1303	AD 07, 1J 106
<i>Ressoria</i> (plusieurs scies attestées)	Région de St-Cirgues	1317	AD 07, 3H 1, f°34
<i>Molendinum ressorio de postibus</i>	Goudoulet	1334	AD 43, 87H
<i>Moulin resse de postibus</i>	Issarlès	1464	AD 07, C 607
<i>Molendinum resse</i>	Rieutord	1464	AD 07, C 583.
<i>Molendinum resse</i>	Mayres	1492	AD 07, 1E 1373

---

## Annexe n°8 : la transhumance en Vivarais et sur ses marges

### Un exemple illustrant l'essor de la transhumance en Vivarais : le règlement édicté par Pons de Montlaur au sujet des moutons à l'estive sur le Plateau.

---

In Dei nomine Amen. Anno incarnationis ejusdem millesimo tricentesimo quadragesimo primo, die lune ante festum beati Thome apostoli, excellentissimo principe domino Philippo Dei gratia Rege Francorum regnante. Cunctis innotescat quod in presentia mei notarii et testium subscriptorum, inclitus vir magnificus ac potens dominus Pontius, dominus Montis Lauri et Albenatii, miles, dixit et proposuit quod sibi diversis vicibus extitit cum querela intimatum per quamplurimos homines suos et subditos et alios tam nobiles quam religiosos in montanis habitantes quod nutritores ovium ac locatores contra bonas consuetudines et laudabiles antiquitus approbatas tam de ultra Rodanum quam de partibus Vivariensis et Uticensis diocesum proceres et conductores dictarum ovium et vacivi earumdem in montanis et baronia ipsius domini Montis Lauri et plurium aliorum dominorum de die in diem agravant ac de anno in annum agravarunt a paucis citra temporibus inhumaniter et austero [?] eorum inhito inter eos ut dicitur consilio indurati, vestigia parentum et predecessorum suorum ac usus antiquos subpeditantes et transgredientes et per extortionem quasi et statum antiquum publicum et rei publice conductorum premissorum, tastant ac tastari faciunt dictas oves predicti locatores in suis territoriis, antequam ascendant ad montana predicta in quibus debent estivare; sic quod ipse ovex in assensu jamdicto propter asperitatem temporis quandoque aut fatigationem itineris et fraudem quam committunt nutritores in tasta vel alio casu fortuito lac notorie ut fertur amittunt, et etiam preter et ultra unum quintale caseorum quod consuetum est dari [de] viginti ovibus lac habentibus ab antiquo per dictos conductores ipsis nutritoribus et locatoribus et non plus, ipsi agravando ipsos conductores pro qualibet pastore suo habere volunt nequiter unum quintale cum dimidio et pluries duo quintalia caseorum pro messe seu logerio et alias exactiones etiam indebitas et inconsuetas. Licet ipsi conductores non consueverint tastare dictas oves nisi in montanis suis in quibus debent estivare, nec dare aliquod pastori dictarum ovium vel vacivi ; pro quibus dicti conductores plura dampna et diversa sic oppressi sustinuerunt ac sutinent, cum longe non potuerint solvere logerium et exactiones pertactum ac sepedictas. Pro quibus solvendis per curiales diversarum curiarum absque remissione et misericordia ipsi conductores, ad instantiam et persecutionem fericam dictorum nutritorum, sunt et fuerunt compulsi et per subastationem bonorum suorum et liberationem ad inhopiam quasi sunt reducti, quod graviter est ferendum. Super quibus idem dominus Montis Lauri per plures probos viros in hiis expertos refferebat se fore pluries informatum. Quare predictus dominus Montislauri, habito super hiis maturo et deliberato consilio, volens suorum hominum et subditorum

indempnitati tante prefate juste ac de remedio opportuno juris prout sua interest providere, ut asserebat, pro se singulariter si et in quantum de jure sibi est permissum et non aliter, ad reparationem supra male actorum et passorum pro utilitate reipublice et terre et baronie sue, et non in prejudicium vel gravamen persone alicujus, compatiens oppresis memoratis terre sue, prout hec fuit sollempniter protestatus et ut melius pro ipso et statu ac reparatione terre sue per aliquem jurisperitum quemcumque de jure dictari proterit, volens se et suos subditos ad antiquas consuetudines predictas debite reducere, pro se et in hiis sibi adhereentibus et adherere volentibus statuit, voluit et ordinavit in quantum de jure sibi est permissum in modum inferius proxime annotatum :

.  
In primis quod nulla persona terre et jurisdictionis sue ac baronie sit ausa per se vel per alium descendere, ire, mittere in antea pro conducendis ovibus vel vacivo ab aliquibus nutritoribus vel locatoribus usque ad medium mensis aprilis, quum antea attemptarent dampnum suum exercere.

.  
Item quod oves quas conducent infra diocesis Vivariensem vel citra Rodanum tastari debeant in montanis in quibus estivabunt ad longius in fine mensis maii et post quindenam postquam fuerint in montanis, et non ante.

.  
Item quod de viginti ovibus lac habentibus post tastam factam predictam in montanis, detur pro logerio unum quintale caseorum locatoribus ipsarum per ipsos conductores montanarum et non plus ; minus autem eis dare possint.

.  
Item quod conductores montanarum predictas oves habeant del cotoys vacivi et quod cotoyztur rationabiliter, vel si conductores plus elegerint habere et recipere unum quintale dicti cotoys de quinque trentenariis cum dimidio de vacivo, quod hoc valeant facere et in eorum sit electione.

.  
Item quod cuilibet pastori ovium et vacivi competentem custodiam habenti non detur per conductores ad plus logerio mensis blandis [bladis?] salario nec aliter, nisi unum quintale caseorum tacite vel expresse aut occulte, minus autem possint, licet dicatur per plures probos quod antiquitus eis nec pro ipsis eorum dominis cum quibus morabuntur nil prestabatur, minus autem vrl nichil possint dare.

.  
Item quod in locis strictis ubi estivabuntur et morabuntur oves in quibus non est celatgium vel devesium, possint dare conductores messem bladi pastoribus earumdem.

.  
Item quod transacto festo Assumptionis Beate Marie si bonum tempus permiserit, vacivi cotoyzentur in quibus estivabunt.

.  
Item quod oves et vacivi non debant descendere a montanis in quibus estivaverunt de



---

mense augusti, et maxime oves, sed vacivi autem possint propter asperitatem temporis evidentem.

Item quod si locatores ovium de ultra Rodanum cum suo vacivo voluerint se transferre ad montana predicta ad estivandum predicta animalia, quod detur locatoribus ipsorum per conductores de viginti quinque ovibus cum lacte unum quintale caseorum, et quod ipsi locatores solvant totam revam Rodani vel traddant viginti octo oves cum lacte pro uno quintali, et tunc locatores solvant medietatem dicte reve et conductores aliam medietatem solvere teneantur, et etiam pro transiti Rodani medietatem pellium accidentium in montaneis dictorum animalium dare et reddere conductoribus ovium teneantur; ac si hoc facere renuerint, debeant dicti locatores solvere totum portum Rodani pro transitu veniendo et reduendo ad Rodanum, et etiam debeant esse oves predictae cum vacivo in montanis ubi morabuntur per sex dies aut saltem quinque ad minus infra mensem mensis maii.

Item de ovibus vero et vacivo Uticensis diocesis, que oves locabuntur ad quintalia, teneantur et serventur pacta et superius expressa que dabuntur per conductores montanarum locatoribus Vivariensis diocesis, excepto tamen quod pro messe blandis [bladis?] nec aliter pastoribus Uticensis diocesis nichil detur nec dominis eorum loquantibus ad quintalia oves suas.

Item quod si conductores montanarum non haberent caseos ex dictis ovibus de quibus plene non possent solvere illos, tamen malicia et fraude cessantibus in hiis per eos, quod de illis qui sibi deficerent non teneantur solvere pro quolibet quintali locatoribus ovium nisi precium monete quod valebit quintale communiter in montanis in quibus estivarunt a festo Assumptionis Beate Merie usque ad ejus octabas.

Item quod predicta superius ordinata durent et serventur per quinque annos proxime subsequentes et plus, si conductores voluerint supradicti.

Item quod premissa omnia et singula superius ordinata quolibet anno predictorum publicentur publice et preconisentur ex parte curie dicti domini Montis Lauri in baronia sua et terra in locis competentibus et etiam in terra et jurisdictione habentium qui adherentur sibi in predictis. Quod sub pena vigintiquinque librarum Turonensium ipsorum applicanda et comittenda et solvenda per conductores subditos dicte curie, totiens, quotiens transgredirent ordinationem predictam vel contra eam per se vel per alium facerent aut venirent in toto vel in parte, ne hujusmodi transgressores qui exheredationem ipsorum agerent in dicto casu pretextu ignorantie se valeant excusare, quia predicta ordinatio in evidentem utilitatem rei publice, ut intellexerat idem dominus ut dicebat, perpetuis temporibus poterit redundare.

[...]

AN, P 1398/1, cote 659 (pièce originale).

## **Annexe n°9 : localités où sont attestés des artisans du cuir et des chauchières**

Pour les localités où des métiers du cuir sont attestés en nombre et de manière continue tout au long de la fin du Moyen Age, nous avons pris le parti de nous limiter aux plus anciennes mentions pouvant éventuellement permettre de cerner les origines de l'activité. Il en est de même pour les chauchières et autres installations artisanales (moulins à tan par exemple).

Ch : *calqueria* (chauchière), Ac : artisan du cuir.

<b>Annonay</b>	<b>1247</b>	<b>Ac</b>	<b>Nicod (E.) : « Recherches sur l'ancienneté de la tannerie et de la mégisserie à Annonay », op. cit., p. 8.</b>
Annonay	1464	Ch	AD 07, C 618.
Antraigues	1413	Ch	AD 07, plan non coté du mandement d'Antraigues.
Aubenas	1327	Ac	AD 07, 2E 38, f°117.
Aubenas	1327	Ch	AD 07, 2E 38, f°117.
Bourg-Saint-Andéol	1448	Ch	AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1.
Chalencon	1427	Ac	AD 07, 52J 111, f°104.
Chalencon	1314	Ch	Fonds privé, « Inventaire des tiltres terriers et documentz concernant les droictz de la maison de Vaulseche et ses dependences », n°205.
Chomérac	1464	Ch	AD 07, C 563.
Désaignes	1464	Ch	AD 07, C 627.
Dornas	1464	Ch	AD 07, C 617.
Empurany	1464	Ch	AD 07, C 628.
Joyeuse	1342	Ac	AD 07, 2E (MJ) 1, f°1v°.
Joyeuse	1464	Ch	AD 07, C 580.
La Voulte	1319	Ac	AD 69, EP 121, liasse 5, n°14.
Largentièrre	1329	Ac	AD 07, 1H 1.
Largentièrre	XV <sup>e</sup>	Ch	Régné (J.) : <i>Histoire du Vivarais</i> , op. cit., t. II, p. 461.
Le Béage	1464	Ch	AD 07, C 616.
Le Cheylard	1327	Ac	AD 58, 2F 813, n°2.
Le Cheylard	1327	Ch	AD 58, 2F 813, n°2.
Le Monastier	1485	Ch	AD 43, 17H 25.
Marcols	1393	Ac	AD 07, 2E 10926, f°83.
Mariac	1464	Ch	AD 07, C 617.
Meyras	1464	Ch	AD 07, C 584.

Annonay	1247	Ac	Nicod (E.) : « Recherches sur l'ancienneté de la tannerie et de la mégisserie à Annonay », op. cit., p. 8.
Montpezat	1300	Ac	Terrier de Montlaur, fonds privé.
Montpezat	1517	Ch	AD 07, 2E 1534, f°15.
Privas	1382	Ac	AD 07, 2E 35, f°18v°.
Pt-Tournon	1464	Ch	AD 07, C 560.
Rochepeule	1464	Ch	AD 07, C 598
St-Fortunat	1345	Ac	AD 69, EP 121, liasse 5, n°13.
St-Julien-du-Gua	1464	Ch	AD 07, C 561.
St-Pierreville	1449	Ac	AD 07, 19J 90.
St-Pierreville	1464	Ch	AD 07, C 562.
Serrières	1464	Ch	AD 07, C 620.
Tournon	1355	Ac	AD 07, G 129.
Tournon	1464	Ch	AD 07, C 613.
Vals	XV <sup>e</sup>	Ch	Régné (J.) : <i>Histoire du Vivarais</i> , op. cit., t. II, p. 461.
Vanosc	1458	Ac	AD 07, 1J 274, f°17v.
Villevoceance	1464	Ch	AD 07, C 622.
Viviers	1373	Ac	AD07, 2E 7634, f°12.
Viviers	XIV <sup>e</sup>	Ch	Régné (J.) : <i>Histoire du Vivarais</i> , op. cit., t. II, p. 461.

## Annexe n°10 : localités où sont attestés des artisans travaillant le drap et des tisserands

Toutes les mentions d'artisans drapiers n'ont pas été reprises ici, seules figurent dans le tableau la plus ancienne retrouvée pour chaque localité. Les mentions de drapiers n'ont été retenues que si elles sont associées à des preuves manifestes de production de drap et non simplement de revente.

Dr : *draperius* (drapier, s'il produit son drap) ; Mo : *molendinum bateors*, *molendinum pannorum* (moulin paroïr) ; Tx : *textor* (tisserand) ; Pt : *panni tonsor* (tondeur) ; Ba : *bayssator* (parreur de draps) ; Ga : *gauchonerius* (foulon)



**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Accons</b>	<b>1494</b>	<b>Tx</b>	<b>AD 07, 2E 13668, f°30v°.</b>
Annonay	1464	Mo	AD 07, C 618.
Annonay	1378	Ga	AD 07, 90H 3, f°4.
Aubenas	1491	Mo	AM Aubenas, CC 1, n°220, 262, 2192, 2193, 2196, 2197.
Aubenas	1326	Ga	AD 07, 2E38, f)28.
Aubenas	1474	Tx	AD 07, 1J 307, f°1.
Baix	1466	Tx	AM de Baix, CC 8.
Banne	1464	Mo	AD 07, C 590.
Beauchastel	1320	Mo	AD 69, EP 121.
Boucieu	1411	Tx	AD 07, 1J 213, f°38.
Burzet	1472	Tx	AD 07, 13H 2, 384
Empurany	1464	Mo	AD 07, C 628.
Genestelle	1464	Mo	AD 07, C 599.
Gluiras	1342	Mo	AD 69, EP 130.
Intres	1464	Mo	AD 07, C 619.
Joyeuse	1464	Mo	AD 07, C 580.
Joyeuse	1343	Tx	AD 07, 2E (MJ) 1, f°67v°.
Largentière	1321	Tx	AD 07, 39 J 549, f°6v°.
Les Vans	1368	Pt	AD 07, 2E (MJ) 3, f°24.
Meyras	1464	Mo	AD 07, C 584.
Montpezat	1404	Mo	AD 07, 39J 514.
Montpezat	1300	Tx	Fonds privé, terrier pour le seigneur de Montlaur.
Pierregourde (mandement)	1314	Mo	AD 69, EP 124.
Pradelles	1464	Tx	AD 43, 3E 216/1, f°54v°.
Privas	1349	Ba	AD 07, 19J 89, n°11.
Retourtour	1538	Mo	AD 69, EP 126.
Sablères	1402	Tx	Fonds privé, chartrier de la Vigne, n°6, 35v°.
St-Péray	1450	Tx	Fonds privé,

Accons	1494	Tx	AD 07, 2E 13668, f°30v°.
			chartrier de Solignac, n°23, f°81v°.
St-Barthélemy-le-Pin	1456	Mo	Fonds privé, chartrier de Solignac, non côté, n°19, f°82.
St-Barthélemy-le-Pin	1395	Mo	AD 07, 2E 2014, f°4.
St-Genest-Malifaux	1095	Mo	Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, n°XXVIII.
St-Julien-Boutières	1464	Mo	AD 07, C 619.
St-Martin-le-Supérieur	1464	Mo	AD 07, C 566.
St-Pierreville	1464	Mo	AD 07, C 562.
St-Sauveur-en-Rue	1095-1141	Mo	Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, n°LXVII.
Thueyts	1350	Mo	AD 07, 52J 56, p. 346-361.
Tournon	1412	Mo	AD 07, 52J 56, p. 734.
Tournon	1415	Tx	AD 07, 1E 1377.
Ucel	1326	Mo	AD 07, 2E 38, f°183.
Ucel	1327	Ba	AD 07, 2E 38, f°151.
Vanosc	1464	Mo	AD 07, C 622.
Viviers	1326	Dr	AD 07, 2E 7627, f°18.
Bourg-Saint-Andéol	1448	Tx	AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1.
Vallon	1407	Tx	AD 07, 2E11689, cahier 1.
Lagorce	1412	Tx	AD 07, 2E11689, cahier 2.
Vagnas	1407	Tx	AD 07, 2E11689, cahier 2.

## Annexe n°11 : inventaire des toponymes liés à la route

### CAMINUS

Cheminas : c<sup>ne</sup> de Gluiras, 1841, cadastre napoléonien.

Cheminas : c<sup>ne</sup> de Saint-Sauveur-de-Montagut, 1841, cadastre napoléonien.

Cheminas : chef-lieu de commune.

*Chaminada* : c<sup>ne</sup> des Vans (anciennement Naves), 1380, AD 07, 2E 1345, f°27.

### CALCIATAM

Chaussa: c<sup>ne</sup> de La Sauvetat, 1833, cadastre napoléonien.

**Chaussa** : c<sup>ne</sup> de La Sauvetat, 1833, cadastre napoléonien.

**Chaussa** : c<sup>ne</sup> de Soyons, 1811, cadastre napoléonien.

**La Chaussada** : c<sup>ne</sup> des Salelles, 1464, AD 07, C594.

**Chaussadent**, ou **Chaussadenc** : c<sup>ne</sup> de Vesseaux, 1834, cadastre napoléonien.

**Chaussadis** : c<sup>ne</sup> de La Souche, 1839, cadastre napoléonien.

**Chaussadis** : c<sup>ne</sup> de Sanilhac, 1833, cadastre napoléonien.

**Chaussart** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1809, cadastre napoléonien.

**La Chausse** : c<sup>ne</sup> de Lespéron, 1828, cadastre napoléonien.

**Chaussi** : c<sup>ne</sup> des Assions, 1464, AD 07, C 573.

**Les Chaussades** : c<sup>ne</sup> d'Aubenas, 1833, cadastre napoléonien.

**Las Chaussadas** : c<sup>ne</sup> de Costaros, 1513, Boudon-Lasherme (A.) : *Les origines de la cité d'Anis, op. cit.*, p. 140.

**Las Chaussas** : c<sup>ne</sup> des Vogüé, 1464, AD 07, C 582.

### CARRERIA

**Careyre** : ruisseau, c<sup>ne</sup> de Lamastre, 1835, cadastre napoléonien.

**Careyra** : c<sup>ne</sup> des Vernon, 1464, AD 07, C 576.

**Chareyral** : c<sup>ne</sup> de Saint-Genest-de-Beauzon, 1464, AD 07, C 589.

**Carrera** : c<sup>ne</sup> de Barjac, 1409, AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°12.

**Charraters** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1347, AD 69, EP 122, pièce n°7.

**Charreyre** : c<sup>ne</sup> du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.

**Charrier** : c<sup>ne</sup> de Saint-Barthélemy-le-Meil, 1832, cadastre napoléonien.

**Malcharreyre** : c<sup>ne</sup> de Saint-André-en-Vivarais, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.



**CRUCEM**

**Le Crousas** : c<sup>ne</sup> d'Alba, XVIII<sup>e</sup> siècle, carte de Cassini.

**Le Crouzas** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1810, cadastre napoléonien.

**Le Crouzas** : c<sup>ne</sup> du Chambon, 1844, cadastre napoléonien.

**Le Crouzas** : c<sup>ne</sup> de Devesset, 1836, cadastre napoléonien.

**Le Crouzas** : c<sup>ne</sup> d'Empurany, 1834, cadastre napoléonien.

**Le Crouzas** : c<sup>ne</sup> de Meyras, 1838, cadastre napoléonien.

**Les Crouzes** : c<sup>ne</sup> de La Chapelle-Grailhouse, 1828, cadastre napoléonien.

**Le Crouzas** : c<sup>ne</sup> de Marcols, 1842, cadastre napoléonien.

**Les Crouzes** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Boutières, 1847, cadastre napoléonien.

**Domus de Croseto** : c<sup>ne</sup> de'Ailhon, 1317, AD 07, 1H 8.

**Le Crozet** : c<sup>ne</sup> du Béage, 1277, Lascombe (A.) : *Répertoire des hommages des évêques du Puy, op. cit.*

**Croseto** : c<sup>ne</sup> de Pailharès, c. 1037, Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard de Romans, op. cit., n°81.*

**Mansus de Crozeto** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1293, AD 13, 56H 3522.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> d'Issarlès, 1828, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Clément, 1841, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Mercuer, 1833, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Coux, 1811, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Pailharès, 1836, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Centenier, 1813, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Félicien, 1836, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Gourdon, 1812, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Lalouvesc, 1832, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Boucieu, 1837, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de d'Empurany, 1834, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Mézilhac, 1843, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Basile, 1810, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Serre, 1842, cadastre napoléonien.

**Le Crouzet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-Roure, 1841, cadastre napoléonien.

**La Croisée de Jalès** : c<sup>ne</sup> de Berrias, 1830, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> d'Annonay, 1826, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> d'Ardoix, 1832, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Balazuc, 1825, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Lachapelle-sous-Aubenas, 1834, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Genestelle, 1844, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Gravières, 1831, cadastre napoléonien.

**Crozeta** : c<sup>ne</sup> de Largentière, 1464, AD 07, C 602.

**La Crozeta** : c<sup>ne</sup> de Meyras, 1668, AD 07, 4E 156/1.

**La Crozette** : c<sup>ne</sup> de Saint-Péray, 1811, cadastre napoléonien.

**La Crozeta** : c<sup>ne</sup> de Laurac, 1464, AD 07, C 571.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Montpezat, 1838, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Saint-Montan, 1829, cadastre napoléonien.

**La Croisette** : c<sup>ne</sup> de Tauriers, 1833, cadastre napoléonien.

#### DESTORBAR

**La Destourbe** : c<sup>ne</sup> des Mézilhac, 1464, AD 07, C 615.

**La Destourbe** : c<sup>ne</sup> de Portes, carte I.G.N. top 25 d'Alès.

**La Détourbe** : c<sup>ne</sup> de Mazet-Saint-Voy, 1831, cadastre napoléonien.

**La Destourbe** : c<sup>ne</sup> de Saint-Clément, 1841, cadastre napoléonien.

**La Destourbe** : c<sup>ne</sup> de La Souche, 1839, cadastre napoléonien.

**La Détourbe** : c<sup>ne</sup> de Vocance, 1826, cadastre napoléonien.

**La Détourbe** : c<sup>ne</sup> de Montfaucon, toponyme actuel.

#### DRAYE

**Draye de Longe-Serre** : c<sup>ne</sup> de Prades, 1838, cadastre napoléonien.

**Draye de Madame** : c<sup>ne</sup> de Saint-Marcel-d'Ardèche, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2939 est, Bourg-Saint-Andéol.

**Chemin des Drayes** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Fontbellon, 1834, cadastre napoléonien.

**La Draya** : c<sup>ne</sup> de Berzème, 1464, AD 07, C 608.

**La Draya** : c<sup>ne</sup> de Lavilledieu, 1464, AD 07, C 575.

**La Drayasse** : c<sup>ne</sup> de Saint-Remèze, 1829, cadastre napoléonien.

**La Draye** : c<sup>ne</sup> de Malbosc, 1831, cadastre napoléonien.

**La Draye** : c<sup>ne</sup> de Borée, 1845, cadastre napoléonien.

**La Draye** : c<sup>ne</sup> de Saint-Agrève, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

#### ECHELLE

**Echelette** : c<sup>ne</sup> de Lussas, [1379]-1780, AD 07, C 770, n°1bis.

**Eschalerii** : c<sup>ne</sup> d'Antraigues, 1413, AD 07, Plan terrier d'Antraigues dressé en 1761,

non coté.

**Eschalo** : c<sup>ne</sup> de Thines, 1464, AD 07, C 605.

**L'Echelette** : c<sup>ne</sup> de Labeume, 1808, cadastre napoléonien.

**Leschala** : c<sup>ne</sup> de Jaujac, 1405, AD 07, 2E 1565, f°14.

**Loschale** : c<sup>ne</sup> de Montpezat, 1300, Fonds privé, terrier de Montpezat, f°52.

**Dels Eschaliers** : c<sup>ne</sup> de Gras, 1464, AD 07, C 609.

**Eschaleta** : c<sup>ne</sup> de Sanilhac, 1464, AD 07, C 568.

**Leschalier** : c<sup>ne</sup> des Vogüé, 1464, AD 07, C 582.

#### FOURCHES/JUSTICE

**Serre des Fourches** : c<sup>ne</sup> du Garn, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2939 ouest, Vallon.

**Las Furchas** : c<sup>ne</sup> de Barjac, 1409, AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°11v°.

**Las Forchas** : lieu non identifié du Plateau, 1173, AN, J 294.

**Plos-de-la-Justice** : c<sup>ne</sup> de La Garde-Guérin, Girault (M.) : *Le chemin de Régordane...*, op. cit., p. 133.

**Col de la Justice** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1824, cadastre napoléonien.

**Las Furchis** : c<sup>ne</sup> de Sablières, 1464, AD 07, C 577.

**Serre des Fourches** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1824, cadastre napoléonien.

**Les Fourches** : c<sup>ne</sup> de Banne, 1831, cadastre napoléonien.

**Serre des Fourches** : c<sup>ne</sup> de Lagorce, 1825, cadastre napoléonien.

**Les Fourches** : c<sup>ne</sup> de Vesseaux, 1834, cadastre napoléonien.

**La Justice** : c<sup>ne</sup> de Bourg-Saint-Andéol, 1829, cadastre napoléonien.

**La Justice** : c<sup>ne</sup> de Planzolles, 1808, cadastre napoléonien.

**La Justice** : c<sup>ne</sup> de Saint-Just-d'Ardèche, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2939 est, Bourg-Saint-Andéol.

**Les Fourches** : c<sup>ne</sup> de Tournon, 1819, cadastre napoléonien.

**Les Fourches** : c<sup>ne</sup> de Chazeaux, 1833, cadastre napoléonien.

**Les Fourches** : c<sup>ne</sup> de Saint-Barthélemy-le-Pin, 1835, cadastre napoléonien.

**Las Forchas** : c<sup>ne</sup> des Laboule, 1464, AD 07, C 597.

**Serre des Fourches** : c<sup>ne</sup> de Malarce, 1831, cadastre napoléonien.

**Serre des Fourches** : c<sup>ne</sup> de Saint-Symphorien-sous-Chomérac, 1810, cadastre napoléonien.

#### GARDE

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Lamastre, 1464, AD 07, C 627.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Désaignes, 1835, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1340, AD 69, EP 119, pièce 6.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Saint-Barthélemy-le-Pin, XVIII<sup>e</sup> siècle, carte de Cassini.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Saint-Michel-d'Aurance, 1839, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-en-Saint-Alban, 1810, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Sainte-Eulalie, 1840, cadastre napoléonien

**La Garde** : c<sup>ne</sup> d'Aubignas, 1811, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> des Antraigues, 1464, AD 07, C 599.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> d'Asperjoc, 1844, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Pont-de-Labeaume, 1839, cadastre napoléonien.

**Les Gardes** : c<sup>ne</sup> de Lavilatte, 1828, cadastre napoléonien.

**La Guarda** : La Garde-Guérin, 1187, Brunel (C.) : *Les miracles de Saint-Privat*, op. cit., p. 132.

**Las Gardas** : 1189, Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°167, p. 138.

**Serre de la Garde** : c<sup>ne</sup> de Vals-les-Bains, 1834, cadastre napoléonien

**Serre de la Garde** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martin-de-Valamas, 1840, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> d'Arras, 1824, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Bosas, 1836, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> d'Issanlas, 1838, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Pranles, 1812, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Roiffieux, 1826, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Rompon, 1812, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Saint-Barthélemy-le-Pin, 1835, cadastre napoléonien.

**Mansi de la Guarda** : c<sup>ne</sup> de Saint-Priest, AD 07, 52J 111.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Saint-Vincent-de-Durfort, 1812, cadastre napoléonien.

**La Garde** : c<sup>ne</sup> de Talencieux, 1826, cadastre napoléonien.

**Garde-Giral** : c<sup>ne</sup> de Banne, 1830, cadastre napoléonien.

**Les Gardes** : c<sup>ne</sup> de la Chapelle-Graillose, 1828, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> de Burzet, 1840, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> du Chambon, 1844, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> de Flaviac, 1811, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> de Rocles, 1833, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> de Sablières, 1809, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> d'Uzer, 1833, cadastre napoléonien.

**La Gardette** : c<sup>ne</sup> de Veyras, 1812, cadastre napoléonien.

**Les Gardettes** : c<sup>ne</sup> d'Astet, 1838, cadastre napoléonien.

#### FANGEAT

**Le Fangeas** : c<sup>ne</sup> de Solignac, 1836, cadastre napoléonien.

**Le Fangeas** : c<sup>ne</sup> d'Accons, 1839, cadastre napoléonien.

**Le Fangeas** : c<sup>ne</sup> de Barnas, 1838, cadastre napoléonien.

**Les Effangeas** : c<sup>ne</sup> de Saint-André-en-Vivarais, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Les Fanges** : c<sup>ne</sup> de Châteauneuf-de-Vernoux, 1824, cadastre napoléonien.

**Las Fangas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Symphorien-de-Mahun, 1464, AD 07, C 622.

**Le Fanget** : c<sup>ne</sup> de Vanosc, 1826, cadastre napoléonien.

**Le Fanget** : c<sup>ne</sup> du Cros-de-Géorand, 1837, cadastre napoléonien.

**Le Fanget** : c<sup>ne</sup> du Saint-Bonnet-le-Froid, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Fanjas** : c<sup>ne</sup> de Privas, 1811, cadastre napoléonien.

#### GADUS

**Sancti Juliani de Gazo** (Saint-Julien-du-Gua) : 1137, *Gallia Christiana novissima*, t. XVI, *Instrumenta*, col. 223-224.

**Gadu** : c<sup>ne</sup> de Sablières, 1464, AD 07, C 577.

**El Ga** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martial, 1464, AD 07, C 626.

**El Ga** : c<sup>ne</sup> de Rocles, 1464, AD 07, C 570.

**El Gua** : c<sup>ne</sup> de Borée, 1464, AD 07, C 626.

**Le Gua** : c<sup>ne</sup> de Niegles, 1838, cadastre napoléonien.

**Le Gua** : c<sup>ne</sup> de Saint-André-en-Vivarais, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Le Gua** : c<sup>ne</sup> de Saint-Montan, 1829, cadastre napoléonien.

**Le Gua** : c<sup>ne</sup> de Vogüé, 1463, Inventaire des archives du château de Vogüé du XVIII<sup>è</sup> siècle ; document publié en annexe de Vogüé (E.-M. de) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, op. cit., vol.2.

**Le Gua** : c<sup>ne</sup> de Saint-Bonnet-le-Froid, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Le Gua** : c<sup>ne</sup> de Beaumont, 1843, cadastre napoléonien.

**Gua de Beaune** : c<sup>ne</sup> de Pradelles, 1690, AD 43, E 114/5, f°12v° et 54v°.

**Le Gap** : c<sup>ne</sup> de Rochecolombe, 1813, cadastre napoléonien.

**Le Gap** : c<sup>ne</sup> de Joyeuse, 1809, cadastre napoléonien.

**Le Gas** : c<sup>ne</sup> de Concoules, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2739 est, Génolhac.

**El Gay** : c<sup>ne</sup> d'Ailhon, 1464, AD 07, C 591.

**Le Gazel** : c<sup>ne</sup> de Genestelle, 1844, cadastre napoléonien.

**El Gazel** : c<sup>ne</sup> de Rochecolombe, 1464, AD 07, C 611.

**Lo Gazel** : c<sup>ne</sup> de Lachamp-Raphaël, 1464, AD 07, C 626.

**Gazello** : c<sup>ne</sup> de Lablachère, 1464, AD 07, C 586.

**La Gazelle** : c<sup>ne</sup> de Pradelles, AD 43, E 114/1, f°56v°.

**L'Ort del Gua** : c<sup>ne</sup> de Borée, 1464, AD 07, C 626.

## HABITARE / HOSPES / HOSPITALE / BEGUDA / TAVERNA

---

**L'Habitarelle** : c<sup>ne</sup> de Beaumont, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2838 ouest, Valgorge.

**L'Habitarelle** : c<sup>ne</sup> de Malbosc, 1831, cadastre napoléonien.

**L'Habitarelle** : c<sup>ne</sup> des Vans (anciennement de Naves), 1831, cadastre napoléonien.

**L'Habitarelle** : c<sup>ne</sup> d'Altier, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2739 est, Villefort.

**Côte des Hostes** : c<sup>ne</sup> de Bessas, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2839, Saint-Paul-le-Jeune.

**L'Hoste** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-Roure, 1841, cadastre napoléonien.

**Les Hostes** : c<sup>ne</sup> du Mas-de-Tence, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**L'Hostesse** : c<sup>ne</sup> de Lachamp-Raphaël, 1843, cadastre napoléonien.

**L'Hostes du Fau** : c<sup>ne</sup> de Lalevade, 1839, cadastre napoléonien.

**L'Ostal de la Gauchayra** : c<sup>ne</sup> de Borée, 1464, AD 07, C 626.

**L'hôpital** : c<sup>ne</sup> de Vinezac, 1833, cadastre napoléonien.

**L'hôpital** : c<sup>ne</sup> de Baix, 1842, cadastre napoléonien.

**L'hôpital** : c<sup>ne</sup> de Saint-Montan, 1829, cadastre napoléonien.

**L'hôpital** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1809, cadastre napoléonien.

**L'hôpital** : Saint-Julien-en-Saint-Alban, 1810, cadastre napoléonien.

**L'hôpital** : c<sup>ne</sup> de Viviers, 1811, cadastre napoléonien.

**Mas de l'Hôpital** : c<sup>ne</sup> de Saint-Romain-d'Ay, 1832, cadastre napoléonien.

**Mas de l'hôpital** : c<sup>ne</sup> de Cellier-du-Luc, 1828, cadastre napoléonien.

**L'Espital** : c<sup>ne</sup> de Payzac, 1809, cadastre napoléonien.

**La Maladière** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Valoux, 1833, cadastre napoléonien.

**La Maladière** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-de-Muzols, 1819, cadastre napoléonien.

**La Maladière** : c<sup>ne</sup> de Désaignes, 1835, cadastre napoléonien.

- La Maladière** : c<sup>ne</sup> de Saint-Péray, 1811, cadastre napoléonien.
- La Maladière** : c<sup>ne</sup> de Soyons, 1811, cadastre napoléonien.
- La Maladière** : c<sup>ne</sup> de Tournon, 1819, cadastre napoléonien.
- La Maladière** : c<sup>ne</sup> d'Annonay, 1464, AD 07, C 619.
- La Maladrerie** : c<sup>ne</sup> de Saint-Genest-Lachamp, 1840, cadastre napoléonien.
- La maladrerie** : c<sup>ne</sup> d'Aiguèze, toponyme actuel.
- La Maladrière** : c<sup>ne</sup> d'Eclassan, 1818, cadastre napoléonien.
- La malaoutière** : c<sup>ne</sup> de Villefort, 1815, cadastre napoléonien.
- La Malautière** : c<sup>ne</sup> de Gras, 1829, cadastre napoléonien.
- La Maloutière** : c<sup>ne</sup> d'Ucel, 1834, cadastre napoléonien.
- La Malouteyre** : c<sup>ne</sup> de Vals-près-le-Puy, 1582, Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit.*, p. 165.
- Las Malouteyras** : cne du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.
- Malauteria** : c<sup>ne</sup> des Vans, 1288, AD 30, 1J 591, f°9v°.
- Malauteria** : c<sup>ne</sup> de Meyras, 1449, AD 07, 2E 1566, f°72v°.
- Malauteria** : c<sup>ne</sup> de Chalencon, 1322, AD 07, 1Mi 603, r1, n°63.
- Mallauteyra** : c<sup>ne</sup> de Roiffieux, 1464, AD 07, C 619.
- Malauteyra** : c<sup>ne</sup> de Baix, 1466, AM Baix, CC 8, f°18.
- Malauteyra** : c<sup>ne</sup> de Largentière, 1428, AD 07, 2E (MJ) 16, f°15v°.
- Malauteyra** : c<sup>ne</sup> de Fay-sur-Lignon, 1464, AD 07, C 624.
- La Malotière** : c<sup>ne</sup> de Saint-Marcel-d'Ardèche, 1829, cadastre napoléonien.
- Malouteyra** : c<sup>ne</sup> de Privas, 1459, AD 07, J 359.
- Beguda Alba** : c<sup>ne</sup> de Labégude-de-Vals, 1501, AD 07, 3H 3, f°12.
- La Beguda** : c<sup>ne</sup> de Vogüé, 1464, AD 07, C 582.
- Beguda** : c<sup>ne</sup> de Payzac, 1400, AD 07, 39J 29.
- La Begude** : c<sup>ne</sup> de Saint-Marcel-d'Ardèche, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2939 est, Bourg-Saint-Andéol.
- La Begude** : c<sup>ne</sup> de Saint-Just-d'Ardèche, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2939 est, Bourg-Saint-Andéol.
- Bégude Basse** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-des-Points, carte I.G.N. top 25, n°2840 ouest, Alès.
- Bégude Haute** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-des-Points, carte I.G.N. top 25, n°2840 ouest, Alès.
- Al Thavernol** : c<sup>ne</sup> de Berzème, 1464, AD 07, C 608.
- Malataverne** : c<sup>ne</sup> de Berzème, 1464, AD 07, C 608.

**Malataverne** : c<sup>ne</sup> du Garn, carte I.G.N. top 25, n°2940 ouest, Bagnols-sur-Cèze.

**Malataverne** : c<sup>ne</sup> de La Bastide, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2738 est, La Bastide.

**Taverne** : c<sup>ne</sup> de Prades, 1839, cadastre napoléonien.

**Taverne** : c<sup>ne</sup> de Pailharès, 1837, cadastre napoléonien.

**Tavernol** : c<sup>ne</sup> de Saint-Pierre-ville, 1842, cadastre napoléonien.

**Les Tavernes** : c<sup>ne</sup> de Portes, carte I.G.N. top 25, n°2840 ouest, Alès.

**Les Tavernolles** : c<sup>ne</sup> de La Vernarède, carte I.G.N. top 25, n°2840 ouest, Alès.

### STRATAM

**Estrada** : c<sup>ne</sup> de Gras, 1464, AD 07, C 609.

**Lestra** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Boutière, 1454, AD 43, 17H 153, f°44.

**L'Estra** : c<sup>ne</sup> de Saint-Didier-de-Crussol, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°3036 ouest, Saint-Péray.

**Lextra** : c<sup>ne</sup> de Borée, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, 2836 est, Fay-sur-Lignon.

**Les Extrats** : c<sup>ne</sup> de Bosas, 1836, cadastre napoléonien.

**Las Stradas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sernin, 1464, AD 07, C 567.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martial, 1464, AD 07, C 626.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Lachamp-Raphaël, 1464, AD 07, C 626.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> d'Ailhon, 1464, AD 07, C 591.

**Rieu Lestrada** : c<sup>ne</sup> d'Ailhon, 1464, AD 07, C 591.

**L'Estrade** : c<sup>ne</sup> de Freycenet-la-Cuche, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, Le Monastier.

**L'Estrade** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1809, cadastre napoléonien.

**L'Estrade** : c<sup>ne</sup> de Vesseaux, 1658, AD 07, E dépôt 46, AM de Vesseaux, compoix.

**L'Estrade** : c<sup>ne</sup> d'Uzer, 1833, cadastre napoléonien.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> d'Uzer, 1464, AD 07, C 578.

**L'Estrade** : c<sup>ne</sup> de Chassagne, Mazon (A.) : *Voyage dans le midi de l'Ardèche*, op. cit., p. 84.

**L'Estrade** : c<sup>ne</sup> de Rochecolombe, 1376, Inventaire des archives du château de Vogüé du XVIII<sup>e</sup> siècle, n°436. Document publié en annexe de Vogüé (E.-M. de) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, op. cit., vol.2.

**Leystra** : c<sup>ne</sup> d'Andance, 1491, AD 07, J 223, f° 29.

**Lestrat** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sylvestre, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°3036 ouest, Saint-Péray.

**Lestra** : c<sup>ne</sup> de Fay-sur-Lignon, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2836 est, Fay-sur-Lignon.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Lablachère, 1464, AD 07, C 586.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Laurac, 1464, AD 07, C 571.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Rocles, 1464, AD 07, C 570.



**Lestrada** : c<sup>ne</sup> des Valgorge, 1464, AD 07, C 597.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Vallon, 1464, Valladier-Chante (R.) : *Vallon-Pont-d'Arc à la fin du Moyen Age, une communauté paysanne du Vivarais, Saint-Saornin de Avallon, op. cit.*, p. 214.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Genestelles, 1464, AD 07, C 599, f°34.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Montréal, 1464, AD 07, C 602.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Montselgues, 1464, AD 07, C 605.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Sanilhac, 1464, AD 07, C 568.

**Lestrada** : c<sup>ne</sup> des Vagnas, 1464, AD 07, C 579.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> des Vans, anciennement de Naves, [1300]-XVIII<sup>e</sup> siècle, AD 07, 39J 42.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Prunet, 1744, AD 07, C 839, n°10.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Lugdarès, [1277]-1788, AD 48, 6J 1, f°90v°.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> d'Yssingeaux, Perel (J.) : *Yssingeaux et le pays des succs*, t. I : *Des origines au XIII<sup>e</sup> siècle, op. cit.*, carte hors texte.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Mirabel, 1813, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Thueyts, 1838, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-Maurice-d'Ardèche, 1813, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-Paul-le-Jeune, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2839 ouest, Bessèges.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-Maurice-d'Ardèche, carte I.G.N. 1/25000 n° 2938 ouest, Aubenas.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Boulogne, 1839, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Joyeuse, 1809, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : , c<sup>ne</sup> de Saint-Christophe-sur-Dolaizon, 1836, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Cussac, 1546, Boudon-Lashermes (A.) : *Les origines de la cité d'Anis, op. cit.*, p. 141.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Solignac, 1836, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Landos, 1832, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Landos, 1833, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Lespéron, 1406, AD 07, 2E 1565, f°94.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de La Sauvetat, 1833, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Pradelles, 1833, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-Pons, 1813, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Luc, 1835, cadastre napoléonien.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Saint-André-de-Capcèze, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2739 est, Génolhac.

**Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Solignac, 1836, cadastre napoléonien.

**Lestradette** : c<sup>ne</sup> du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.

**Campa Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Lablachère, 1464, AD 07, C 586.

**Calmis de l'Estrada** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sauveur-de-Cruzières, 1179, Brunel (Cl.) : *Les plus anciennes chartes en langue provençale. Recueil de pièces originales antérieures au XIII<sup>e</sup> siècle publiées avec une étude morphologique*, n° 158, p. 146-147 ; AD 13, 56 H 5219.

**Chemin de Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Loubaresse, 1842, cadastre napoléonien.

**Cumba de Lestrada** : c<sup>ne</sup> des Vans, anciennement de Naves, 1288, AD 07, 1J 591.

**Friche-de-Lestrade** : c<sup>ne</sup> du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.

**Mansus de Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Montpezat, 1492, AD 07, 51J 139, f°20.

**Mansus de Lestrada** : c<sup>ne</sup> de Saint-Paul-le-Jeune, 1352, AD 30, H 922, f°146.

**Mansus de Strata** : c<sup>ne</sup> de Chandolas, 1219, AD 13, 56H 5219.

**Rue de Lestra** : c<sup>ne</sup> d'Aubenas, observé sur place en 1999.

**Travers de Lestrade** : c<sup>ne</sup> de Rocles, 1833, cadastre napoléonien.

#### PASSUS

**Bonpas** : ruisseau, c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Boutières, carte I.G.N., 1/25000<sup>e</sup>, n°1936 ouest, Le Cheylard.

**Bonpas** : mandement d'Antraigues non localisé, [1314]-XVII<sup>e</sup> siècle, AD 43, 17H 160.

**Al Malpas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Genest-Lachamp, 1464, AD 07, C 615.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Tournon, XVIII<sup>e</sup> siècle, AD 07, C 866, n°15.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> d'Astet, 1336, AD 07, 42J 342, f°9.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Lamastre, 1835, cadastre napoléonien.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Vals-les-Bains, 1834, cadastre napoléonien.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Labégude, 1834, cadastre napoléonien.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Prades, 1464, AD 07, C 612.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Banne, 1464, AD 07, C 590.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Laurent-les-Bains, 1480, AD 48, 6J 1, n°296.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Vals-près-Le Puy, 1546, Boudon-Lashermeres (A.) : *Les origines de la cité*

*d'Anis, op. cit., p. 141.*

**Malpas** : c<sup>ne</sup> d'Ajoux, 1281, Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 536.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-du-Gua, 1464, AD 07, C 561.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> des Salelles, 1464, AD 07, C 594.

**Malpertus** : c<sup>ne</sup> des Valgorge, 1464, AD 07, C 597.

**Lo Malpasset** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martial, 1464, AD 07, C 626.

**Malpertu** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-du-Gua, 1842, cadastre napoléonien.

**Malpertus** : c<sup>ne</sup> d'Arcens, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2836 est, Fay-sur-Lignon.

**Malpertus** : c<sup>ne</sup> d'Ailhon, 1464, AD 07, C 591.

**Malpertuis** : c<sup>ne</sup> de Satillieu, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°1935 est, Satillieu.

**Le Malpertuis** : c<sup>ne</sup> d'Alboussière, 1811, cadastre napoléonien.

**Malum Passum** : c<sup>ne</sup> de Genestelles, 1464, AD 07, C 599.

**Malus Passus** : c<sup>ne</sup> de Sablières, 1400, Fonds privé, archives de La Vigne, n°6, f°60.

**Mala Pessada** : c<sup>ne</sup> de Beaumont, 1464, AD 07, C 601.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Dompnac, 1842, cadastre napoléonien.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Labeaume, 1808, cadastre napoléonien.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Payzac, 1809, cadastre napoléonien.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Marcel-d'Ardèche, 1829, cadastre napoléonien.

**Al Chier del Malpas** : c<sup>ne</sup> de Chaudeyrolles, 1205, AD 07, 4H 8 ; AD 43, 66H 10.

**Malpas** : c<sup>ne</sup> de Vogüé, 1311, AD 07, E 70.

**Col du Pas d'Estret** : c<sup>ne</sup> de Bessas, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2839, Saint-Paul-le-Jeune.

#### **PEDAGIUM**

**Font du péage** : c<sup>ne</sup> de Montpezat, 1842, cadastre napoléonien.

**Le Péage** : c<sup>ne</sup> de Baix, 1842, cadastre napoléonien.

**Pedatgio** : c<sup>ne</sup> de Lablachère, 1464, AD 07, C 586.

**Le Péage** : c<sup>ne</sup> de Borne, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2838 ouest, Valgorge.

#### **PETRA PLANTADA**

**Peyra** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-de-Pourcharesses, 1255, AD 48, E 248.

**Mansus de Petra** : c<sup>ne</sup> de Joannas, 1480, AD 07, 52J 99.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Burzet, 1840, cadastre napoléonien.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Désaignes, 1835, cadastre napoléonien.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Dornas, 1839, cadastre napoléonien.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Rochessauve, 1811, cadastre napoléonien.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Saint-Andéol-de-Vals, 1834, cadastre napoléonien.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Saint-Maurice-en-Chalencon, 1824, cadastre napoléonien.

**Peyre** : c<sup>ne</sup> de Vogüé, 1813, cadastre napoléonien.

**Peyrefiche** : c<sup>ne</sup> de Saint-Marcel-d'Ardèche, 1829, cadastre napoléonien.

**Peyrefiche** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martin-sur-Lavezon, 1810, cadastre napoléonien.

**Peyrefit** : c<sup>ne</sup> de Labeaume, 1808, cadastre napoléonien.

**La Pierre Plantée** : c<sup>ne</sup> de Montselgues, 1/25000<sup>è</sup>, n°2838 ouest, Valgorge, (toponyme présent à des deux reprises sur le territoire communal).

**La Pierre Plantée** : c<sup>ne</sup> de Vagnas, 1825, cadastre napoléonien.

**La Pierre-Plantée** : c<sup>ne</sup> de La Sauvetat, 1833, cadastre napoléonien.

**La Pierre-Plantée** : c<sup>ne</sup> de Mayres, 1838, cadastre napoléonien.

**Peyra Plantada** : c<sup>ne</sup> de Planzolles, 1464, AD 07, C 893.

**Peyreplantade** : c<sup>ne</sup> des Salelles, 1830, cadastre napoléonien.

**Peyra Abalha** : c<sup>ne</sup> de Lanarce, 1532, André (M.) : « La fondation de l'auberge de Peyrebeille », art. cité, p. 102-103.

## PLANCHIA

**La Plancha de Bertoux** : c<sup>ne</sup> de Saint-Agrève, 1464, AD 07, C 625.

**La Plancha** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martial, 1464, AD 07, C 626.

**La Plancha** : c<sup>ne</sup> de Lavilledieu, 1464, AD 07, C 575.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> de Saint-Maurice-d'Ardèche, 1813, cadastre napoléonien.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> de Chalencon, 1824, cadastre napoléonien.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> de Cluac-et-Mounens, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2936 est, Lamastre.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> de Dunières, [1489]-XVII<sup>è</sup> siècle, AD 07, C 196, f°533.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> de Gourdon, 1812, cadastre napoléonien.

**La Planche** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1809, cadastre napoléonien.

**Les Planches** : c<sup>ne</sup> de Montselgues, 1464, AD 07, C 605.

**Les Planchettes** : c<sup>ne</sup> d'Alba, 1811, cadastre napoléonien.

**Las Planchas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Front, 1826, cadastre napoléonien.

**Las Planchats** : c<sup>ne</sup> de Saint-Laurent-les-Bains, 1480, AD 48, 6J 1, n°296.

**Las Planchetas** : c<sup>ne</sup> de Payzac, 1464, AD 07, C 595.

**Planchia** : c<sup>ne</sup> de Tence, 1294, AD 69, D 145.

**Le Plancheyrol** : c<sup>ne</sup> de Genestelle, 1844, cadastre napoléonien.

**Plancheyrol** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sauveur-de-Montagut, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2937 est, Privas.

### PONTEM

**Les Cinq Ponts** : c<sup>ne</sup> du Pouzin, 1810, cadastre napoléonien.

**Coste du Pont** : c<sup>ne</sup> de Cussac, 1836, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> d'Alba, 1811, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> d'Arlebosc, 1464, AD 07, C 628.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1824, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Chambonas, 1830, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de La Chapelle-sous-Chanéac, 1841, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Coux, 1811, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Lamastre, 1464, AD 07, C 627.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Dunières, 1812, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Agrève, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Désaignes, 1464, AD 07, C 627.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Gravières, 1831, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1809, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Alban-sous-Sampzon, 1808, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sylvestre, 1811, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Fontbellon, 1834, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Montselgues, 1464, AD 07, C 605.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Brès, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2839 ouest, Bessèges.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Germain-d'Ardèche, 1813, cadastre napoléonien.

**Mansus del Ponte** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Boutières, 1454, AD 43, 17H 153, f°13v°.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Sainte-Marguerite-Lafigère, 1831, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sauveur-de-Montagut, 1842, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martin-de-Valamas, 1840, cadastre napoléonien.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Coux, 1811, cadastre napoléonien.

**El Ponte** : c<sup>ne</sup> de Laurac, 1464, AD 07, C 571.

**Le Pont** : c<sup>ne</sup> de Genestelles, 1464, AD 07, C 599.

**Le Pontet** : c<sup>ne</sup> de Genestelle, 1844, cadastre napoléonien.

**Le Pontet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-Roure, 1841, cadastre napoléonien.

**Le Pontet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Labrousse, 1839, cadastre napoléonien.

**Le Pontet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Agrève, 1273, AD 07, 52J 113, f°80.

**Le Pontet** : c<sup>ne</sup> du Teil, 1811, cadastre napoléonien.

**Le Pontet** : c<sup>ne</sup> de Saint-Thomé, 1615, AD 07, 3E 200 bis.

**Les Pontets** : c<sup>ne</sup> de Barnas, 1838, cadastre napoléonien.

**El Pontet** : c<sup>ne</sup> des Assions, 1464, AD 07, C 573.

**El Pontelh** : c<sup>ne</sup> de Joyeuse, 1464, AD 07, C 580.

**Le Pontil** : c<sup>ne</sup> de Baix, XVII<sup>e</sup> siècle, AM de Baix, CC 25, n°39.

**Pon Vielh** : c<sup>ne</sup> de Lavilledieu, 1464, AD 07, C 575.

**Manse du Pont (de Chervil)** : c<sup>ne</sup> de Chalencon, 1324, fonds privé, Inventaire du chartrier de Vaussèche dressé au XVIII<sup>e</sup> siècle, n°358.

**Pont d'Arcons** : c<sup>ne</sup> du Lac d'Issarlès, 1828, cadastre napoléonien.

**Pont d'Aubenas** : c<sup>ne</sup> d'Aubenas, 1833, cadastre napoléonien.

**Pont d'Auzène** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Serre, 1842, cadastre napoléonien.

**Pont de Barret** : c<sup>ne</sup> de Soyons, 1811, cadastre napoléonien.

**Pont de Boutière** : c<sup>ne</sup> de Beaumont, 1843, cadastre napoléonien.

**Pont de Boyon** : c<sup>ne</sup> de Pranles, 1812, cadastre napoléonien.

**Pont de Bridou** : c<sup>ne</sup> d'Asperjoc, 1844, cadastre napoléonien.

**Pont de Brolles** : c<sup>ne</sup> du Cheylard, 1839, cadastre napoléonien.

**Pont de César** : c<sup>ne</sup> de Tournon, 1819, cadastre napoléonien.

**Mansus del Ponte** : c<sup>ne</sup> d'Antraigues, 1288, AD 38, B 2632.

**Pont de Duzon** : c<sup>ne</sup> de Tournon, 1819, cadastre napoléonien.

**Pontem de Faurias** : c<sup>ne</sup> de Dunières, 1468, Chassaing (A.) et Jacotin (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire*, p. 215.

**Pont de Foule** : c<sup>ne</sup> d'Issamoulenc, 1842, cadastre napoléonien.

**Pontem Fromenteris** : c<sup>ne</sup> de Mariac, 1392, AD 07, 2E 10926, f°51v°.

**Pont Gibaud** : c<sup>ne</sup> de Labégude, 1501, AD 07, 3H 3.

**Pont de la Borie** : c<sup>ne</sup> du Lac d'Issarlès, 1828, cadastre napoléonien.

**Pont de la Veyssièrre** : c<sup>ne</sup> de Saint-Alban-en-Montagne, 1273, Ferdinand (A.) : « L'abbaye de Mercoire », art. cité, p. 10.

**Pont de la Vigne** : c<sup>ne</sup> de Jaujac, 1839, cadastre napoléonien.

**Mansus del Pont de Martz** : c<sup>ne</sup> de Mars, 1254, Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêque du Puy*, op. cit.

**Pont de Martel** : c<sup>ne</sup> d'Uzer, 1833, cadastre napoléonien.

**Pont de Maupas** : c<sup>ne</sup> de Saint-Marcel-d'Ardèche, 1829, cadastre napoléonien.

**Pont de Nicoulaud** : c<sup>ne</sup> de Saint-Laurent-les-Bains, 1843, cadastre napoléonien.

- Pont de Paillas** : c<sup>ne</sup> de Villevocance, 1826, cadastre napoléonien.
- Pont de Paille** : c<sup>ne</sup> de Largentière, 1833, cadastre napoléonien.
- Pont de Rieutord** : c<sup>ne</sup> d'Usclades, 1838, cadastre napoléonien.
- Pont de Roussel** : c<sup>ne</sup> de Thines, 1831, cadastre napoléonien.
- Pont de Sialle** : c<sup>ne</sup> de Desaignes, 1835, cadastre napoléonien.
- Pont de Talaron** : c<sup>ne</sup> de Beauvène, 1841, cadastre napoléonien.
- Pont de Tauron** : c<sup>ne</sup> de Sainte-Eulalie, 1837, cadastre napoléonien.
- Pont d'Ucel** : c<sup>ne</sup> d'Ucel, 1834, cadastre napoléonien.
- Pont des Etoiles** : : c<sup>ne</sup> de La Voulte, 1812, cadastre napoléonien.
- Pont du Bruget** : : c<sup>ne</sup> de Jaujac, 1839, cadastre napoléonien.
- Pontem Dulcis** : c<sup>ne</sup> de Tournon, 1252, AM Tournon, DD 1.
- Pont du Gage** : c<sup>ne</sup> du Béage, 1837, cadastre napoléonien.
- Pont du Rastel** : c<sup>ne</sup> de Chamborigaud, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> de Génolhac.
- Pont la Pize** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martin-de-Valamas, 1840, cadastre napoléonien.
- Pont Peyrou** : c<sup>ne</sup> de Mayres, 1838, cadastre napoléonien.
- Pont Peyre** : c<sup>ne</sup> de Saint-Fortunat, 1303, AD 69, EP 124, pièce 1.
- Pontpierre** : c<sup>ne</sup> de Bourg-Saint-Andéol, 1829, cadastre napoléonien.
- Pontpierre** : c<sup>ne</sup> de Saint-Fortunat, 1812, cadastre napoléonien.
- Pont Perdu** : c<sup>ne</sup> de Guilherand-Granges, 1395, AD 26, F 118/2, cahier 38, p. 43.
- Pont Perdu** : c<sup>ne</sup> des Vans (anciennement de Brahic), 1831, cadastre napoléonien.
- Pont Perdu** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martin-sur-Lavezon, 1810, cadastre napoléonien.
- Pont Perdu** : c<sup>ne</sup> de Saint-Alban-en-Montagne, 1843, cadastre napoléonien.
- Pont Perdu** : c<sup>ne</sup> de Saint-André-de-Capcèze, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2739 est, Génolhac.
- Pont Perdu** : c<sup>ne</sup> de Coux, 1811, cadastre napoléonien.
- Rieu Pontel** : c<sup>ne</sup> de Beaumont, 1464, AD 07, C 601.
- Territorio del Ponte** : c<sup>ne</sup> de Pranles, 1392, AD 07, 2E 10926, f°114.
- PORTUS**
- Le Port** : c<sup>ne</sup> de Vallon-Pont-d'Arc, 1417, AD 07, 2E 11691, cahier 3, f°24.
- Port d'Ardèche** : c<sup>ne</sup> de Saint-Just-d'Ardèche, 1260, AN, 265 AP 59, dossier 1, n° 438.
- Le Port** : c<sup>ne</sup> de Champagne, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°3040 ouest, Serrières.
- Le Bateau** : c<sup>ne</sup> de Dunières, 1489, AD 07, C 196, f°523.
- Le Bateau** : c<sup>ne</sup> de Vals-les-Bains, 1313, AD 07, 19J 1.

**Rue du bac** : c<sup>ne</sup> de Ruoms, 1825, cadastre napoléonien.

**Rue du bac** : c<sup>ne</sup> de Guilhaerand, toponyme actuel.

**Le Bac** : c<sup>ne</sup> de Salavas, 1825, cadastre napoléonien.

#### REVICOLE

**Raviscole** : c<sup>ne</sup> de Saint-Barthélemy-le-Plain, 1837, cadastre napoléonien.

**Revicole** : c<sup>ne</sup> de Saint-Félicien, 1836, cadastre napoléonien.

**Revicole** : c<sup>ne</sup> de Vernoux, 1824, cadastre napoléonien.

**La Révicolle** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Valoux, 1833, cadastre napoléonien.

**La Reviscolle** : c<sup>ne</sup> de Satillieu, 1832, cadastre napoléonien.

**La Reviscolle** : c<sup>ne</sup> de Mézilhac, 1844, cadastre napoléonien.

**La Reviscolle** : c<sup>ne</sup> de Pranles, 1812, cadastre napoléonien.

**La Reviscolle** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-Roure, 1841, cadastre napoléonien.

#### SAUT

**Lo Saut** : c<sup>ne</sup> de Joyeuse, 1464, AD 07, C 580.

**Le Saut** : c<sup>ne</sup> de La Bastide-de-Juvinas, 1844, cadastre napoléonien.

**Le Saut** : c<sup>ne</sup> de Lavilledieu, 1464, AD 07, C 575.

**Le Saut** : c<sup>ne</sup> des Ollières, 1812, cadastre napoléonien.

**Mansi de Salto** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martial, 1364, fonds privé P. Camus, terrier de Fourchades.

**Le Saut** : c<sup>ne</sup> de Thueyts, 1838, cadastre napoléonien.

**Le Saut** : c<sup>ne</sup> d'Uzer, XVIII<sup>e</sup>, carte de Cassini.

**Le Saut** : c<sup>ne</sup> de Vernon, 1810, cadastre napoléonien.

**El Saut** : c<sup>ne</sup> de Rosières, 1464, AD 07, C 580.

**Lo Saut** : c<sup>ne</sup> de Gras, 1464, AD 07, C 609.

**Les Sautaux** : c<sup>ne</sup> des Ollières, 1812, cadastre napoléonien.

**Les Sautaux** : c<sup>ne</sup> de Pranles, 1641, AD 07, B 85.

**Le Saut de la Dame** : c<sup>ne</sup> de Saint-Mélany, 1842, cadastre napoléonien.

**Saut de la Jument Borgne** : c<sup>ne</sup> du Béage, 1837, cadastre napoléonien.

**Le Saut de l'Âne** : c<sup>ne</sup> d'Orgnac-l'Aven, 1825, cadastre napoléonien.

**Le Saut de l'Âne** : c<sup>ne</sup> de Saint-Fortunat, 1812, cadastre napoléonien.

**Le Saut de l'Homme** : c<sup>ne</sup> de Bourg-Saint-Andéol, 1829, cadastre napoléonien.

**Le Saut du Loup** : c<sup>ne</sup> de Saint-Remèze, 1829, cadastre napoléonien.

**La Saute** : c<sup>ne</sup> de Saint-Martin-d'Ardèche, 1829, cadastre napoléonien.

**Le Sautel** : c<sup>ne</sup> de Saint-Etienne-de-Serre, 1842, cadastre napoléonien.



**Le Sautel** : c<sup>ne</sup> de La Souche, 1839, cadastre napoléonien.

**Les Sautelles** : c<sup>ne</sup> de Pranles, 1812, cadastre napoléonien.

**Les Sautelles** : c<sup>ne</sup> de Viviers, 1811, cadastre napoléonien.

**La Sautellerie** : c<sup>ne</sup> de La Souche, 1839, cadastre napoléonien.

#### TRACOL

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Saint-Paul-le-Jeune, 1831, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Nozières, 1834, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Vernoux, 1824, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Lanas, 1813, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> d'Eclassan, 1819, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Vals-les-Bains, 1834, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Saint-Barthélemy-le-Pin, 1835, cadastre napoléonien.

**Tracol** : c<sup>ne</sup> de Saint-Vincent-de-Barrès, 1810, cadastre napoléonien.

**Al Tracol de Puey Maurel** : c<sup>ne</sup> de Berzème, 1464, AD 07, C 608.

**Al Tracol** : c<sup>ne</sup> des Assions, 1399, AD 07, 39J 67.

**EI Tracol** : c<sup>ne</sup> de Payzac, 1464, AD 07, C 595.

**EI Tracol** : c<sup>ne</sup> de Rocles, 1464, AD 07, C 570.

**EI Trecol** : c<sup>ne</sup> de Sablières, 1464, AD 07, C 577.

**Le Tracol** : c<sup>ne</sup> de Toulaud, 1811, cadastre napoléonien.

**Le Tracol** : c<sup>ne</sup> de Mézilhac, 1844, cadastre napoléonien.

**Le Tracol** : c<sup>ne</sup> de Sanilhac, 1464, AD 07, C 568.

**Le Tracol** : c<sup>ne</sup> de Bessas, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2839, Saint-Paul-le-Jeune.

**Le Tracol** : c<sup>ne</sup> de Preaux, 1464, AD 07, C 622.

**Tracoulaud** : c<sup>ne</sup> de Boucieu-le-Roi, 1837, cadastre napoléonien.

**Le Tracoulet** : c<sup>ne</sup> de Lalouvesc, Dufaud (J.) : *L'occitan nord-vivarois, op. cit.*, carte hors texte.

**Tracoullet** : c<sup>ne</sup> de Champis, 1811, cadastre napoléonien.

**Tracoullet** : c<sup>ne</sup> de Mayres, 1838, cadastre napoléonien.

**EI Tracohal** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-de-Pourcharesse, 1464, AD 07, C 588.

**Tracollum** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sauveur-en-Rue, XIV<sup>è</sup> siècle, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, op. cit.*, principalement p. 122, 149, 248 et 255.

**Tracollum** : c<sup>ne</sup> de Gilhoc-sur-Ormèze, 1464, AD 07, C 627.

**Transcollum** : c<sup>ne</sup> de Boffres, 1294, AD 69, EP 122, pièce n°7.

**Serre du Tracol** : c<sup>ne</sup> de Saint-Agrève, cadastre napoléonien.

### TRACTUS

**Malatray** : c<sup>ne</sup> de Saint-Félicien, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°1935 est, Satillieu.

**Malatray** : c<sup>ne</sup> du Mas-de-Tence, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Malatray** : c<sup>ne</sup> de Lamastre, 1464, AD 07, C 627.

**Malatrayt** : c<sup>ne</sup> de Rochepaule, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Malatray** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Molhesbate, carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, 2935 ouest, Saint-Agrève.

**Malus Tractus** : c<sup>ne</sup> de Saint-Just-d'Ardèche, Bruguier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire de l'Oeuvre des églises, maisons, ponts et hôpitaux du Saint-Esprit (1265-1791)*.

### VIA

**La Vie** : c<sup>ne</sup> de Malarce, 1464, AD 07, C 606.

**La Vie** : c<sup>ne</sup> des Salelles, 1464, AD 07, C 594.

**En la Via** : c<sup>ne</sup> d'Astet, 1336, AD 07, 42J 342, f°9.

**La Via Plana** : c<sup>ne</sup> des Antraigues, 1464, AD 07, C 599.

**Soubz la Via** : c<sup>ne</sup> de Chazeaux, 1464, AD 07, C 591.

**La Vialeta** : c<sup>ne</sup> de Labatie-d'Andaure, 1464, AD 07, C 628.

**Vialette** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-le-Centenier, 1813, cadastre napoléonien.

**La Viale** : cne de Cornas, carte I.G.N. 1/25000, Saint-Péray.

**La Vialette** : c<sup>ne</sup> de Salavas, 1825, cadastre napoléonien.

**Vialette** : c<sup>ne</sup> de Saint-Agrève, cadastre napoléonien.

**La Vialatte** : c<sup>ne</sup> de Chomérac, 1810, cadastre napoléonien.

**La Vialette** : c<sup>ne</sup> de Laussonne, 1832, cadastre napoléonien.

**La Violette** : c<sup>ne</sup> du Teil, carte I.G.N. 1/25000 Montélimar.

**La Violette** : c<sup>ne</sup> de Lyas, 1811, cadastre napoléonien.

**La Violette** : c<sup>ne</sup> de Salavas, 1825, cadastre napoléonien.

**La Violette** : c<sup>ne</sup> de Thueyts, 1838, cadastre napoléonien.

**Laviolle** : chef-lieu de commune.

**Via Lata** : chef-lieu de commune de Lavilatte, 1289, AD 07, 1283, 3H 1, f°63v°.

**Col des Quatre Vios** : c<sup>ne</sup> de Marcols, 1842, cadastre napoléonien.

**Les Quatre-Vies** : c<sup>ne</sup> du Brignon, 1836, cadastre napoléonien.

**Vies Forcha** : c<sup>ne</sup> de Berzème, 1464, AD 07, C 608.

**Tribies** : c<sup>ne</sup> de Lablachère, 1464, AD 07, C 586.

**El Tribi** : c<sup>ne</sup> de Laurac, 1464, AD 07, C 571.

**Les Tribes** : c<sup>ne</sup> de Montselgues, 1464, AD 07, C 605.

**El Tribi** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sernin, 1464, AD 07, C 567

**Triby** : c<sup>ne</sup> de Jaujac, 1839, cadastre napoléonien.

**Treves** : c<sup>cne</sup> de Soyons, 1391, AD 26, 23H 27, liasse 26, n°10.

**Platea del Trivo** : c<sup>ne</sup> de *Bourg-Saint-Andéol*, XIV<sup>e</sup> siècle, AN, 3AP, H22, f°240.  
Ancienne cote citée par Courteault : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit.

**Tribii** : c<sup>ne</sup> d'Aubenas, 1492, AM Aubenas, AA 1.

**Tribii** : c<sup>ne</sup> de Villeneuve-de-Berg, 1406, Grimaud (A.) : Histoire de Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale, op. cit., p. 49.

**Les Tribles** : c<sup>ne</sup> de Saint-Cierge-la-Serre, 1812, cadastre napoléonien.

**Les Tribles** : c<sup>ne</sup> de Saint-Privat, 1834, cadastre napoléonien.

**Les Tribles** : c<sup>ne</sup> de Saint-Sauveur-de-Montagut, 1812, cadastre napoléonien.

**Les Tribles** : c<sup>ne</sup> de Rochecolombe, 1813, cadastre napoléonien.

**Les Tribles** : c<sup>ne</sup> de Gluiras, 1841, cadastre napoléonien.

**Tribuols** : c<sup>ne</sup> de Saint-Maurice-en-Chalencon, XVIII<sup>e</sup> siècle, carte de Cassini.

**Trebuols** : c<sup>ne</sup> de Rocher, 1833, cadastre napoléonien.

#### DIVERS

**Cotaviol** : c<sup>ne</sup> de Bourg-Argental, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> d'Annonay.

**Chemin des Marchands** : c<sup>ne</sup> de Jaunac, 1841, cadastre napoléonien.

**Montée des Ânes** : c<sup>ne</sup> d'Aubenas, toponyme constaté sur place en 1999.

**Chemin de Varogne** : c<sup>ne</sup> d'Ardoix, 1832, cadastre napoléonien.

**Chemin de Varogne** : c<sup>ne</sup> de Saint-Jean-de-Muzols, 1819, cadastre napoléonien.

**Chemin des Mulets** : c<sup>ne</sup> de Cornas, 1811, cadastre napoléonien.

**Chemin des Mulets** : c<sup>ne</sup> de La Garde-Guérin, Girault (M.) : Le chemin de Régordane..., op. cit., p. 133.

**Malcost** : c<sup>ne</sup> de Privas, 1459, AD 07, J 549, f°10v°.

**Côte de Gastefer** : c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Boutières, 1841, cadastre napoléonien.

**Gastefere** : c<sup>ne</sup> du Cheylard, 1540, AD 07, 3E 157 bis.

**La Devalade** : c<sup>ne</sup> de Saint-André-de-Cruzières, 1831, cadastre napoléonien.

**En Devalenc** : c<sup>ne</sup> des Mézilhac, 1464, AD 07, C 615.

**A Tire-Cuol** : c<sup>ne</sup> d'Issamoulenc, 1464, AD 07, C 562.

#### CORRESPONDANCE TOPONYME – HYDRONYME AU DROIT DES POINTS DE FRANCHISSEMENTS DE RIVIERES

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>COMMUNE</b>	<b>TOPONYME /HYDRONYME</b>	<b>ROUTE CONCERNEE</b>	<b>Paget. II</b>
Andance	Cance	Route rhodanienne	39
Usclades-et-Rieutord	Côte de Loire / Loire	Route de Viviers au Puy	308
Saint-Privat	Luol	Route de Viviers au Puy	301
La Souche	Abrigeon	Route d'Aubenas à Pradelles par Jaujac	345
Saint-Vincent-de-Durfort	Boyon	Route de Saint-Alban aux Ollières	242
Baix	Ozon	Route de Baix à Privas	225
Le Pouzin	Payre	Route rhodanienne	649
Privas	Ouvèze	Route de Baix à Privas	226
Privas	Charalon	Route de Privas à Chalencon	245
Dunières	Dunières	Route de Beauchastel à Chalencon	192
Saint-Michel-d'Aurance	Aurance	Route de Chalencon au Cheylard	199
Saint-Paulet-de-Caisson	Compère	Route de Pont-Saint-Esprit à Barjac	429
Vogüé	Cros d'Auzon / Auzon	Route d'Aubenas à Barjac	414
Labeaume	Labeaume / La Beaume	Route de Ruoms à Joyeuse	426
Malbosc	Aubeau	Route des Vans à Saint-Ambroix	408
Pradelles	Pestel	Régordane	563
Limony	Limony	Route rhodanienne	618
Le Teil	Frayol	Route rhodanienne	665
Vernoux	Dunières	Route de Valence à Chalencon	150
Mas-de-Tence	Malatray	Route de Tournon à Tence	89

**Annexe n°12 : un exemple de litige autour des droits comtaux sur les routes, l'opposition des Polignac puis des Montlaur avec les évêques du Puy**

Confirmation par Louis VII de l'accord conclu entre Pierre, évêque du Puy, et Pons, vicomte de Polignac, interdisant au vicomte de construire de nouvelles forteresses sans l'accord de l'évêque, partageant les revenus des péages et imposant à l'évêque et l'église du Puy ainsi qu'au vicomte d'assurer la protection des marchands, des pèlerins et des voyageurs.

In nomine Patris et Filii et Spiritus Sancti amen. Anno ab incarnatione Domini Mo Co LXXo Illo, domno Alexandro sancte catholice Ecclesie summo pontifice, Ludovico christianissimo rege francorum regnante, controversia, que inter domnum Petrum Aniciensem episcopum et ejusdem ecclesie canonicos, et Poncium Podempniaci vicecomitem, super multis et variis hinc inde querelis vertebatur, coram dominis, scilicet R. dei gratia Viennensi electo, et G. Vivariensi episcopo, et P., eadem gratia Alvernorum episcopo, quorum arbitrio et mandato uterque, datis obsidibus et fid'eijussoribus, se staturos promiserant, auditis ex utraque parte allegationibus, hunc finem amicabile compositione, Deo annuente, sortita est :

In primis, quicquid in moneta vel ledis, sive quibuscumque aliis rebus, in civitate Podii predictus episcopus a prefato vicecomite, per transactionem Parisius factam coram domino Ludovico rege francorum, presentibus comite Theobaldo et Mauricio Pariensi episcopo, multisque proceribus palatii, consecutus fuerat, ejus medietatem vicecomiti restitui ad feudum, et alteram medietatem episcopo et successoribus ejus in perpetuum conversari illesam et sine contradictione vicecomitis et suorum mandaverunt. Et si quis umquam super hac parte episcopo vel successoribus suis controversiam moverit, vicecomes adesse debet episcopo bona fide et deffendere. Domos tamen vicecomitis ad feudum ab episcopo sibi assignaverunt.

Secundo, de quatuor castris, scilicet Saisac, Ainac, Saint Quinti, Senoil, que per eandem transactionem episcopus a vicecomite consecutus fuerat, duo episcopo, et alia duo sine omni retinemento restitui decreverunt.

Tercio, quicquid in castro de Bello Monte aut in territorio vicecomes a domina Fida per donationem aut emptionem adquisierat, totum illud solvi et remitti et ascribi ecclesie in perpetuum, predictum castrum de Belmont et castrum de Cereis, preceperunt.

Quarto, si episcopus vel ecclesia in castro aliquo partem habeat vel in posterum adquisierit, sine ejus consilio vicecomes aut ejus liberi nichil ibi acquirere debent. Idem de castris vicecomitis et de illis in quibus partem habet vel in antea adquisierit, aut ejus filii, quod nichil episcopis aut ecclesia acquirere debet, hoc intelligendum est de dominiis castrorum non de possessionibus et terris planis, quas asquiri ad episopo vel a vicecomite non prohibuernt. Set neque in territorio castri ecclesie debet vicecomes aliquod castrum facere, neque in territorio castri vicecomitis ecclesia.

Quinto, in ecclesiis que sunt in Vallavio nullam exactionibus vicecomitis et suorum filiorum existere ; in terris quoque Aniciensis ecclesie nichil capi vel exigi a vicecomite, preter justas et debitas consuetudines, mandaverunt. Castrum Sancti Pauliani et cetera castra per guerram diruta, tam episcopo quam suis, tam vicecomiti quam suis, licet rehedificare, et neuter alteri debet impedimentum prestare.

De pedagio quod in civitate Anicii auctoritate regis de cetero accipietur, scilicet XIII denarii de unoquoque trossello, tres fient porciones : V denarios percipiat episcopus, III

ecclesia, V vicecomes ad feudum ad episcopo. Set omnes burgienses Anicii ad hoc pedagio immunes existant, et quodcumque dederit lesdam non det pedagium. Preterea annona et vinum et carnes immunes sint a pedagio. Lesde autem metas consuetudinis non excedant. Predictum autem pedagium in uno loco infra civitatem congregetur, et ter in anno aut quater, secundum predictas porciones, inter prenomatos distribuatur. Verum si mercatoribus aut viatoribus, infra terminos inferius designandos, aliquid ablatum vel pro pedagio sive guidagio exactum fuerit, ante distributionem de pedagio restituatur. Pro pedagio enim stratas et vias omnes, per quas mercatores, viatores, peregrini transeunt aut in posterum transire contigerit, et omnes causa negociationis vel peregrinationis et orationis incedentes infra terminos inferius declarandos tam episcopus per se quam ecclesia, quam vicecomes per se, et vicecomes cum episcopo vel cum ecclesia, absente episcopo, fideliter et sine dolo debent custodire, tueri et firmiter deffendere et sibi invicem auxilium et consilium prestare. Ipsi autem episcopus, ecclesia, vicecomes aut filii vel successores eorum, nec pedagium nec lesdam augere nec alibi nec alibi pedagium accipere, nec pro guidagio aliquid recipere, etiam ultro oblatum, ullo modo presumant. Termini ex parte Vivariensis episcopatus : lo Pozatz, Mezillax, Palguillelmus, la Zocha, las Forchas, Furmineus, Guinanda, Casa-meiana, lo Ponz de Lidena, Laniat tro a Lengoina, Aisi, Conelers, Navalla.

Si vero vicecomes aut heres ejus aut qliquis suorum contra hanc conventionem fecerit, et commonitus ab Aniciensis episcopo aut ejus successore, infra XXti dies emendare noluerit, integrum jus, quod ex transactione facta Parisius coram Ludovico rege, consecutus fuerat Aniciensis episcopus, tam in castellis quam in lesdis et moneta et aliis usaticis civitatis Anicii, predicto episcopo et ejus successoribus est in hac amicabile compositione reservatum.

AN, J 294 ; Chassaing (A.) édit. : Chroniques de Estienne Médicis, bourgeois du Puy, ou Liber de Podio, op. cit., p. 71-72 ; Baluze : Histoire généalogique de la maison d'Auvergne, op. cit., t. II, p. 68 ; Layettes du Trésor des Chartes, t. I, n° 245 ; Luchaire (A.) : Etude sur les actes de Louis VII, op. cit., n° 639 p. 301.

*Philippe Auguste, roi de France, confirme un accord conclu entre Robert, évêque du Puy, et Pons de Montlaur. Ils pourront tous deux lever un péage sur la voie publique près du château de Charbonnier, que l'évêque pourra fortifier. Pour sa part, le seigneur de Montlaur est tenu de protéger les marchands depuis La Souche et depuis Largentière jusqu'au Puy.*

R., Dei gratia Aniciensis episcopus, universis presentes litteras inspecturis, in Domino salutem. Noverint universitas quod karissimus dominus meus Ph., illustrissimi rex Francie, ad petitionem meam et concensum meum, concessit mihi et successoribus meis, et Poncio de Monte-Lauri et heredibus suis quoddam pedatgium levandum in strata publica, juxtra castrum meum de Charboneriis, in eo loco ubi strata propinquior est Chaboneriis, et ibidem, scilicet in strata, fiet borda communis ad levandum pedagium, salva mihi et successoribus meis justicia mea ejusdem loci et jure meo, ita quod ibidem nulla construi poterit fortericia. Sic autem levabitur dictum pedatgium per me et successores meos, et dictum P. et heredes suos : de qualibet grossa bestia, que portabit trossellum vel mercaturam, levabantur quindecim Claramontes qui valent triginta Podienses ; et de qualibet parva bestia, que portabit sal vel bladum, tres podienses. De quibus omnibus

capiet episcopus Aniciensis et successores sui terciam partem, et ego et heredes mei duas partes. Et istud pedatgium levabitur de grossa bestia et de parva ad usus et consuetudines quibus levantur recta pedagia in partibus illis. Et ad hoc pedatgium levandum habebit episcopus memoratus servientem suum proprium et ego meum. Ego etiam et heredes mei dictas duas partes, quas habebimus in dicto pedagio, tenebimus in perpetuum, ad episcopo Aniciensi et successoribus ejus. Preterea ego et successores mei tenemur conducere et custodire mercatores transeuntes de la Ceouche usque ad Podium, et ab Argenteria usque ad civitatem Aniciensem. Quicquid autem forefactum fuerit mercatoribus transeuntibus infra predictas metas, episcopus Aniciensis et ego tenebimur emendare unusquisque pro parte sua. Dicto autem episcopo Aniciensi et successoribus ejus licet firmare castrum suum de Charboneriis, herbergare et augmentare pro voluntate sua. Et sciendum quod pax perpetua et firma facta est inter me et prefatum episcopum, coram domino rege, de omnibus controversiis et querelis hactenus habitis inter nos, salvis privilegiis a domino Papa et a domino rege episcopo et Aniciensi ecclesie concessis in omnibus aliis. Insuper plegios et securitatem dominio Archembaudo de Borbonio, pro domino rege, de quingentis marcis argenti, de bono et fidei servicio faciendo domino regi et de supradictis conventionibus firmiter tenendis, tali condicione quod, si contra eas aliquatemus venirem, plegii mei tenerentur solvere domino regi vel ejus mandato dictas quingentas marcas argenti infra quadraginta dies submonitionis ejus, et dominus rex posset assignare ad ea omnia que de ipso teneo et ea tamdiu tenere quousque esset ei emendatum per judicium curie sue. Hec autem omnia supradicta, tactis sacrosanctis, juravit dictus Pontius se bona fide et fideliter servaturum. Similiter si dictus Pontius de jure deficeret in curia mea, ego possem assignare ad ea omnia que de me tenet et ea tamdiu tenere quousque esset mihi emendatum per judicium curie mee. Actum Parisius, anno domini Mo CCo nonodecimo, mense novembris.

Layettes du Trésor des Chartes, t. I, n°1371, p. 492 ; AN, J 332.

*Hommage de Pons de Montlaur à Philippe Auguste pour plusieurs châteaux rappelant que ce dernier a concédé à Robert, évêque du Puy et à Pons de Montlaur un péage à prélever sur la route qui jouxte le château de Charbonnier*

Ego Pontius de Monte Lauri notum facio universis, presentibus pariter et futuris, quod karissimo domino meo Ph., illustri Francie regi, feci hominagium contra omnes homines qui possunt vivere et mori, et, tactis sacrosanctis, juravi eidem bonum et fidele servicium faciendum videlicet de hiis castris : de Monte Boneti, de Vabres, de Agran, de Monte Auroso et de Chambon ; et eadem castra teneor ei reddere, ad magnam vim et ad parvam, quocienscumque ad eodem domino rege vel ejus certo mandato super hoc fuero requisitus. Dominus autem rex, ad petitionem et concensum domini mei R., Aniciensis episcopi, concessit eidem episcopo et successoribus ejus, et mihi et heredibus meis, quoddam pedatgium levandum in strata publica, juxta castrum meum de Charboneriis, in eo loco ubi strata propinquior est Chaboneriis, et ibidem, scilicet in strata, fiet borda communis ad levandum pedatgium, salva mihi et successoribus meis justicia mea ejusdem loci et jure meo, ita quod ibidem nulla construi poterit fortericia. Sic autem levabitur dictum pedatgium per me et successores meos, et dictum P. et heredes suos : de qualibet grossa bestia, que portabit trossellum vel mercaturam, levabantur quindecim Claramontes qui valent triginta Podienses ; et de qualibet parva bestia, que portabit sal vel

bladum, tres podiensses. De quibus omnibus capiet episcopus Aniciensis et successores sui terciam partem, et ego et heredes mei duas partes. Et istud pedatgium levabitur de grossa bestia et de parva ad usus et consuetudines quibus levantur recta pedagia in partibus illis. Et ad hoc pedagium levandum habebit episcopus memoratus servientem suum proprium et ego meum. Ego etiam et heredes mei dictas duas partes, quas habebimus in dicto pedagio, tenebimus in perpetuum, ad episcopo Aniciensi et successoribus ejus. Preterea ego et successores mei tenemur conducere et custodire mercatores transeuntes de la Ceouche usque ad Podium, et ab Argenteria usque ad civitatem Aniciensem. Quicquid autem forefactum fuerit mercatoribus transeuntibus infra predictas metas, episcopus Aniciensis et ego tenebimur emendare unusquisque pro parte sua. Dicto autem episcopo Aniciensi et successoribus ejus licet firmare castrum suum de Charboneriis, herbergare et augmentare pro voluntate sua. Et sciendum quod pax perpetua et firma facta est inter me et prefatum episcopum, coram domino rege, de omnibus controversiis et querelis havtenus habitis inter nos, salvis privilegiis a domino Papa et a domino rege episcopo et Anciensis ecclesie concessis in omnibus aliis. Insuper plegios et securitatem dominio Archembaudo de Borbonio, pro domino rege, de quingentis marcis argenti, de bono et fideli servicio faciendo domino regi et de supradictis conventionibus firmiter tenendis, tali condicione quod, si contra eas aliquatemus venirem, plegii mei tenerentur solvere domino regi vel ejus mandato dictas quingentas marcas argenti infra quadraginta dies submonitionis ejus, et dominus rex posset assignare ad ea omnia que de ipso teneo et ea tamdiu tenere quousque esset ei emendatum per judicium curie sue. Hec autem omnia supradicta, tactis sacrosanctis, juravi me bona fide et fideliter servaturum. Actum Parisius, anno domini millesimo ducentesimo nonodecimo, mense novembri.

Baluze : *Histoire généalogique de la maison d'Auvergne*, op. cit., t. II, p. 86-87 ; *Layettes du Trésor des Chartes*, t. I, n° 1370, p. 491-492 ; AN, J 304, n° 50.

## Annexe n°13 : tableau récapitulatif des péages levés en Vivarais et sur ses marges

Seuls y figurent les péages médiévaux, ou mentionnés à l'époque Moderne mais pour lesquels on peut penser qu'il sont d'origine médiévale.

La date et la référence données correspondent à la première mention connue.

Les péages de plein droit sont inscrits en majuscule. Les noms qui suivent correspondent à des postes de perception.



---

<sup>2393</sup> ) *Suc Albes* : lieu-dit non identifié.

RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

ALBA	1393	Acte aujourd'hui perdu, extrait du minutier « <i>Semper</i> » de M <sup>e</sup> Chabrier, f° 82, publié par Fillet : « Aps féodal et ses dépendances », <i>art. cité</i> , p. 354.
ALES	1187	<i>Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy</i> , n°60.
ALLIER?	1452	AD 07, C 196, p. 471.
ANNONAY * Boulieu	1267 1367	Chevalier (U.) : <i>Regeste Dauphinois, op. cit.</i> , t. II, n°10577. AN, P 1360/1, cote 795.
ANTRAIGUES	1279	AD 38, B 3537.
ARGENTAL * Bourg-Argental	1296 1473	AN, P1396/1. AD 42, collection Chaleyser, Ms. 80, p. 82.
ARRAS	1260	Chevalier (U.) : <i>Regeste Dauphinois, op. cit.</i> , t. II, n°9610.
AUBENAS * Pont-d'Aubenas	1276 1413	B.N.F., Nouv. Acqu. Lat., Ms. 3381. Vogüé (E.-M.) de : <i>Une famille vivaroise, op. cit.</i> , t. 1, p. 94.
AY	XIV <sup>e</sup>	AD 07, 59J 54, p. 162.
BAIX * Le Péage	1243	AD 07, AA 2, n°1. Toponyme actuel.
BEAUCHASTEL	1299	AD 07, 1E 1583.
BEAUDINER * Saint-Bonnet-le-Froid	1264 1264	AN, H <sup>4</sup> 3082/1. AN, H <sup>4</sup> 3082/1.
BORNE * Le Bez * St-Etienne-de-Lug. * <i>Suc Albes</i> <sup>(2393)</sup>	1245 1531 1328 1328	AD 48, 3J 6. Merle-Comby (M.-C.) : « Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », <i>art. cité</i> , p. 115-116. AD 30, A 1, f°1023. AD 30, A 1, f°1023.
BOUCIEU	1291	Poncer (J.-A.) : <i>Mémoire historique sur le Haut-Vivarais, op. cit.</i> , t. 1, p. 58.
BOULOGNE	1355	AN, JJ 93, n°173.
BOURG-SAINT-ANDEOL	1241	AM Bourg-Saint-Andéol, CC 53.

<sup>2393</sup> ) *Suc Albes* : lieu-dit non identifié.

<b>ALBA</b>	<b>1393</b>	<b>Acte aujourd'hui perdu, extrait du minutier « Semper » de M<sup>e</sup> Chabrier, f° 82, publié par Fillet : « Aps féodal et ses dépendances », art. cité, p. 354.</b>
CHALENCON	1251	AD 38, B 2700.
CHADENAC * Bruc	1278 1278	André (F.) : « Une charte relative à l'abbaye de Saint-Chaffre », art. cité, p. 40-47 André (F.) : « Une charte relative à l'abbaye de Saint-Chaffre », art. cité, p. 40-47.
CHARBONNIER * La Borda	1219 1219	AN, J 304, n° 50. AN, J 304, n° 50.
CHARMES * Rue du Péage	1319	AN, 265AP 179, dossier 3, f°3v°. Toponyme actuel.
CHATEAUBOURG	1335	<i>Bulletin de la Société d'Archéologie et de Statistique de la Drôme</i> , 1868, p. 405-429.
CHATEAUNEUF * Le Monastier	1283 1392	Poncer (J.-A.) : <i>Mémoire historique sur le Haut-Vivarais</i> , op. cit., t. 1, p. 78. AD 07, 13H 2, f°39r°.
CHATEAUNEUF DE VERNOUX	1395	AD 07, 2E 2014, f°21v°.
CRUSSOL	1406	AD 34, A 7, f°385.
DURFORT * St Fortunat	1394 1394	AD 07, C 196, p. 709. AD 07, C 196, p. 709.
FOURCHADES * Clapas	1300 1512	AD 07, 3J 23, n°3, f°12v°. Fonds privé, photocopie communiquée par Laurent Haond.
FROMIGERE	1226	AD 34, C 8666 ; AN, H <sup>4</sup> 3071/2.
GEORAND * Usclades	1321	AD 07, 3H 1, f°1 et 3H 9.
GLUIRAS	1333	AD 07, C 196, p. 172.
GROZON	1303	AD 38, B 3560.
JAUJAC * La Tailhade	XVI <sup>e</sup> 1509	AD 30, A 3, p. 2513. AD 07, 13H 2, f° 63v°.
JOYEUSE * Le Péage	1237 1531	B.N.F, Nouv. Acqu. Fr., Ms. 3397, f°188-191. Merle-Comby (M.-C.) :

RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

ALBA	1393	Acte aujourd'hui perdu, extrait du minutier « <i>Semper</i> » de M <sup>e</sup> Chabrier, f° 82, publié par Fillet : « Aps féodal et ses dépendances », <i>art. cité</i> , p. 354.
		« Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », <i>art. cité</i> , p. 115-116.
LA BATIE DE CRUSSOL	1429	AD 26, 2E 2666, f°40v°.
LA GARDE-GUERIN * Le Thort * Bayard	1242 1714 1639	André (F.) : « La Garde-Guérin et ses consuls », <i>art. cité</i> , p. 55-97. AD 30, C 168, n°12. AD 30, C 168, n°12.
LA SAUVETAT	1230	Jacotin (A.) : <i>Preuves de la maison de Polignac, op. cit.</i> , t. I, n°15.
LA TOURETTE	1489	AD 07, C 196, p. 519.
LA VOULTE	1235	Chevalier (U.) : <i>Regeste Dauphinois, op. cit.</i> , t. II, n°7392.
LABEAUME	1322	AD 34, A 5, f°89.
LAMASTRE	1293	AN, 513AP 14.
LAPTES * La Sainte	1285 1285	Lascombe (A.) : <i>Hommages des évêques du Puy</i> , p. 241. Lascombe (A.) : <i>Hommages des évêques du Puy</i> , p. 241.
LARDEYROL	XIV <sup>e</sup>	Perrel (P.) : <i>Yssingeaux et le pays des sucs, op. cit.</i> , t. 2, p.16.
LE CHEYLARD	1739	AD 34, C 1799.
LE POUZIN	1339	AD 07, C 196.
LE TEIL	1262	Roche (A.) : <i>Armorial généalogique et biographique des évêques de Viviers, op. cit.</i> , t. I, p. 233.
LUC	1255	AN, J 318.
MAHUN * Lalouvesc * Satillieu	1264 1398 1398	AN, H <sup>4</sup> 3082/1. AN, KK 1230. AN, KK 1230.
MALBOSC	1269	ADL, E 248.
MALLEVAL * Boeuf * Maclas	1310 1446 XV <sup>e</sup>	AN, P 1397/1, cote 469. AD 38, B 2898. AD 42, 1J 146, p 6.

ALBA	1393	Acte aujourd'hui perdu, extrait du minutier « <i>Semper</i> » de M <sup>e</sup> Chabrier, f° 82, publié par Fillet : « Aps féodal et ses dépendances », <i>art. cité</i> , p. 354.
MAYRES * Chamlonge * Chaumiène	1280 1548 1308	AN, H <sup>t</sup> 3101. AD 07, 2E 1537, f°357v°. AD 07, 19J 91, n°5.
MEZENC * Malpas	1205	AD 07, 3H 10. AD 07, 3H 10.
MEZILHAC	1267	AD 07, C 196.
MONTPEZAT * Auleyre	1356 1453	AD 41, F 118. AD 07, 2E 272.
MONTUSCLAT	1257	AD 07, 29J 4, n°5.
NAVES * Les Vans * Les Salelles ?	1269 1269 1277	AD 48, G 129. AD 48, E 248. BM Avignon, Ms 1382, f°245v°.
OZON	1415	AD 07, C 196, p. 433.
PETIT PARIS	1255	AD 48, E 248.
PEYRAUD	1380	Nicod (E.) : « La maison de Fay-Gerlande », <i>art. cité</i> , p. 153.
PORTES	1219	AD 30, C 168.
PRIVAS * Coux * Malpas * Escrinet	1277 1466 1281 1281	AN, J 288, n°3. AM de Privas, AA 3, 4 et 5. AD 38, B 3522. AD 38, B 3522.
QUEYRIERES * Le Perthuis	XIV <sup>e</sup> XIV <sup>e</sup>	Lascombe (A.) : <i>Répertoire général des hommages des évêques du Puy, op. cit.</i> , p. 120.
RAPHAEL	1327	AD 07, C 196, p. 86.
RETOURTOUR	1289	AD 07, C 196.
ROCHEBLOINE?	1310	AN, P 1397/1, cote 469.
ROCHEMAURE * Meysse	1226 1226	AM Viviers, AA 1 AM Viviers, AA 1.
SERRIERES	1224	Chevalier (U.) : <i>Cartulaire de Léoncel, op. cit.</i> , n°LXXVIII.
SOYONS	VII <sup>e</sup>	Zelemmer (K.) : <i>Formulae Merovingici et Karolini Aevi, op. cit.</i> , p. 107.
SOYONS	1157	AD 26, 12 G 108.
St-AGREVE	1261	AD 38, B 3894.
LES EPERVIERS * St-Cirgues	1279 1279	AD 38, B 3557. AD 38, B 3557.
St-ROMAIN?	1291	Poncer (J.-A.) : <i>Mémoire historique sur le Haut-Vivarais, op. cit.</i> , t. 1, p. 58.

ALBA	1393	Acte aujourd'hui perdu, extrait du minutier « <i>Semper</i> » de M <sup>e</sup> Chabrier, f° 82, publié par Fillet : « Aps féodal et ses dépendances », <i>art. cité</i> , p. 354.
TOURNON	1197	Chevalier (U.) : <i>Cartulaire de Léoncel, op. cit.</i> , n°LIX.
VILLEFORT	1269	AD 48, E 248.
VILLENEUVE	1284	Régné (J.) : <i>Histoire du Vivarais, op. cit.</i> , t. 2 : <i>Le développement politique et administratif du pays de 1039 à 1500</i> , p. 110.
VIVIERS	1147	Devic (Cl.) et Vaissette (J.) : <i>Histoire générale du Languedoc</i> , éd Privat, <i>op. cit.</i> , t. VIII, Col. 1160.
VOCANCE	1351	AD 07, C 96, f°231.

## Annexe n°14 : tableau récapitulatif des relations château-route

### *Cas d'interrelation route-château*

- 1a : aucune relation apparente 1b : aucune relation directe, existence d'un poste de perception de péage sur la route 2a : attraction de la route sur le château lors de sa fondation 2b : attraction de la route sur le château par déplacement après sa fondation 3a : attraction d'un *castellum* sur la route provoquant un déplacement d'itinéraire 3b : attraction d'un *castrum* sur la route provoquant un déplacement d'itinéraire \_P : château péager

<b>Aizac</b>			<b>1a</b>
Ajoux			1a
Alba	r. de Viviers au Puy	P	1b
Allier		P	1a
Annonay	r. du Rhône au Velay	P	2a
Antraigues	r. d'Aubenas au Cheylard	P	2a
Argental	r. de Vienne au Puy	P	1b ?
Arlempdes			1a
Arras	r. rhodanienne	P	1b ?
Asperjoc			1a
Asseyne			1a
Aubenas	r. de Viviers au Puy	P	3b
Aubignas			1a
Ay		P	1a
Aujac			1a
Baix	r. rhodanienne	P	1b
Balazuc			1a
Banne	r. d'Aubenas à Alès		2a
Barjac	r. de Pt-St-Esprit à Joyeuse	P	2a
Barrès			1a
Beauchastel	r. rhodanienne	P	2a
Beaudiner	r. de Tournon au Puy	P	1b
Beaumont			1a
Bidon			1a
Boffres	r. de Valence au Puy	P	2a
Borne	r. de Joyeuse à Luc	P	1b
Boulogne	r. de Privas à Aubenas	P	1b ?
Bourg-Saint-Andéol	r. rhodanienne	P	1a
Brésis	r. de St-Ambroix à Villefort	P	2a
Brion	r. du Cheylard à St-Agrève	P?	2a
Brison	r. de Largentière à Luc		2a
Burianne			1a
Burzet			1a
Chadenac		P	1b
Chalencon	r. de Valence au Puy	P	2b
Chambarlhac			1a
Chanéac			1a
Chapteuil			1a
Charmes	r. rhodanienne	P	1b
Chassiers			1a
Châteaubourg	r. rhodanienne	P	2a
Châteauneuf-de-Boutières			1a
Châteauneuf-du		P	1a

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Aizac</b>			<b>1a</b>
Monastier			
Châteauneuf-de-Vernoux			1a
Châteauvieux (à Saint-Cirgues)			1a
Châteauvieux (à Borne)			1a
Châteauvieux (à Aubenas)	r. de Viviers au Puy		2a
Châteauvieux (à Chalencon)			1a
Châteauvieux (à Ozon)			1a
Chazeaux			1a
Cheylus			1a
Chomérac	r. de Baix à Privas et au Puy		2a
Contagnet			1a
Corbières			1a
Cornillon			1a
Crussol		P	1a
Désaignes			1a
Don			1a
Dunières	r. de Vienne au Puy		2a
Durfort		P	1a
Durtail			1a
Empurany			1a
Eynac			1a
Escrinet	r. de Privas à Aubenas	P	2a
Fabras			1a
Fanjau			1a
Fay	r. de St-Julien au Puy		2a
Fourchades		P	1b
Géorand		P	1b
Génolhac	Régordane	P	3b
Gluiras		P	1a
Gras			1a
Grospierres			1a
Grozon	r. de Valence au Puy	P	2a
Iserand			1a
Jaujac	r. d'Aubenas à Luc	P	2a
Joannas			1a
Joyeuse	r. d'Aubenas à Alès et de Pt-St-Esprit à Luc	P	2a
La Bâtie-de-		P	1a



<b>Aizac</b>			<b>1a</b>
Crussol			
La Roche d'Aps	r. de Viviers au Puy		2a
La Tourette		P	1a
La Voulte	r. rhodanienne	P	2a
Labâtie-D'Andaure			1a
Labeaume	r. de B-St-Andéol à Joyeuse	P	2a
Lac	r. de Baix à Privas et au Puy		2a
Lafarre			1a
Lafigère			1a
Lagorce	r. d'Aubenas à Uzès		2b
Lamastre	r. de Tournon au Puy	P	2a
Lanas			1a
Laptes	r. de Vienne au Puy	P	1b
Lardeyrol		P	1a
Largentièrre		P	1a
Laurac	r. d'Aubenas à Alès		2a
La Garde-Guérin	Régordane	P	2a
Le Béage			1a
Le Cheylard	r. de la vallée de l'Eyrieux	P?	2a
Le Pouzin	r. rhodanienne	P	2a
Le Roux	r. de Montpezat à Pradelles		2a
Le Teil	r. rhodanienne	P	1a
Les Eperviers		P	1a
Loubaresse	r. de Largentièrre à Luc	P	2a
Lourse			1a
Luc	r. rhodanienne	P	2a
Mahun		P	1a
Malarce		P	1a
Malbosc		P	1a
Malleval	r. de Vienne au Puy	P	3b
Mayres		P	1a

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Aizac</b>			<b>1a</b>
Meyras	r. de Viviers au Puy	P	2a
Mézenc		P	1a
Mézilhac	r. de Privas au Puy	P	2a
Mirabel			1a
Montagut		P	1a
Montalet	r. de St-Ambroix à Villefort		2a
Montbrun			1a
Montchal	r. de Vanosc à Argental		2a
Montlaur			1a
Montpezat	r. de Viviers au Puy	P	2a
Montréal			1a
Montréal (à Mars)	r. de Tournon au Puy		2a
Montusclat	r. de Tournon au Puy	P	2a
Oriol	r. de Silon à Satillieu		2a
Ozon		P	1a
Paris	r. de Joyeuse à Luc	P	3b
Peyraud	r. rhodanienne	P	1a
Pierregourde		P	1a
Plats			1a
Portes	Régordane	P	2a
Pradelles	Régordane		2a
Privas	r. du Pouzin au Puy	P	2a
Queyrières		P	1a
Raphaël		P	1a
Retourtour		P	1a
Revirand	r. de Silon à Satillieu		2a
Rochebloine		P	1a
Rochebonne			1a
Rohecolombe			1a
Rochefort			1a
Rochemaure		P	1a
Rochemure			1a

<b>Aizac</b>			<b>1a</b>
Rochessauve			1a
Saint-Agrève	r. de Tournon au Puy	P	2a
Saint-Alban			1a
Saint-Ambroix	r. d'Aubenas à Alès	P	2a
Saint-Andéol-de-Berg			1a
Saint-Fortunat		P	1a
Saint-Just	r. rhodanienne		2a
Saint-Laurent-les-Bains	r. de Joyeuse à Luc		2a
Saint-Laurent-sous-Coiron			1a
Saint-Marcel-d'Ardeche	r. rhodanienne		2a
Saint-Marcel-de-Crussol			1a
Saint-Martin			1a
Saint-Montan			1a
Saint-Pons			1a
Saint-Remèze	r. de B-St-Andéol à Joyeuse		2a
Saint-Romain		P	1a
Saint-Vincent-de-Barrès			1a
Salavas	r. d'Aubenas à Uzès		2a
Sampzon			1a
Sceautres			1a
Seray			1a
Serrières	r. rhodanienne	P	3b
Servissas			1a
Solignac			1a
Solignac (Velay)			1a
Soyons	r. rhodanienne	P	2a ?
Tauriers			1a
Thines			1a
Thorrenc			1a
Toulaud	r. de Soyons à Chalencon		2a
Tournon	r. rhodanienne	P	2a
Tournon-lès-Privas	r. de Chalencon à Privas		2a ?
Ucel	r. de Viviers au	P	2a

Aizac			1a
	Puy		
Uzer	r. d'Aubenas à Alès		2a
Vallon			1a
Vals	r. de Viviers au Puy		2a
Vernon			1a
Vinezac			1a
Villefort	Régordane	P	2a
Viviers	r. rhodanienne	P	1a
Vocance	r. d'Annonay au Puy	P	2a
Vogüé			1a

## Annexe n°15 : nombre de feux des paroisses vivaroises en 1464

Localité	Feux
1. Annonay	299
2. Aubenas	231
3. Thueyts	249 (*)
4. Montpezat	214 (*)
5. Tournon	197
6. Burzet	190
7. Chassiers	186 (*)
8. Bourg-Saint-Andéol	185
9. Coucouron	178 (*)
10. Viviers	174
11. Desaignes	149 (*)
12. Meyras	141 (*)
13. Saint-Fortunat	136 (*)
14. Saint-Marcel (d'Ardèche)	136
15. Pradelles	131
16. Privas	130
17. Genestelle	120 (*)
18. Vals	119 (*)
19. Largentière	118
20. Lamastre	116
21. Le Cheylard	115
22. Satillieu et Saint-Pierre-sur-Doux	112 (*)
23. Serrières	112
24. Joyeuse	110
Valgorge	110 (*)
Rochemaure	109
Jaujac	107
Mayres	107
Gluires	107
Saint-Martin-de-Valamas	107
Ailhon	103
Mariac	103
Fay et Les Vastres	101
Saint-Agrève	101
Sablères	98
Montselgues	97
Saint-Etienne-de-Lugdarès	94
Mirabel	91
Antraigues et Ayzac	87
Vernon	86
Baix	85
Joannas	82
Saint-Montan	82

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Localité</b>	<b>Feux</b>
Pierregourde avec Beauchastel	81
Arlempdes	80
Silhac	79
Vanosc-en-Vocance	79
Saint-Eienne-de-Mélas	78
Saint-Julien-de-Lablachère	78
Saint-Péray	78
Sanilhac	77
Beaumont	76
Saint-Laurent-les-Bains	76
Saint-Martial	75
Chanéac et Chambarlhac	73
Saint-André-Lachamp	73
Toulaud	73
Vesseaux	71
Saint-Jean-de-Pourcharesse	69
Rochepeule	67
Issarlès	66
Saint-Jean-le-Centenier	66
Soyon	66
Labâtie d'Andaure	65
Marcols	65
Le Pouzin	64
Coux	64
Gras	63
Payzac	63
Saint-Julien-Boutières	63
Saint-Pierre-de-Colombier	63
Balazuc	62
Chomérac	62
Borée	60
Boffres	59
Gilhoc et Grozon	59
Ozon et Eclassan	59
Saint-Félicien et Vaudevant	59
Boulieu	58
La Souche	58
Vallon	57
Chalencon	56
Rocles	56
Saint-Laurent-sous-Coiron et Lussas	56
Cros-de-Géorand	55
Empurany	55

Localité	Feux
Saint-Pons	55
Le Béage	54
Saint-Jean-Roure	54
Ribes	53
Andance	52
Lachapelle-Graillose	52
Saint-Julien-Labrousse	52
Saint-Victor	52
Arcens	51
Peyraud et Verlieu	51
Saint-Didier-de Crussol	51
Saint-Etienne-de-Boulogne	51
Saint-Genest-Lachamp	51
Vernoux	51
Juvinas	50
Mauves	50
Sainte-Marguerite-Lafigère	50
Rochesauve	50
Pranles	49
Arlebosc	48
Nieigles	48
Devesset	47
Lagorce	47
Lespéron	47
Mézilhac	46
Dompnac	44
GrosPierre	44
Lavilledieu	44
Prades	44
Saint-Romain-le-Désert	44
Thorrenc	44
Préaux	43
Vinezac	43
Fabras	42
Labeaume	42
Prunet	42
Ruoms	42
Saint-Alban-d'Ay	42
Saint-Cirgues-en-Montagne	42
Alba	41
Saint-Pierreville	41
Les Salelles	41
Ucel	41

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Localité</b>	<b>Feux</b>
Roiffieux	40
Saint-Cirgues-de-Prades	40
Charmes	39
Les Assions	39
Saint-Désirat	39
Saint-Jean-Chambre	39
Valvignières	39
Asperjoc	38
Montagut	38
Saint-Andéol-de-Fourcharde	38
Saint-Christol	38
Saint-Mélany	38
Quintenas	37
Saint-Julien-du-Serre	37
Saint-Julien-Vocance	37
Saint-Martin-le-Supérieur	37
Saint-Privat	37
Saint-Vincent de Barrès	37
Issamoulenc	36
Mahun et Veyrines	36
Saint-Paul-de-Tartas	36
Saint-Arcons-de-Barges	35
Bosas	34
Saint-Etienne-du-Serre	34
Saint-Georges-les-Bains	34
Villevocance	34
Faugères et Saint-Genest-de-Beauzon	33
Mazan et Mézeyrac	33
Malarce	33
Saint-Andéol-de-Vals	33
Saint-Sernin	33
Tournon et Lyas	33
Flaviac	32
Saint-Maurice-d'Ardèche	32
Saint-Michel-d'Aurance	32
Saint-Paul-de-Tartas	32
Saint-Sylvestre	32
Sceautres	32
Cruas	31
Dornas	31
Malbosc	31
Saint-Clément-en-Montagne	31
Saint-Prix	31



Localité	Feux
Saint-Remèze	31
Saint-Thomé	31
Vocance	31
Vogüé	31
Cornas	30
Saint-André-des-Effangeas	30
Saint-Marcel (de Crussol)	30
Sarras et Revirand	30
Lachapelle-sous-Aubenas	29
Lavillatte	29
Sainte-Eulalie	29
Saint-Julien-du-Gua	29
Saint-Michel-de-Chabrillanoux	29
Saint-Vincent-de-Durfort	29
Les Nonières	28
Aubignas	27
Peaugres	27
Saint-Barthélemy-le-Meil	27
Saint-Basile	27
Saint-Barthélemy-le-Pin	26
Banne	26
Vagnas	26
La Fare	25
Saint-Jeure-d'Ay	25
Saint-Just	25
Alissas	24
Charnas	24
Etables	24
Saint-Etienne-du-Vigan	24
Saint-Priest	24
Châteauneuf-de-Vernoux	23
Saint-Maurice-en-Chalencon	23
Laveyrune	22
Saint-Julien-Lachamp	22
Saint-Symphorien	22
Salavas	22
Vernosc	22
Arras	21
Uzer	21
Brahic	20
Colombier-le-Vieux	20
Saint-Alban-sous-Sampzon	20
Saint-Appolinaire-de-Rias	20

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Localité</b>	<b>Feux</b>
Saint-Romain-de-Lerm	20
Sauveplantade	20
Cellier-du-Luc	19
Félines	19
Le Monestier-Vocance	19
Saint-André-de-Creysseilles	19
Saint-Clément-sous-Pradelles	19
Saint-Marcel-lès-Annonay	19
Saint-Martin-l'Inférieur	19
Ajoux	18
Chaudeyrolles et Mézenc	18
Colombier-le-Jeune	18
Mas de Fons	18
Monnens en Cluac	18
Sagnes	18
Saint-Barthélemy-le-Plain	18
Saint-Cierge (-la-Serre)	18
Arsac, Prat et Chanteloube	17
Concoules	17
Creyssac	17
Plats	17
Saint-Pierre-la-Roche	17
Virac	17
Gourdon	16
Lalouvesc	15
Saint-Clair	15
Saint-Pierre-de-Berzème	15
Talencieux	15
Savas	14
Vion	14
Lemps	13
Freyssenet	13
Saint-Germain	13
Saint-Julien-en-Saint-Alban	13
Ardoix	12
Bessas	12
Châteaubourg	12
Iserand et Sècheras	12
Courry	11
Saint-Maurice-d'Ibie	11
Le Pouzat	10
Pourchères	10
Cheminas et Ceintres	9

Localité	Feux
Saint-Alban-en-Montagne	9
Saint-Andéol-de-Berg	9
Sampzon	9
Saint-Bauzile	8
Saint-Julien-le-Roux	8
Loubaresse	7
Veyras	7
Le Crestet	6
Saint-Lager-Bressac	14
Saint-Martin-d'Arc	4
Goudoulet	
Larnas	
Le Crouzet près Boucieu	
Lieu d'Ay	
Mas de Mauras	
Montbrun	
Monteil	
Retourtour	
Saint-Cyr	
Vazeilles et dépendances	
Tableau établi à partir de AD 07, C 557.	

Les cases portant une (\*) sont celles pour lesquelles les données sont manifestement aberrantes ou rassemblent plusieurs paroisses, où ne reflètent pas la seule population agglomérée au chef-lieu dans le cas de secteurs où un habitat dispersé particulièrement fort subsiste dans de très grandes paroisses.

## Annexe n°16 : répartition de la taille (aide et crue cumulées) de l'année 1478

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Localité</b>	<b>Total taille</b>
1. Annonay	1354
2. Aubenas	
3. Tournon	968
4. Bourg-Saint-Andéol	822
5. Saint-Fortunat	617 (*)
6. Pradelles	497
7. Privas	475
8. Joyeuse	411
9. Chassiers	400 (*)
10. Viviers	386
11. Satillieu et Saint-Pierre-sur-Doux	379 (*)
12. Saint-Marcel (d'Ardèche)	370
13. Chalencon	361
14. Largentière	352
15. Saint-Montan	332
16. Fay et Les Vastres	324
17. Serrières	307
18. Le Cheylard	292
19. Le Pouzin	291
20. Desaignes	289
21. Pierregourde avec Beauchastel	286
22. Saint-Agrève	281
23. Gluiras	280
24. Burzet	270
25. Montpezat	262
26. Valgorge	261
27. Rochemaure	261
28. Mirabel	256
29. Gilhoc et Grozon	242
30. Saint-Martin-de-Valamas	232
31. Montselgues	230
32. Coucouron	227
33. Baix	227
34. Jaujac	226
35. Silhac	225
36. Beaumont	225
37. Coux	221
38. Vallon	221
39. Saint-Julien-Labrousse	221
40. Soyon	220
41. Antraigues et Ayzac	215
42. Vernon	215
43. Saint-Etienne-de-Mélas	202

<b>Localité</b>	<b>Total taille</b>
44.Mariac	201
45.Saint-Péray	199
46.Chanéac et Chambarlhac	198
47.Saint-Julien-de-Lablachère	195
48.Faugères et Saint-Genest-de-Beauzon	195
49.Lagorce	191
50.Sanilhac	186
51.Rochesauve	184
52.Saint-Laurent-les-Bains	177
53.Ruoms	176
54.Joannas	172
55.Préaux	171
56.Saint-Victor	170
57.Genestelle	166
58.Toulaud	163
59.Vals	161
60.Saint-Martial	160
61Borée	157
62.Boulieu	157
63.Saint-Remèze	157
64.Saint-Jean-le-Centenier	156
65Gras	155
66.Chomérac	152
67.Mahun et Veyrines	152
68.Vesseaux	151
69.Balazuc	151
70.Mauves	149
71.Vion	148
72.Mayres	145
73.Arlempdes	145
74.Empurany	145
75Saint-Pons	145
76.Mazan et Mézeyrac	145
77.Grospierre	144
78.Saint-Félicien et Vaudevant	143
79.Banne	143
80Saint-Alban-d'Ay	141
81.Saint-Etienne-de-Lugdarès	140
82.Payzac	139
83.Andance	139
84.Sainte-Marguerite-Lafigère	138
85.Saint-Vincent de Barrès	135
86.Sarras et Revirand	127

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Localité</b>	<b>Total taille</b>
87.Sablères	123
88.Vinezac	123
89.Saint-Andéol-de-Vals	123
90.Saint-Romain-le-Désert	122
91.Ozon et Eclassan	120
92.Saint-Etienne-de-Boulogne	115
93.Thueyts	114
94.Saint-Laurent-sous-Coiron et Lussas	114
95.Meyras	113
96.Issarlès	112
97.Le Béage	112
98.Saint-André-Lachamp	110
99.Les Salelles	110
100.Lachapelle-Graillose	106
101.Boffres	103
102.Chaudeyrolles et Mézenc	103
103.Peyraud et Verlieu	102
104.Saint-Maurice-d'Ardèche	102
105.Roiffieux	101
106.Saint-Priest	101
107.Pranles	100
108.Labâtie d'Andaure	98
109.Saint-Jean-Roure	98
110.Ribes	97
111.Saint-Just	97
112.Saint-Michel-de-Chabrilanoux	95
113.Ailhon	94
114.Saint-Jean-Chambre	94
115.Saint-Pierre-de-Colombier	92
116.Saint-Prix	92
118.Prades	91
119.Bosas	89
120.Devesset	88
121.Fabras	88
122.Saint-Martin-le-Supérieur	88
123.Saint-Paul-de-Tartas	88
124.Vernoux	87
125.Prunet	86
126.Saint-Vincent-de-Durfort	86
127.Salavas	86
128.Lamastre	85
129.Saint-Julien-Boutières	85
130.Valvignières	85

<b>Localité</b>	<b>Total taille</b>
131.Quintenas	85
132.Vogüé	85
133.Lalouvesc	85
134.Saint-Jeure-d'Ay	84
135.Villevocance	83
136.Aubignas	83
137.Saint-Marcel-lès-Annonay	83
138.Vanosc-en-Vocance	82
139.Lavilledieu	82
140.Labeaume	82
141.Sceautres	82
142.Alissas	82
143.Arlebosc	81
144.Marcols	80
145.Les Assions	79
146.Colombier-le-Vieux	79
147.Saint-Pierre-de-Berzème	79
148.Charmes	78
149.Rocles	77
150.Saint-Arcons-de-Barges	77
151.Saint-André-des-Effangeas	77
152.Charnas	77
153.Dompnac	76
154.Alba	76
155.Tournon et Lyas	76
156.Saint-Clément-en-Montagne	76
157.Les Nonières	76
158.Vagnas	76
159.Etables	76
160.Saint-Lager-Bressac	74
161.Lachapelle-sous-Aubenas	73
162.Saint-Pierre-la-Roche	73
163.Saint-Cirgues-en-Montagne	72
164.Saint-Didier-de Crussol	71
165.Saint-Paul-de-Tartas	71
166.Arcens	69
167.Vocance	69
168.Cornas	69
169.Châteaubourg	68
170.Vazeilles et dépendances	68
171.Malbosc	67
172.Plats	67
173.La Souche	66

**RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE**

<b>Localité</b>	<b>Total taille</b>
174.Saint-Genest-Lachamp	66
175.Juvinas	66
176.Saint-Julien-Vocance	66
177.Malarce	66
178.Cruas	66
179.Saint-Marcel (de Crussol)	66
180.Saint-Romain-de-Lerm	66
181.Saint-André-de-Creysseilles	66
182.Virac	66
183.Saint-Mélany	64
184.Saint-Etienne-du-Vigan	63
185.Châteauneuf-de-Vernoux	62
186.Saint-Cierge (-la-Serre)	62
187.Saint-Jean-de-Pourcharesse	61
188.Saint-Etienne-du-Serre	61
189.Saint-Maurice-en-Chalencon	61
190.Saint-Symphorien	61
191.Saint-Martin-l'Inférieur	59
192.Cros-de-Géorand	58
193.Mézilhac	58
Saint-Privat	58
Saint-Julien-en-Saint-Alban	58
Saint-Cirgues-de-Prades	57
Saint-Sylvestre	57
Vernosc	57
Saint-Alban-sous-Sampzon	57
Saint-Appolinaire-de-Rias	57
La Fare	56
Saint-Désirat	53
Saint-Barthélemy-le-Pin	53
Lavillatte	52
Savas	52
Iserand et Sècheras	52
Montagut	50
Saint-Georges-les-Bains	50
Félines	50
Goudoulet	50
Thorrenc	49
Saint-Andéol-de-Fourcharde	49
Lespéron	48
Peaugres	48
Issamoulenc	47
Flaviac	47

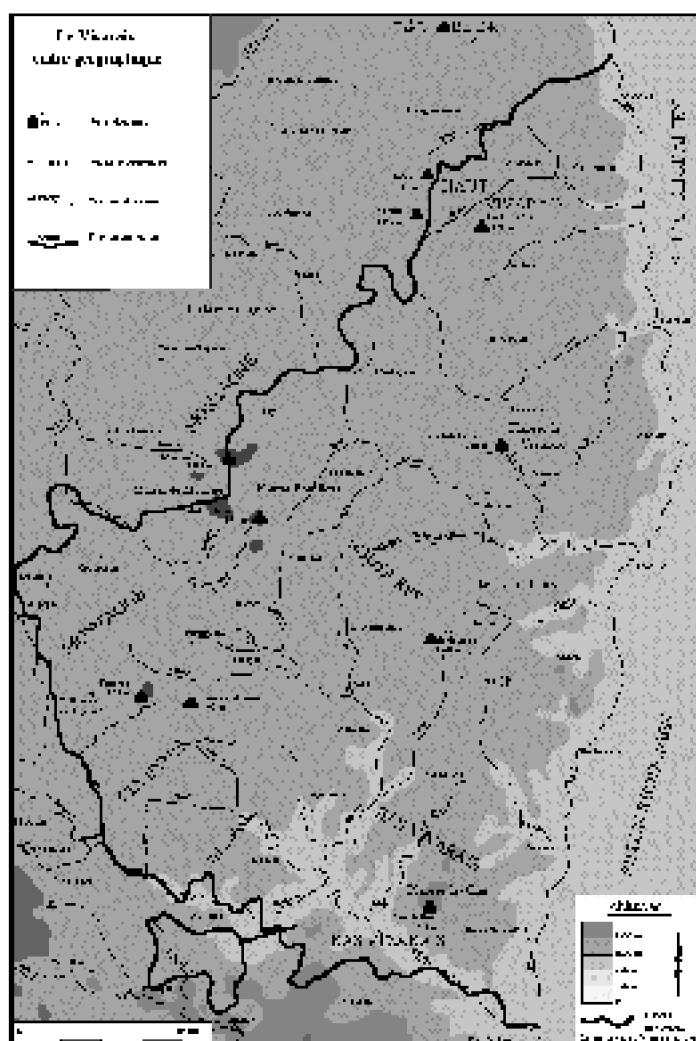


Localité	Total taille
Saint-Thomé	47
Arras	47
Bessas	47
Retourtour	47
Saint-Germain	46
Saint-Pierreville	45
Nieigles	44
Asperjoc	44
Saint-Clément-sous-Pradelles	44
Creyssac	44
Ardoix	43
Brahic	42
Montbrun	42
Saint-Sernin	41
Laveyrune	41
Sauveplantade	41
Cheminas et Ceintres	41
Monteil	41
Saint-Basile	38
Saint-Cyr	38
Ucel	37
Saint-Christol	37
Saint-Julien-du-Serre	37
Cellier-du-Luc	37
Mas de Fons	35
Freyssenet	35
Saint-Julien-du-Gua	33
Saint-Julien-Lachamp	33
Le Pouzat	33
Saint-Bauzile	32
Lieu d'Ay	32
Rochepeule	31
Courry	31
Mas de Mauras	31
Dornas	29
Saint-Barthélemy-le-Plain	29
Saint-Michel-d'Aurance	28
Le Monestier-Vocance	26
Monnens en Cluac	25
Arsac, Prat et Chanteloube	25
Gourdon	25
Saint-Clair	25
Sampzon	25

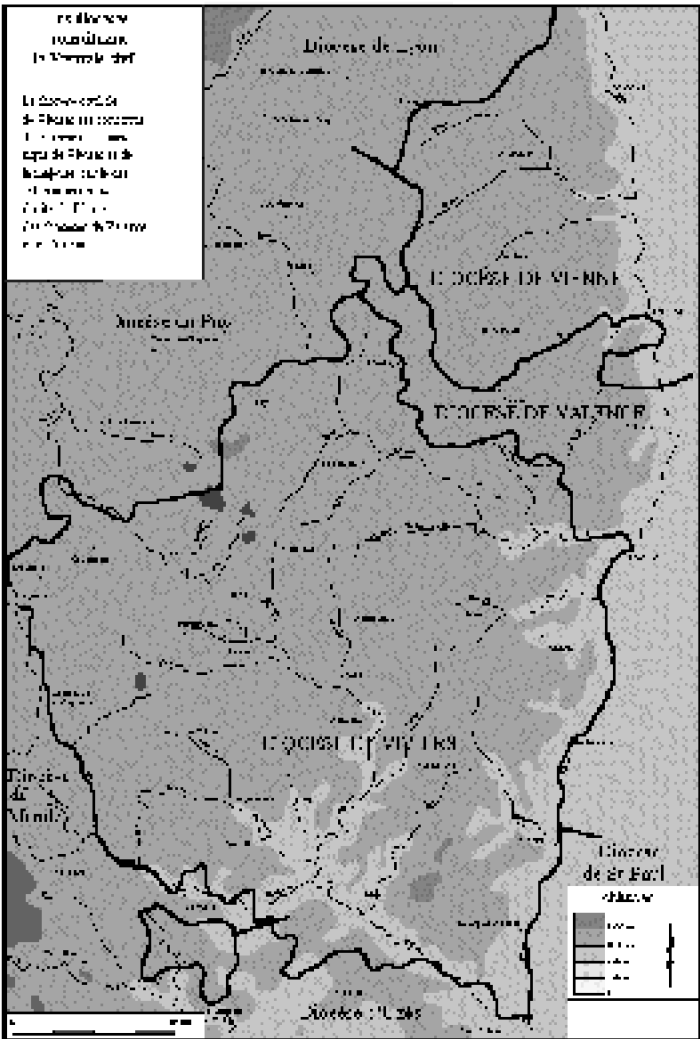
## RESEAU ROUTIER ET ORGANISATION DE L'ESPACE EN VIVARAIS ET SUR SES MARGES AU MOYEN AGE

Localité	Total taille
Loubarresse	25
Veyras	25
Uzer	24
Saint-Maurice-d'Ibie	24
Saint-Alban-en-Montagne	23
Ajoux	22
Sagnes	20
Le Crouzet près Boucieu	20
Talencieux	19
Saint-Andéol-de-Berg	18
Saint-Julien-le-Roux	17
Concoules	16
Lemps	13
Pourchères	13
Larnas	13
Sainte-Eulalie	11
Saint-Martin-d'Arc	10
Saint-Barthélemy-le-Meil	9
Colombier-le-Jeune	0
Le Crestet	0
Tableau établi d'après AD 07, C 523.	

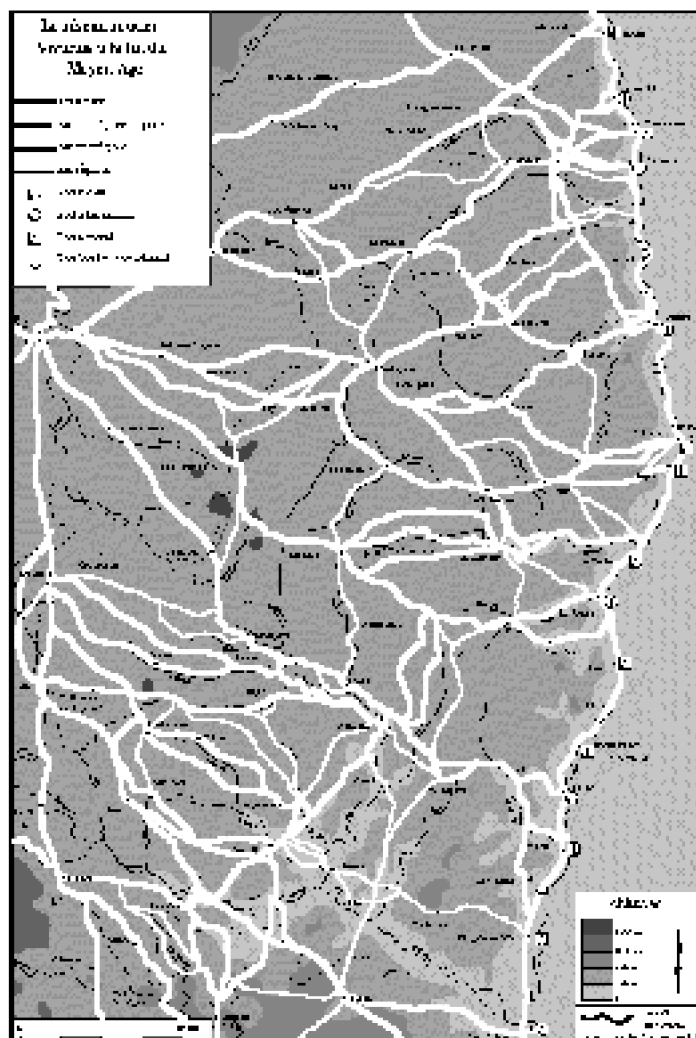
Les cases portant une (\*) sont celles pour lesquelles les données sont manifestement abérrantes ou rassemblent plusieurs paroisses, où ne reflètent pas la seule population agglomérée au chef-lieu dans le cas de secteurs où un habitat dispersé particulièrement fort subsiste dans de très grandes paroisses.



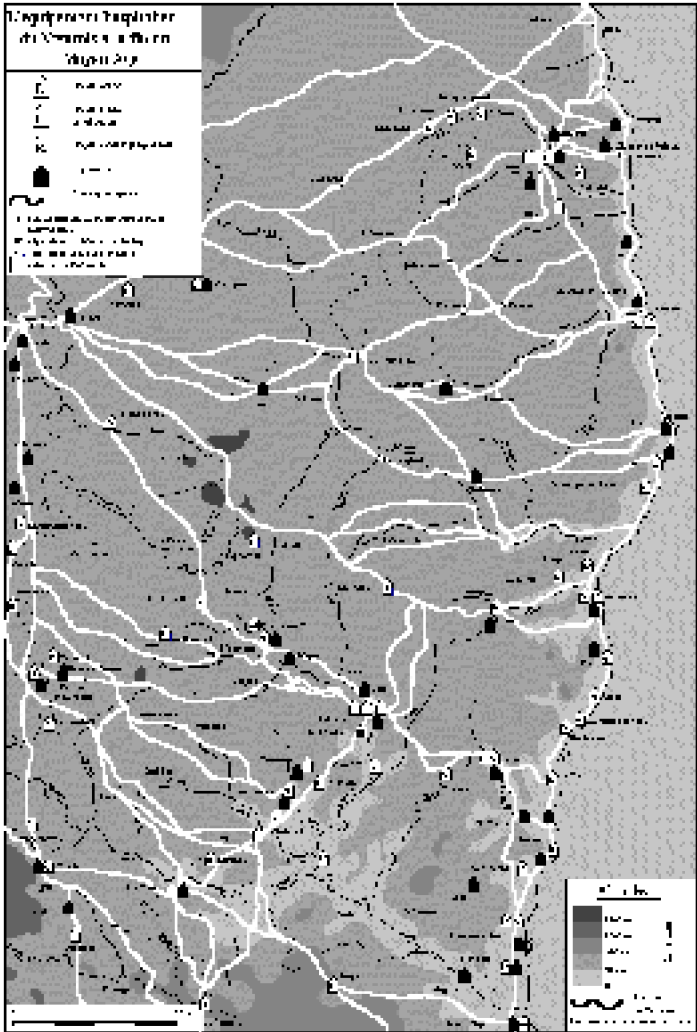
Carte géographique du Vivarais



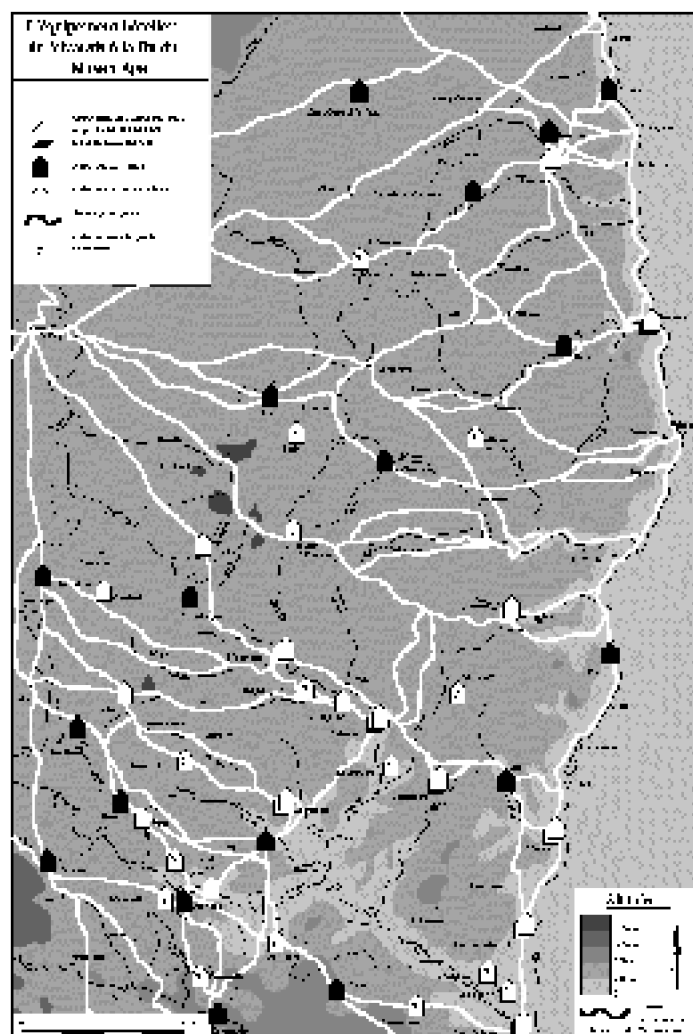
Carte des diocèses constituant le Vivarais civil



Carte du réseau routier à la fin du Moyen Age



Carte de l'équipement hospitalier



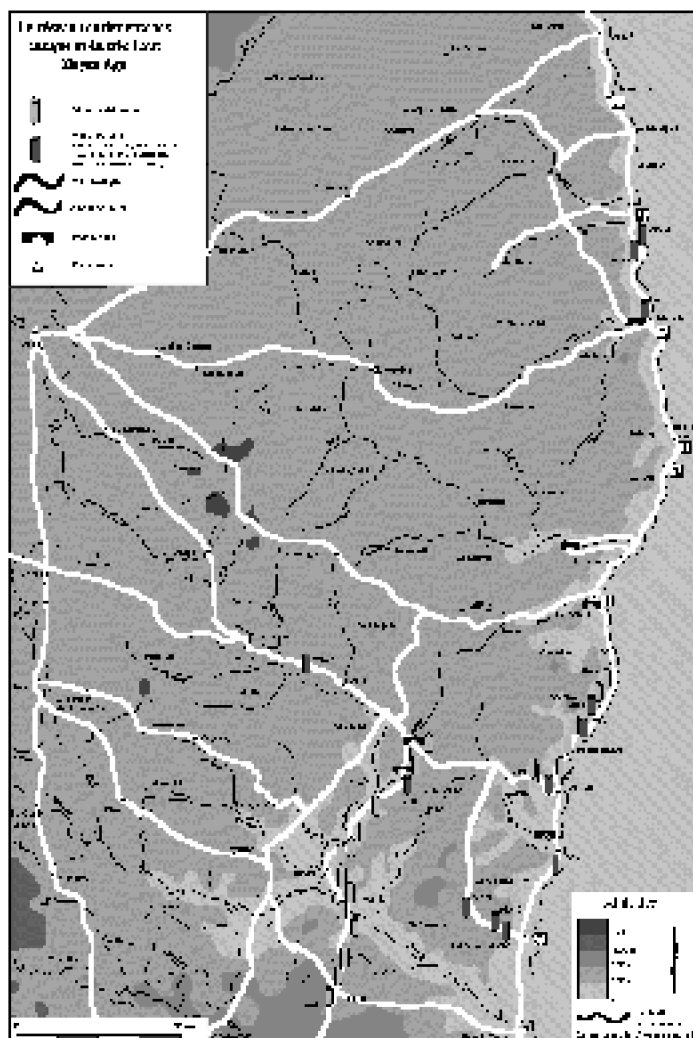
*Carte de l'équipement hôtelier*

«*illustration non fournie par l'auteur*»

*Carte des pâturages monastiques et des drailles de transhumance*

«*illustration non fournie par l'auteur*»

*Carte de la tannerie et de la draperie*

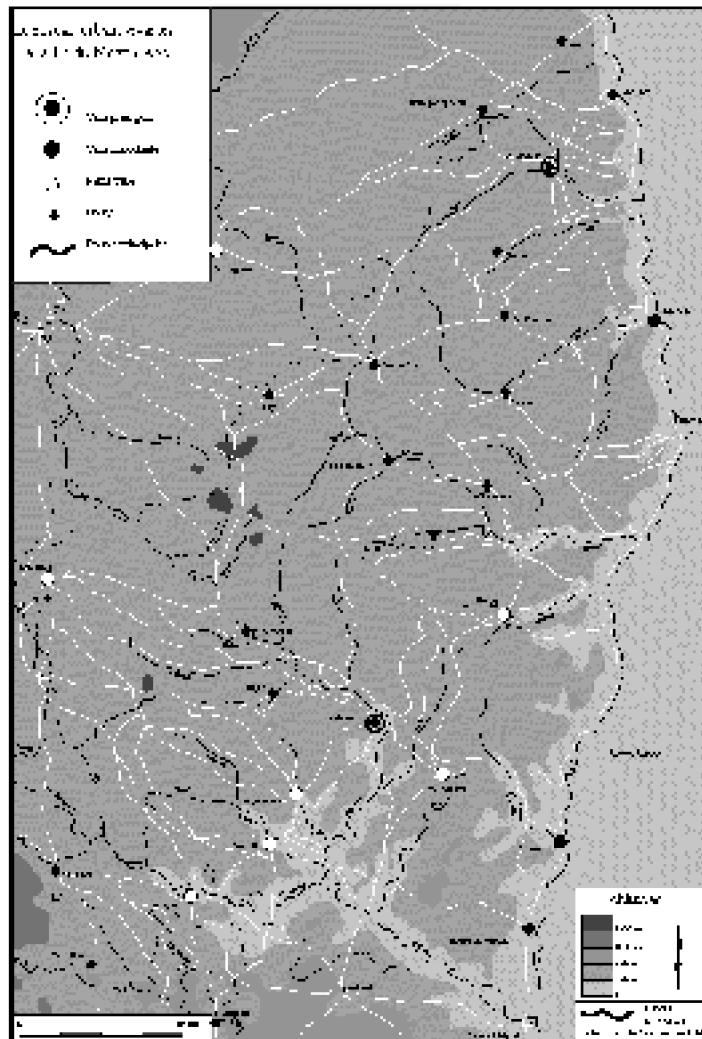


*Carte du réseau routier antique et du très haut Moyen Age*

«*illustration non fournie par l'auteur*»

*Carte du réseau urbain vivarais à la fin du Moyen Age*





Carte des zones d'attraction des villes vivaraises



# Sources et bibliographie

## Sources manuscrites

### Archives départementales de l'Ardèche

---

Série B

Bailliage de Villeneuve-de-Berg

B 146

**Justice de Villeneuve-de-Berg**

16B 1 à 5, 19B 20

**Justice d'Aubenas**

47B 1

**Série C**

**Archives des Etats du Vivarais**

C 96, C 102, C 138, C 196, C 330, C 340, C 523, C 557, C 558, C 559, C 560, C 561, C 562, C 563, C 564, C 565, C 566, C 567, C 568, C 569 ; C 570, C 571, C 572, C 573, C 574, C 575, C 576, C 577, C 578, C 579, C 580, C 581, C 582, C 583, C 584 ; C 585, C 856, C 587, C 588, C 589, C 590, C 591 ; C 592, C 593, C 594, C 595, C 596, C 597, C 598, C 599, C 600, C 601, C 602, C 603, C 604, C 605, C 606, C 607, C 608, C 609, C 610, C 611, C 612, C 613, C 614, C 615, C 616, C 617, C 618, C 619, C 620, C 621, C 622, C 623, C 624, C 625, C 626, C 627, C 628, C 629, C 630, C 645, C 683, C 697, C 727, C 758, C 760, C 762, C 767, C 768, C 769, C 770, C 773, C 773 bis, C 778, C 783, C 785, C 786, C 788, C 791, C 792, C 793, C 794, C 797, C 801, C 802, C 803, C 807, C 810, C 820, C 826, C 828, C 833, C 834, C 838, C 839, C 840, C 842, C 844, C 845, C 850, C 858, C 859, C 862, C 863, C 864, C 866, C 867, C 873, C 895, C 906, C 922, C 1502

**Série E**

**Titres de familles diverses**

1E 151, 1E 179, 1E 250, 1E 255, 1E 256, 1E 492, 1E 1373, 1E 1377, 1E 1414, 1E 1439, 1E 1578, 1E 1583, 1E 1589, 1E 1865, 1E 1876

**Registres de notaires**

2E (MJ) 1, 2E (MJ) 2, 2E (MJ) 3, 2E (MJ) 4, 2E (MJ) 5, 2E (MJ) 6, 2E (MJ) 7, 2E (MJ) 12, 2E (MJ) 14, 2E (MJ) 16, 2E (ML) 1, 2E 32, 2E 33, 2E 34, 2E 35, 2E 36, 2E 37, 2E 38, 2E 39, 2E 46, 2E 55, 2E 56, 2E 57, 2E 58, 2E 59, 2E 98, 2E 267, 2E 272, 2E 1345, 2E 1388, 2E 1532, 2E 1566, 2E 1578, 2E 2581, 2E 1896, 2E 1897, 2E 2014,

2E 2195 bis, 2E 2538, 2E 2896, 2E 5580, 2E 5581, 2E 5618, 2E 5670, 2E 5671, 2E 5888, 2E 5889, 2E 5890, 2E 5909, 2E 5888, 2E 6760, 2E 6897, 2E 6895, 2E 7407, 2E 7627, 2E 7629, 2E 7630, 2E 7634, 2E 7639, 2E 7642, 2E 7648, 2E 7651, 2E 7661, 2E 7662, 2E 7663, 2E 7664, 2E 7683, 2E 7806, 2E 6877, 2E 6878, 2E 6879, 2E 6889, 2E 8143, 2E 8950, 2E 10739, 2E 10740, 2E 10742, 2E 10745, 2E 10755, 2E 10757, 2E 10890, 2E 10908, 2E 10911, 2E 10912, 2E 10913, 2E 10926, 2E 11691, 2E 11687, 2E 11688, 2E 11689, 2E 12485, 2E 13668, 2E 13701, 2E 13702 ; 2E 13703, 2E 16332, 2E 179932, E 18330, 2E 19228, 2E 20986

**Archives de communautés (série partiellement démembrée et versée en E dépôt)**

3E 7, 3E 97, 3E 128, 3E 152 bis, 3E 153, 3E 174, 3E 189, 3E 200 bis, 3E 201

**Série G**

**Collégiale de Tournon**

G 27, G 30, G 43, G 96, G 31, G 103, G 104, G 112, G 120, G 129, G 134, G 138, G 141, G 149, G 154, G 155, 156, G 159, G 160, G 169, G 170, G 172, G 184, G 201, G 204, G 214, G 217, G 222, G 223, G 224, G 225, G 226, G 228, G 232, G 240, G 241, G 243, G 244, G 247, G 250, G 251, G 252, G 253, G 254, G 258, G 260, G 263, G 264, G 265, G 266, G 269, G 271, G 274, G 279, G 281, G 282, G 283, G 284, G 285, G 286, G 288, G 289, G 290, G 293, G 294, G 295, G 296, G 297, G 301, G 303, G 304, G 305, G 305, G 340, G 349, G 350, G 351, G 354, G 355

**Série H**

**Abbaye des Chambons**

1H 1, 1H 2, 1H 3, 1H 6, 1H 8, 1H 9, 1H 11, 1H 13, 1H 14, 1H 19, 1H 20, 1H 21, 1H 22, 1H 23, 1H 26,

**Abbaye de Mazan**

3H 1, 3H 3, 3H 4, 3H 5, 3H 6, 3H 7, 3H 8, 3H 9, 3H 10

**Chartreuse de Bonnefoy**

4H 8, 4H 10, 4H 11

**Augustins de La Voulte**

5H 1

**Carmes de Chomérac**

7H 1

**Carmes de Tournon**

9H 1, 9H 13

**Observants de Bourg-Saint-Andéol**

10 H

**Célestins de Colombier-le-Cardinal**

11H 1, 11H 2, 11H 8

**Cordelier d'Aubenas**

13H 2

**Collégiale de Tournon**

15H 1, 15H 4

**Frères prêcheurs d'Aubenas**

17H 1, 17H 7

**Prieuré de Trachin à Annonay**

26H 1

**Prieuré de Saint-Julien-du-Serre**

67H

**Prieuré de Vesseaux**

86H 2

**Clarisses d'Annonay**

90H 1, 90H 3, 90H 10, 90H 11, 90H 30 90H 50, 90H 52, 90H 53, 90H 62, 90H 67, 90H 77, 90H 89, 90H 90, 90H 91, 90H 93, 90H 95, 90H 96, 90H 98, 90H 102, 90H 103, 90H 104, 90H 145

**Commanderie de Devesset**

105H

**Commanderie de Jalès**

106H

**Prieuré de Trachin**

110H

**Hôpital de Tournon**

118H 1, 118H 6

**Séries F et J**

**Documents divers**

F 16, J 223, J 225, J 289 J 363, 1J 18, 1J 21, 1J 106, 1J 133, 1J 142, 1J 152, 1J 212, 1J 213 1J 214, 1J 216, 1J 238, 1J 274, 1J 275, 1J 307, 1J 308, 1J 310, 1J 311, 1J 359, 1J 374, 1J 377, 1J 494, 1J 499, 1J 507, 1J 529, 1J 530, 1J 591, 1J 744, AD 07, non côté, plan parcellaire d'Antraigues de 1761 portant des reconnaissances depuis 1302

**Titres des quatre mandements des Boutières**

3J 23

**Fonds de Chapelon (recueils d'actes notariés)**

13J 7, 13J 17, 13J 19, 13J 20, 13J 21, 13J 22

**Titres de la famille de Pampelone**

16J 2, 16J 4, 16J 48, 16J 114

**Chartrier de Latour**

19J 1, 19J 2, 19J 38, 19J 55, 19J 57, 19J 83, 19J 86, 19J 87, 19J 88, 19J 89, 19J 90,  
19J 91 19J 94, 19J 95, 19J 96

**Fonds de Vernoux**

23J 11

**Dépôt de l'évêché, fonds Rouchier**

29J 3, 29J 4, 29J 5, 29J 7, 29J 8, 29J 9

**Fonds Agrain des Ubac**

34J 8

**Fonds Desfrançois**

36J 12, 36J 58

**Chartrier de Chambonas**

39J 11, 39J 27, 39J 28, 39J 29, 39J 33, 39J 36, 39J 38, 39J 39, 39J 42, 39J 43, 39J 45,  
39J 48, 39J 49, 39J 57, 39J 59, 39J 62, 39J 66, 39J 67, 39J 84, 39J 86, 39J 87, 39J



89, 39J 94, 39J 144, 39J 357, 39J 358, 39J 359, 39J 375, 39J 400, 39J 455, 39J 459, 39J 461, 39J 478, 39J 514, 39J 528

### **Chartrier de Blou**

42J 139, 42J 342, 42J 359

### **Fonds Faret de Fournes**

51J 139

### **Fonds Mazon**

52J 15, 52J 49, 52 J 55, 52J 56, 52J 92, 52J 93, 52J 99, 52J 104, 52J 111, 52J 113, 52J 114, 52J 211

### **Fonds du Grand Séminaire de Viviers**

59J 48, 59J 49, 59J 54

### **Fonds du marquis de Satillieu**

61J

### **Série Mi**

1Mi 4, 1Mi 15 r2, 1Mi 31, 1Mi 150, 1Mi 256 r1 1Mi 603 r1

### **Série P**

#### **Cadastre**

Les plans du cadastre napoléonien ont été consultés au Service du Cadastre où ils étaient conservés jusqu'à présent sans cotation. Dorénavant, ils sont aux Archives départementales de l'Ardèche où ils ont reçu une cotation depuis peu (sous-série 3P). Ne l'ayant pas utilisée, nous ne pouvons l'indiquer ici.

#### **Cadastres des communes d'Ardèche :**

Accons, Ailhon, Aizac, Ajoux, Alba, Albon, Alboussière, Alissas, Andance, Annonay, Antraigues-ur-Volane, Arcens, Ardoix, Arras, Asperjoc, Les Assions, Aubenas, Aubignas, Baix, Banne, Le Béage, Beauchastel, Beaulieu, Beaumont, Beauvène, Berrias, Berzème,

Bessas, Boffres, Bogy, Borée, Borne, Bosas, Boucieu-le-Roi, Boulieu-les-Annonay, Bourg-Saint-Andéol, Brossainc, Burzet, Cellier-du-Luc, Chalencon, Chambonas, Champagne, Champis, Chandolas, Chanéac, Charmes-sur-Rhône, Charnas, Chassiers, Châteaubourg, Châteauneuf-de-Vernoux, Chazeaux, Cheminas, le Cheylard, Chomérac, Colombier-le-Cardinal, Colombier-le-Jeune, Colombier-le-Vieux, Cornas, Coux, Le Crestet, Creyseilles, Le Cros-de-Géorand, Cruas, Darbres, Davézieux, Désaignes, Devesset, Dompnac, Dornas, Dunières-sur-Eyrieux, Eclassan, Empurany, Etables, Fabras, Faugères, Félines, Flaviac, Fons, Freyssenet, Genestelle, Gilhac-et-Bruzac, Gilhoc-sur-Ormèze, Gluiras, Glun, Gourdon, Gravières, Grospierres, Guilherand, Intres, Issamoulenc, Jaujac, Jaunac, Joannas, Joyeuse, Juvinas, Labastide-de-Juvinas, Labastide-de-Virac, Labâtie-d'Andaure, Labeaume, Lablachère, Laboule, Lachamp-Raphaël, Lachapelle-sous-Aubenas, La Chapelle-sous-Chanéac, Lafarre, Lagorce, Niègles, Lalouvesc, Lamastre, Lanarce, Largentière, Tauriers, Laurac, Laval-d'Aurelle, Laveyrune, Lavilatte, Lavilledieu, Laviolle, Lemps, Lentillères, Lespéron, Concoules, Limony, Loubarette, Lussas, Lys, Malarce, Lafigère, Thines, Malbosc, Marcols-les-Eaux, Mariac, Mars, Mauves, Mayres, Mazan-l'Abbaye, Mercuer, Meyras, Meysse, Mézilhac, Mirabel, Monestier, Montpezat-sous-Bauzon, Montréal, Montselgues, Les Nonières, Nozières, Ozon, Pailharès, Payzac, Peaugres, Peyraud, Planzolles, Plats, Pourchères, le Pouzin, Prades, Pranles, Preaux, Privas, Prunet, Quintenas, Ribes, Rochecolombe, Rochemaure, Rochepeule, Rocher, Rocles, Roiffieux, Rompon, Rosières, Le Roux Ruoms, Sablières, Sagnes-et-Goudoulet, Saint-Agrève, Le Pouzat, Saint-Alban-d'Ay, Saint-Alban-en-Montagne, Saint-Andéol-de-Fourchades, Saint-André-de-Cruzières, Saint-André-des-Effangeas, Saint-André-Lachamp, Saint-Appolinaire-de-Rias, Saint-Barthélemy-le-Meil, Saint-Barthélemy-le-Pin, Saint-Barthélemy-le-Plain, Saint-Basile, Saint-Bauzile, Saint-Cierge-la-Serre, Saint-Cirgues-de-Prades, Saint-Cirgues-en-Montagne, Saint-Clair, Saint-Cyr, Saint-Désirat, Saint-Didier-sous-Aubenas, Saint-Etienne-de-Boulogne, Saint-Etienne-de-Fontbellon, Saint-Etienne-de-Lugdarès, Saint-Etienne-de-Serre, Saint-Etienne-de-Valoux, Sainte-Eulalie, Saint-Félicien, Saint-Fortunat, Saint-Genest-de-Beauzon, Saint-Genest-Lachamp, Saint-Georges-les-Bains, Saint-Marcel-de-Crussol, Saint-Germain, Saint-Gineis-en-Coiron, Saint-Jacques-d'Atticieux, Saint-Jean-Chambre, Saint-Jean-de-Muzols, Saint-Jean-de-Pourcharesse, Saint-Jean-le-Centenier, Saint-Jean-Roure, Saint-Jeure-d'Andaure, Saint-Jeure-d'Ay, Saint-Julien-Boutières, Saint-Julien-du-Gua, Saint-Julien-en-Saint-Alban, Saint-Julien-Labrousse, Saint-Julien-le-Roux, Saint-Julien-Vocance, Saint-Just, Saint-Laurent-du-Pape, Saint-Laurent-les-Bains, Saint-Laurent-sous-Coiron, Saint-Marcel-d'Ardèche, Saint-Marcel-les-Annonay, Saint-Martin-d'Ardèche, Saint-Martin-de-Valamas, Saint-Maurice-en-Chalencon, Saint-Mélany, Saint-Michel-d'Aurance, Saint-Michel-de-Chabrilanoux, Saint-Montan, Saint-Péray, Saint-Pierre-de-Colombier, Saint-Pierre-le-Déchausselat, Saint-Pierre-des-Macchabés, Saint-Pierreville, Saint-Pons, Saint-Priest, Saint-Privat, Saint-Remèze, Saint-Romain-d'Ay, Saint-Sauveur-de-Cruzières, Saint-Sauveur-de-Montagut, Saint-Sernin, Saint-Sylvestre, Saint-Symphorien-sous-Chomérac, Saint-Symphorien-de-Mahun, Saint-Thomé, Saint-Victor, Saint-Vincent-de-Durfort, Salavas, Les Salelles, Sanilhac, Sarras, Satillieu,

Savas, Sécheras, Serrières, Silhac, La Souche, Soyons, Talencieux, Le Travers-de-Banne, Le Teil, Thorrenc, Thueyts, Toulaud, Tournon, Ucel, Usclades, Uzer, Vagnas, Valgorge, Vallon-Pont-d'Arc, Vals-les-Bains, Valvignères, Vanosc, Les Vans, Brahic, Chassagnes, Naves, Vaudevant, Vernon, Vernosc, Vernoux, Vesseaux, Veyras, Villeneuve-de-Berg, Villevocance, Vinezac, Vion, Viviers, Vocance, Vogüé, La Voulte.

#### **Cadastres de communes du Gard :**

Aiguèze, Aujac, Barjac, Bonnevaux, Brésis, Chamborigaud, Concoules, Courry, Elze, Gagnières, Génolhac, Issirac, Laval-Saint-Roman, La Vernarède, Le Garn, Les Malons, Molière-sur-Cèze, Montclus, Pontails, Pont-Saint-Esprit, Portes, Saint-Ambroix, Saint-Brès, Saint-Paulet-de-Caisson, Saint-Privat-de-Champclos, Sénéchas.

#### **Cadastres de communes de Haute-Loire :**

Araules, Arzac, Bessamorel, Brives-Charensac, Cayres, Champclause, Chaudeyrolles, Costaros, Coubon, Cussac, Dunières, Fay-le-Froid, Freycenet-la-Cuche, Freycenet-le-Tour, Laptès, Le Mas-de-Tence, Landos, Lantriac, Laussonne, Le Brignon, Le Chambon-sur-Lignon, Le Monastier, Le Pertuis, Le Puy, Les Estables, Les Vastres, Mazet-Saint-Voy, Montfaucon, Montregard, Montusclat, Pradelles, Raucoules, Riotord, Saint-Bonnet-le-Froid, Saint-Etienne-Lardeyrol, Saint-Front, Saint-Germain-Laprade, Saint-Hostien, Saint-Julien-Chapteuil, Saint-Paul-de-Tartas, Saint-Pierre-Eynac, Solignac-sur-Loire, Tence, Vals-près-Le-Puy, Yssingeaux.

#### **Cadastres de communes de Lozère :**

Labastide-Puylaurent, Langogne, Luc, Prévencières, Villefort, Saint-André-de-Capcèze.

#### **Série S**

#### **Ponts et chaussées**

S 309

#### **Série E dépôt (archives communales déposées)**

AM Baix : AA 2, AA 3, CC 1, CC 8, CC 25.

AM Largentière : AA 1, AA 5, DD 1, DD 6, DD 7, DD 17.

AM Privas : AA 3, 4 et 5, DD 1, HH 1

AM Tournon : DD 1

Archives départementales de l'Aveyron

#### **Série E**

**Chartrier de Roquelaure (contenant le chartrier de Lagorce)**

E 530

**Archives départementales des Bouches-du-Rhône**

Série H

**Grand prieuré de Saint-Gilles**

56H 19, 56H 2285, 56H 2751, 56H 3017, 56H 3018, 56H 3522, 56H 5227, 56H 4553, 56H 4554, 56H 4555, 56 H 4564, 56H 4565, 56H 4558, 56H 4570, 56H 4571, 56H 4572, 56H 4575, 56H 4579, 56H 4589, 56 H 4584, 56H 4565, , 56H 4568, 56H 4585, 56H 4608, 56H 5080, 56H 5087, 56H 5108, 56H 5219, 56H 5222, 56H 5224, 56H 5225, 56H 5227, 56H 5231, 56H 5233, 56H 5237, 56H 5239, 56H 5240, 56H 5245, 56H 5329

Archives départementales de la Drôme

**Série B**

B 2735

**Série E**

**Registres de notaires**

E 587, E 2541, E 2665, E 2666, E 2667

**Titres de famille**

E 605, E 606, E 2486, E 4136, E 3574

**Série F**

**Prieuré de Saint-Ruf**

F 118/2, cahier 38

**Série G**

**Eglise cathédrale de Valence**

12G 4, 12G 108

**Série H**

**Abbaye de Soyons**

23H 1, 23H 3, 23H 4, 23H 5, 23H 9, 23H 14, 23H 15, 23H 39, 23H 27, 23H 40, 23H 41

**Commanderie de Valence**

40H 368, 40H 376

Archives départementales du Gard

**Série A**

**Fonds de la Sénéchaussée de Beaucaire**

A 1, A 2, A 3

**Série B**

**Fonds du Présidial de Nîmes**

B 31

**Fonds de l'Intendance de Montpellier**

C 163, C 168, C 1647

**Série C**

**Intendance de Montpellier**

C 163, C 168, C 1289, C 1304

**Série E**

**Papiers de famille**

1E 5, 1E 1884, 1E 2767, 1E 2768.

**Registres de notaires**

2E 1<sup>120</sup>, 2E 1<sup>121</sup>, 2E 1<sup>472</sup>, 2E 11<sup>16</sup>, 2E 14<sup>833</sup>, 2E 23<sup>1</sup>, 2E 23<sup>171</sup>, 2E 23<sup>172</sup>,

**Série G**

G 118

**Série H**

**Abbaye de Franquevaux**

H 63, H 67.

**Prieuré de Bonnevaux**

H 921, H 922.

**Série J**

1J 591

Archives départementales de la Haute-Garonne

**Série B**

**Archives du Parlement de Toulouse**

B 1900, f°192

**Table de Marbre des eaux et forêts**

Inventaire général des titres, papiers renseignements procez verbaux plans figures et jugemens concernant la Réformation générale des Eaux et forestz au parlement de la Grande Maîtrise de Toulouse (non coté).

### **Série C**

#### **Archives des Etats de Languedoc**

C 2276, f°48v°

Archives départementales de la Haute-Loire

### **Série C**

C 683, C 698, 501C 6272, 501C 6988

### **Série E**

#### **Titres de famille**

2E 114<sup>1</sup>, E 114<sup>5</sup>, 2E 237, 2E 1504, 2E 1597

#### **Notaires**

3E 216<sup>1</sup>, 3E 216<sup>2</sup>, 3E 216<sup>3</sup>, 3E 216<sup>4</sup>, 3E 336<sup>8</sup>

### **Série G**

#### **Eglise cathédrale du Puy**

G 2, G 17, G 213, G 260, G 261, G 515, 521, G 683, G 796<sup>1</sup>, G 796<sup>2</sup>, G 818

### **Série H**

#### **Abbaye de la Chaise-Dieu**

1H 292, 1H 293

#### **Abbaye de Saint-Chaffre**

17H 24, 17H 25, 17H 153, 17H 160, 17H 163

**Chartreuse de Bonnefoy**

66H

**Abbaye de Mazan**

74H 1

**Prieuré du Cros de Géorand**

87H

**Maladrerie de Brives**

97H

**Hôtel-dieu (H supplément)**

1A 1, 1B 2, 1B 243, 1B 316, 1B 364, 1B 376, 1B 494, 1B 501, 1B 529, 1B 537, 1B 603,  
1B 857, 1B 870, 1B 905, 1B 906, 1B 907, 1B 909, 1C 17, 1C 18, 1G 9, 1G 10, 1G 13

**Série J**

**Pièces éparses**

1J 533

**Famille Langlade du Chayla**

24J 302.

Archives départementales de l'Hérault

**Série A**

**Sénéchaussée de Beaucaire**



A 5, A 6, A 7, A 8, A 9, A 10, A 11, A 12, A 13, A 14, A 17,

**Série B**

**Cours des Comptes, aides et finances de Montpellier**

B 13, B 26, B 8 ancienne côte, B 1899

**Série C**

**Intendance de Montpellier**

C 1799, C 1802, C 1811, C 1813, C 2330, C 2340, C 2846, C 2998, C 3132, C 3156, C 3070, C 3977, C 7651, C 8666

**Série E**

**Notariat**

2E 96<sup>1</sup>, 2E 96<sup>36</sup>, 2E 96<sup>43</sup>

**Série G**

**Eglise cathédrale de Maguelone**

AD 34, G 1245.

**Série H**

**Abbaye de Gellone**

5H 8

**Série J**

1J 236

Archives départementales de l'Isère

**Série B**

**Chambre des comptes de Grenoble**

B 2632, B 2633, B 2700, B 2820, B 2854, B 2898, B 2898, B 2981, B 2989, B 2975, B 3021, B 3500, B 3517, B 3518, B 3520, B 3522, B 3524, B 3525, B 3526, B 3532, B 3537, B 3541, B 3542, B 3545, B 3546, B 3560, B 3894, B 3896, B 3897, B 3901, B 3908, B 3910, B 3913, B 4027, B 4176, B 4463, B 4633

**Série Mi**

2Mi 960,964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 973, 979, 981, 984 [Inventaire des archives de la Chambre de Comptes dressé par Marcellier (1688-1706). Originaux non consultables]

Archives départementales de la Loire

**Série B**

**Chambre de Comptes**

B 1057, B 1058, B 1874, B 2035, B 2036, B 2037, B 2040, B 2044

**Série J**

1J 146.

**Collection Chaley**

Ms. 78, Ms. 80, Ms. 611

Archives départementales du Loir-et-Cher

**Série F**

**Fonds de Durfort**

F 118, F 124, F 125, F 126, F 144

Archives départementales de la Lozère

**Série C**

C 1665

**Série E**

**Chartrier de la famille Blanc (de Luc)**

E 77, E 78, E 79

**Chartrier de la famille de Châteauneuf**

E 248

**Familles diverses**

E 422, E 553, E 792

**Notariat**

3E 1368

**Série G**

**Archives de l'église cathédrale de Mende**

G 5, G 29, G 120, G 130, G 146, G 255, G 332, G 397, G 476, G 606, G 659, G 1034, G 1089.

**Série J**

**Chartrier du Champ**

3J 1, 3J 6, 3J 7, 3J 8, 3J 9, 3J 48, 3J 134, 3J 137, 3J 148, 3J 153, 3J 172, 3J 175, 3J 247, 3J 646.

**Fonds de Broa**

6J 1, 6J 55

Archives départementales de la Nièvre

**Série F**

**Chartrier de la famille Dubourg**

2F 813, 2F 820, 2F 822

Archives départementales du Rhône

**Série D**

**Collège de la Trinité**

D 145, D 182

**Série G**

**Chapitre cathédrale Saint-Jean**

10G 2917

**Série H**

**Archives des commanderies hospitalières de langue d'Auvergne**

48H 1369, 48H 1378, 48H 1379/1, 48H 1669, 48H 1782, 48H 1568, 48H 1669, 48H  
1678, 48H 1702, 48H 1751, 48H 1759, 48H 1778, 48H 1779, 48H 1797, 48H 1814,  
48H 2153, 48H 3018

**Série EP**

**Chartrier de Maugiron (contenant le chartrier de Pierregourde)**

EP 119, EP 120, EP 121, EP 122, EP 124, EP 125, EP 126, EP 128, EP 129, EP 130,  
EP 132

Archives départementales de la Savoie

**Série SA (Savoie, documents restitués par l'Italie)**

AD 73, SA 136

**Archives municipales d'Alès**

1G 0

**Archives municipales d'Aubenas**

CC 1

**Archives municipales de Bourg-les-Valence**

CC 30.

**Archives municipales de Bourg-Saint-Andéol**

CC 1, CC 53, CC 101, DD 3, GG 71.

**Archives municipales de Pont-Saint-Esprit**

AA 1, AA 2, BB 14

**Archives municipales de Romans**

CC 472, FF 1

**Archives municipales de Saint-Marcel-d'Ardèche**

Plan de l'embouchure de l'Ardèche (non coté)

**Archives municipales de Valence**

BB 3, CC 32, CC 74

**Archives municipales de Viviers**

AA 1, AA 2, AA 3, AA 4, AA 5, AA 6, AA 7, AA 8, AA 9, AA 10, AA 11, AA 12, AA 13, AA 14, AA 15

Archives nationales

**Série H**

**Archives de la Commission des péages**

H<sup>4</sup> 3087/1, H<sup>4</sup> 3016/1, H<sup>4</sup> 2960, H<sup>4</sup> 3012/2, H<sup>4</sup> 3016, H<sup>4</sup> 3044/1, H<sup>4</sup> 3070/1, H<sup>4</sup> 3082/1, H<sup>4</sup> 3086, H<sup>4</sup> 3087/1, H<sup>4</sup> 3101, H<sup>4</sup> 3112/2,

**Séries J et JJ (Trésor des chartes)**

**Layettes**

J 287, J 288, J 294, J 295, J 304, J 318, J 332, J 589, J 610, J 1024.

**Registres**

JJ 19, JJ 46, JJ 55, JJ 62, JJ 66, JJ 69, JJ 73, JJ 93, JJ 99, JJ 102, JJ 103, JJ 109, JJ 110, JJ 131, JJ 137, JJ 145, JJ 147, JJ 149, JJ 151, JJ 153, JJ 154, JJ 155, JJ 179, JJ 181, JJ 197, JJ 215, JJ 221, JJ 227, JJ 229, JJ 235.

**Séries K et KK (Monuments historiques)**

**Cartons**

K 36, K 573, K 1158, K 1175, K 1721

**Registres**

KK 503, KK 1230

**Série P (Chambre de Comptes)**

**Chambre des comptes de Moulin (chartrier des ducs de Bourbon)**

P 490, P 492<sup>2</sup>, P 494, P 1359<sup>2</sup>, P 1360<sup>1</sup>, P 1362<sup>2</sup>, P 1371<sup>2</sup>, P 1376<sup>2</sup>, P 1381, P 1392<sup>1</sup>, P 1392<sup>2</sup>, P 1395<sup>1</sup>, P 1396<sup>1</sup>, P 1396<sup>2</sup>, P 1397<sup>1</sup>, P 1397<sup>3</sup>, P 1398<sup>1</sup>, P 1398<sup>2</sup>, P 1398<sup>3</sup>, P 1399<sup>1</sup>, P 1399<sup>2</sup>, P 1400<sup>2</sup>, P 1401<sup>1</sup>, P 1402<sup>1</sup>, P 1402<sup>2</sup>.

**Série Q (Eaux et forêts)**

Q<sup>1</sup> 31, Q<sup>1</sup> 32, Q<sup>1</sup> 33

**Série AP (archives privées)**

**Chartrier d'Uzès**

265AP 55, 265AP 59, 265AP 176, 265AP 179, 265AP 186, 265AP 187, 265AP 198

**Chartrier de Castrie**

306AP 456 bis

**Chartrier du château du Vergier**

513AP 4, 513AP 5, 513AP 13, 513AP 14

Archivio dello Stato de Turin

Non coté, comtes de Valentinois

**Bibliothèque municipale d'Avignon**

Ms. 1382

**Bibliothèque municipale de Grenoble**

Ms. U460.

**Bibliothèque municipale de Lyon Fonds général**

Ms. 5065.

**Bibliothèque municipale du Puy Fonds général**

Ms. 105

Fonds Cortial

Ms 96

**Bibliothèque nationale de France Manuscrits latins**

Ms. 1703, Ms. 3036, Ms. 9239, Ms. 11018.

Nouvelles acquisitions latines

Ms. 2131, Ms. 4641

Nouvelles acquisitions françaises

Ms. 3381, Ms. 3394, Ms. 3397, Ms. 9763, Ms. 9799

Collection Baluze

Ms. 19, Ms. 46

Collection Chérin

Ms. 204

Cabinet des estampes

Av 7, Av 10

Fonds privés

Chartrier de la Vigne

N°5, 6 et 7.

Chartrier de Solignac

Registres de notaires n°19, n°23, n°24, n°26, n°27, n°28, n°30, n°31, n°33, n°34, n°35, n°37, n°38 et registre de M<sup>e</sup> Floreti.

Chartrier de Vaussèche

*Inventaire des tiltres terriers et documentz concernant les droictz de la maison de Vauseche et ses dependences (XVII<sup>e</sup> siècle)*

Chartrier de Barjac

Non coté

Archives Laurent Haond

Terrier de Montpezat de 1300 en faveur de Pons de Montlaur

## **Sources imprimées, inventaires d'archives et études de sources**

AL AUS (P.), CASSAN (L.) et MEYNI AL (E.) : *Cartulaires des abbayes d'Aniane et de Gellone publiés d'après les manuscrits originaux, Cartulaire de Gellone*, Montpellier, 1898, 511 p.

ALBANES (J.-H.), CHEVALIER (U.) : *Gallia christiana novissima. Histoire des archevêchés, évêchés et abbayes de France, Arles, Valence*, 1900, 1436 col.



- ALBANES (J.-H.), CHEVALIER (U.), FILLET (L.) : *Gallia christiana novissima. Histoire des archevêchés, évêchés et abbayes de France Saint-Paul-Trois-Châteaux*. Valence, 1909, XI p.-748 col.
- ALBANES (J.-H.), CHEVALIER (U.) : *Actes anciens et documents concernant le bienheureux Urbain V pape*, Paris, 1897.
- ALBANES (J.-H.) : « Documents concernant le diocèse de Viviers tirés des archives du Vatican », *Bulletin d'histoire ecclésiastique et d'archéologie religieuse des diocèses de Valence, Gap, Grenoble et Viviers*, 1897, p. 81-105.
- ALBON marquis d' : *Cartulaire général de l'ordre du Temple (1119 ?-1150)*, Paris, 1913, XXIII-471 p.
- ALBIGNY (P.) d' : « Une charte de 1309 relative à Saint-Pierre-d'Ay (Saint-Péray) », *Revue du Vivarais*, 1893, p. 397-400.
- ALLUT (P.) éd. : *Claude Charvet, Mémoire pour servir à l'histoire de l'abbaye royale de Saint-André-le-Haut*, Lyon, 1868, 220 p.
- ANDRE (E.) : « Testament de Pons de Montlaur (1272) », *Bulletin philologique et historique*, 1892, p. 214-222.
- ANDRE (E.) : *Inventaire sommaire des archives communales antérieures à 1790, Ville de Largentière*, Le Puy, 1914, 141 p.
- ANDRE (F.) : *Inventaire sommaire des Archives Départementales antérieures à 1790. Lozère, Archives ecclésiastiques, série G*, Mende, 1882 et 1890, 2 vol., 331 p. et 339 p.
- André (F.) : « Une charte relative à l'abbaye de Saint-Chaffre », *Revue du Vivarais*, 1893, p. 40-47.
- ANDRE (M.) : « La destruction des archives ecclésiastiques du Vivarais sous la Révolution », *Revue du Vivarais*, 1965, p. 20-40 et p. 79-99.
- ANDRE (M.) : « Extraits d'actes notariés du XV<sup>e</sup> siècle », *Revue du Vivarais*, 1972, p. 161-175.
- ANDRE (M.) : « La fondation de l'auberge de Peyrabeille », *Revue du Vivarais*, 1976, p. 102-103.
- ARMANDES (F.) : *Histoire de La Souche*, sl., sd. (XVIII<sup>e</sup> siècle).
- APPELT (H.) : *Die Urkunden der Deutschen Könige und Kaiser : die Urkunden Friedrichs I. (Monumenta Germaniae Historica, Diplomata regum et imperatorum Germaniae, t. X)*, Hahnshe-Hanovre, 1975-1990, 4 vol.
- AUBRY (M.-Th.), LANGLOIS (M.) et REYDELLET (Ch.) : « Les parlements de France et leurs archives », *La Gazette des Archives*, 1984, p. 125-143.
- BALDIT (Abbé) : « Droits prélevés à Villefort en 1587 sur les marchandises qui passaient dans cette localité », *Revue du Gévaudan*, 1861, p. 341-344.
- BALUZE (E.) : *Histoire généalogique de la maison d'Auvergne justifiée par chartes, titres, histoires anciennes et autres preuves authentiques*, Paris, 1708, 496 et 890 p.
- BARATIER (E.) et VILLARD (M.) : *Archives départementales des Bouches-du-Rhône, répertoire de la série H. 56H : Grand prieuré de Saint-Gilles des hospitaliers de Saint-Jean de Jérusalem*, Marseille, 1966, 268 p.

- BARBAN (A.) : *Recueil d'hommages, aveux et dénombremens de fiefs relevant du comté de Forez, du XII<sup>e</sup> siècle au XVI<sup>e</sup> siècle*, Saint-Etienne, 1885, 571 p.
- BAUTIER (R.-H.) et alii : *Chronique de Saint-Pierre-le-Vif de Sens dite de Clarius*, Paris, 1979, LIII-505 p.
- BEUCAGE (B.) : *Visites générales des commanderies de l'ordre des hospitaliers dépendantes du grand prieuré de Saint-Gilles en 1338*, Aix-en-Provence, 1982, XXII-665 p.
- BEDIER (Ch.) : *Les légendes épiques : recherches sur la formation des chansons de geste*, t. I : *Le cycle de Guillaume d'Orange*, Paris, 1914, X-464 p.
- BENOIT (F.) : *Recueil des actes des comtes de Provence appartenant à la maison de Barcelone, Alphonse II et Raymond Bérenger V (1196-1245)*, Paris-Monaco, 1925, 2 vol., CCLXIX p. et 496 p.
- BENOIT-D'ENTREVAUX (F.) : *Pierregourde et ses seigneurs du XIII<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Privas, 1906.
- BERNARD (A.) et BRUEL (A.) : *Recueil des chartes de l'abbaye de Cluny*, Paris, 1876-1903, 6 vol.
- BERTHELE (J.) : *Grand chartrier de Montpellier, inventaire analytique rédigé par P. Louvet en 1662-1663*, Montpellier, 1895, CXLVII-402 p.
- BERTHELE (J.) : *Les archives historiques de la ville de Montpellier, inventaire et documents*, t. V : *éclaircissements topographiques*, Montpellier, 1928, 427 p.
- BEUGNOT (A.) : *Les olim ou registres des arrêts rendus par la cour du roi sous les règnes de Saint-Louis, Philippe le Hardi, Philippe le Bel, Louis le Hutin et Philippe le Long*, Paris, 1839-1848, 4 vol.
- BLIGNY (B.) : *Recueil des plus anciens actes de la Grande Chartreuse (1086-1196)*, Grenoble, 1958, XXXI-223 p.
- BLIGNY-BONDURAND E. : « La leude et les péages de St Gilles au XII<sup>e</sup>, textes latins et occitans », *Mémoires de l'Académie de Nîmes*, t.XXIV, 1901, p. 267-291.
- BOISLISLES (A.-M.) : *Histoire de la maison de Nicolay*, Nogent-le-Rotrou, 1875, 2 vol., 774 p. et 789 p.
- BONIN (Th.) : *Registrum visitatorum archiepiscopi Rothomagensis, 1248-1269*, Rouen, 1852.
- BONNEROT (J.) : *La guide des chemins de France de Charles Estienne*, Paris, 1936, 2 vol.
- BOUILLET (A.) : *Liber miraculorum Sancte Fidis : publié d'après le manuscrit de la bibliothèque de Schlestadt avec une introduction et des notes*, Paris, 1897, XXXVI-290 p.
- BOULLIER DE BRANCHE (H.) : *Feuda Gabalorum*, Nîmes, 1938-1940-1949, 193, 292, et 545 p.
- BOUQUET (M.) : *Recueil des historiens des Gaules et de la France (Rerum Gallicarum et Francicarum scriptores)*, Paris, 1869-1904, 24 vol.
- BOUTARIC (E.) : *Actes du parlement de Paris, première série : de l'an 1254 à l'an 1328*, 1863-1867, 2 vol.

- BRUGUIER-ROURE (L.) : *Chronique et cartulaire de l'oeuvre des églises, maisons, ponts et hôpitaux du Saint-Esprit (1265-1791)*, Nîmes, 1889-1895, CXLIV-478 p.
- BRUNEL (C.) : *Les miracles de Saint-Privat* suivis des opuscules d'Aldebert III, évêque de Mende, Paris, 1912, 151 p.
- BRUNEL (C.) : *Les plus anciennes chartes en langue provençale. Recueil de pièces originales antérieures au XIII<sup>e</sup> siècle publiées avec une étude morphologique*, Paris, 1926, LXIII-499 p.
- Breve de obedientiis canonicorum vivariensum*, publié dans REGNE (J.), ROUCHIER (J.) : *Histoire du Vivarais, Largentièrre*, 1914, t. I : des origines à 1039, p. 640-642, P.J. n°3.
- BUCHON (J.-A.) : *Choix de chroniques et mémoires sur l'histoire de France*, Paris, 1841.
- CALMETTE (J.), CLOUZOT (E.) dir. : *Pouillés des provinces ecclésiastiques de Besançon, Tarentaise et Vienne*, Paris, 1950, CXXIV-777 p.
- CAISE (A.) : *Cartulaire de Saint-Vallier ou relevé des chartes et documents concernant Saint-Vallier, son abbaye, ses seigneurs et ses habitants*, Paris, 1870, 166 p.
- CARAMEL (A.) : *Actes royaux des archives de l'Hérault, notices d'actes concernant les divers aspects de l'administration royale en Languedoc, les provinces françaises et Paris, série A. t. I : de 1151 à 1422*, Montpellier, 1980, 254 p.
- CAU (Ch.) et alii : *Répertoire chronologique et index topographique manuscrit sur fiche des sacs à procès du Parlement de Toulouse*.
- CAVOIS (M.-F.) : *Répertoire dactylographié de la sous-série 1E familles, de 1E 1 à 1E 1953*, 1981, non paginé.
- CHARPIN-FEUGEROLLES Comte de, GUIGUES (M.-C.) : *Cartulaire du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue dépendant de l'abbaye de la Chaise-Dieu, 1062-1401*, Lyon, 1881, XXIV-379 p.
- Chartes et documents de l'abbaye de Notre-Dame d'Aiguebelle*. Commission d'Histoire de l'ordre de Cîteaux n°II et VII, Lyon, 1954 et 1969, 512 et 544 p.
- CHARVIN (G.) : *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny*, Paris, 1965-1978, 9 vol.
- CHASSAING (A.) éd. : *Chroniques de Estienne Médicis, bourgeois du Puy, ou Liber de Podio*, Le Puy, 1869, 2 vol.
- CHASSAING (A.) : *Cartulaire de Chamalières-sur-Loire en Velay, prieuré conventuel dépendant de l'abbaye de Saint-Chaffre*, Paris, 1895, XIV-204 p.
- CHASSAING (A.) : *Cartulaire des hospitaliers de l'ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem du Velay*, Paris, 1888, LXVHI-271 p.
- CHASSAING (A.) : *Cartulaire des templiers du Puy-en-Velay*, Paris, 1882, XXXV-93 p.
- CHAVERONDIER (A.) : *Inventaire des titres du comté de Forez, fait en 1532 par J. Luillier*, Roanne, 1860, 695 p.
- CHASSIN DU GUERNY (Y.) : *Répertoire numérique dactylographié du Chartrier de Chambonas*, 1988, 122 p.
- CHASSIN du GUERNY (Y.), PELLET (J.) : *Inventaire des archives de l'évêché d'Uzès*

en 1578, 1995, 132 p.

CHEVALIER (U.) et PELLET (J.) : « Les châteaux et les fiefs du comté d'Alès au début du XV<sup>e</sup> siècle d'après les hommages et dénombremets faits à Boucicaud », *Le Lien des Chercheurs Cévenols*, n°100, 1994, p. 17-32.

CHEVALIER (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-André-le-Bas de Vienne, ordre de Saint-Benoît, suivi d'un appendice de chartes inédites sur le diocèse de Vienne*, Vienne, 1869, LI-368-43 p.

CHEVALIER (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Notre-Dame de Léoncel, ordre de Cîteaux*, Montélimar, 1869, 320 p.

CHEVALIER (U.) : *Inventaire des archives des Dauphins de Viennois à Saint-André de Grenoble en 1277*, Lyon, 1869, 48 p.

CHEVALIER (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard de Romans, 817-1093*, Romans, 1869, 224 p.

CHEVALIER (U.) : *Inventaire des archives des Dauphins de Viennois à Saint-André de Grenoble en 1277*, Lyon, 1871, 380 p.

CHEVALIER (U.) : *Inventaire des archives des dauphins de Viennois à Saint-André de Grenoble en 1346*, Lyon, 1871, 380 p.

CHEVALIER (U.) : « Tarifs de droits perçus aux foires de Romans au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle », *Revue des sociétés savantes des départements*, 1872, p. 62-69.

CHEVALIER (U.) : *Cartulaire du prieuré de Saint-Pierre du Bourg-lès-Valence*, Paris, 1875, 200 p.

CHEVALIER (U.) : « Cens et rentes en Vivarais du prieuré de l'Île-sous-Saint-Vallier », *Bulletin d'histoire ecclésiastique et d'archéologie religieuse des diocèses de Valence, Gap, Grenoble et Viviers*, 1880, p. 49-54; 1881, p. 113-6; 1883, p. 131-4.

CHEVALIER (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, ordre de Saint-Benoît, suivi de la chronique de Saint-Pierre du Puy et d'un appendice de chartes*, Paris, 1884, 243 p.

CHEVALIER (U.) : *Codex diplomaticus ordinis Sancti Rufi Valentiae*, Valence, 1891, 128 p.

CHEVALIER (U.) : « Un pont sur le Rhône, document inédit du XII<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Société d'archéologie et de statistique de la Drôme*, 1905, p. 434-436.

CHEVALIER (U.) : *Chartes de Saint-Maurice-de-Vienne, de Léoncel et de l'église de Valence*, Paris, 1912, 36 p.

CHEVALIER (U.) : *Regeste Dauphinois ou répertoire chronologique et analytique des documents imprimés et manuscrits relatifs à l'histoire du Dauphiné, des origines chrétiennes à l'année 1349*, Valence, 1913-1926, 7 vol.

CLEMENCET (S.) et FRANCOIS (M.) : *Lettres envoyées et reçues au Parlement de Paris (1376-1596), inventaire analytique*, Paris, 1961, 288 p.

COLUMBI (J.) : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium*, Lyon, 1651, 193 p.

COLUMBI (J.) : *Libri quatuor de rebus gestis Valentinarum et Diensium episcoporum*, Lyon, 1652, 242 p.

COLUMBI (J.) : *Opuscula varia*, Lyon, 1678, 639 p.

- CREYX (H.) : *Archives Départementales de l'Aveyron. Série E*, Rodez, 1987, 3 vol.
- DAINVILLE (O.) de : *Inventaire sommaire des Archives départementales de l'Hérault, série B, Cour des comptes, aides et finances de Languedoc, enregistrement par la Cour des aides*, Montpellier, 1931-1935, 7 vol.
- DELABORDE (H.-F.), PETIT-DUTAILLY (Ch.), MONICAT (J.), BOUSSARD (J.), NORTIER (M.) : *Recueil des actes de Philippe Auguste, roi de France*, Paris, 1916-1943-1966-1979, 4 vol.
- DELAVILLE LE ROULX Joseph, *Cartulaire général de l'ordre des Hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem (1100-1310)*, Paris, 1894-1906, 4 vol.
- « Délimitation du domaine temporel du prieuré de Thueyts le 24 octobre 1285 d'après un vidimus du 16 janvier 1497 », *Revue du Vivarais*, 1910, p. 495-502.
- DELISLE (L.) : *Catalogue des actes de Philippe Auguste*, Paris, 1856.
- DELISLE (L.) : *Mandements et actes divers de Charles V recueillis dans les collections de la Bibliothèque Nationale de Paris*, 1874, 1036 p.
- DESJARDINS (G.) : *Cartulaire de l'abbaye de Conques en Rouergue*, Paris, 1879, 518 p.
- DESTRAY (P.) et BIVER (A.) : *Archives départementales de la Nièvre, inventaire sommaire de la série 2F, fonds du Bourg de Bozas*, 3 vol., Nevers, 1932-1945.
- DEVIC (Cl.) et VAISSETTE (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, édition Privat, 1872-1887, 15 t.
- DOSSAT (Y.), LEMASSON (A.-M.), WOLFF (Ph.) : *Le Languedoc et le Rouergue dans le Trésor des Chartres*, Paris, 1983, 637 p.
- Dotatio sanctae et insignis ecclesiae vivariensis*, publiée dans REGNE (J.), ROUCHIER (J.) : *Histoire du Vivarais, Largentière*, 1914, t. I : des origines à 1039, p. 636-640, P.J. n°2.
- DOUAIS (C.) : *Les sources de l'histoire de l'inquisition dans le midi de la France, aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles. Mémoire suivi du texte authentique et complet de la chronique de Guilhem Pelhisso et d'un fragment d'un registre de l'inquisition*, Paris, 1881.
- DUFOUR (J.) : *Recueil des actes de Robert 1er et de Raoul, rois de France (923-936)*, Paris, 1978, CXXII-273 p.
- ELZIERE (J.-B.) : *Inventaire du chartrier de Portes*, Génolhac, 1976, 132 p.
- MERCIER (Abbé) et FABRE (C.) : « Enquête concernant le testament de Raymond de Châteauneuf-St-Remèze », *Revue du Vivarais*, 1917, p. 368-376 et 1918, p. 19-23.
- FARAL (E.) : *Jean Buridan maître ès arts de l'université de Paris*, Paris, 1950, 146 p.
- FAVIER (J.) dir. : *Les Archives Nationales : état général des fonds*, t. I : *l'Ancien Régime*, Paris, 1978, 820 p.
- FAVIER (J.) dir. : *Les Archives Nationales : état général des inventaires*, t. I : *l'Ancien Régime*, Paris, 1985, 282 p.
- FAWTIER (R.) : *Comptes du trésor 1296, 1316, 1384, 1477* (Recueil des historiens de France, documents financiers II), Paris, 1930, LXXI-329 p.
- FAWTIER, MAILLARD (F.) : *Comptes royaux 1285-1314* (Recueil des historiens de la France, documents financiers, III), Paris, 1953-1956, 3 vol.

- FAWTIER, MAILLARD (F.) : *Comptes royaux 1314-1328* (Recueil des historiens de la France. Documents financiers, IV), Paris, 1956-1961, 2 vol.
- FERNAND (B.) : *Recueil des actes des comtes de Provence apparentant à la maison de Barcelone, Alphonse II et Raymond Bérenger V (1196-1245)*, Monaco, 1925, 2 vol.
- FORDHAM (H.-G.) : *Catalogue des guides-routiers et des itinéraires français (1552-1850)*, Cambridge, 1920, 47 p.
- FORTIA D'URBAN (A.) de : *Recueil des itinéraires anciens*, Paris, 1845, XIX-558 p.
- FRAMOND (M.) de : « Notes sur les archives du Monastier (abbaye, prieurés de Haute-Loire, Ardèche et Lozère) », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Monastier, 1998, p. 383-411.
- FRAMOND (M.) de et SOULINGEAS (Y.) : *Répertoire numérique détaillé des sous-séries 23J et 24J, archives Langlade du Chayla et familles apparentées*, Le Puy, 1995, 194 p.
- FURGEOT (H.) : *Inventaire des actes du Parlement de Paris. Deuxième série, jugés (1328-1350)*, Paris, 1928, 1960, 1975, 3 vol.
- Gallia christiana in provincias ecclesiasticas distributa*. Paris, 1715-1865, 16 vol ; t. I *Provinciae Albiensis, Aquensis, Arelatensis* ; t. II : *Provincia Bituricensis* ; t. IV : *Provincia Lugdunensis* ; t. XVI : *Provincia Viennensis*.
- GERMAIN (A.), CHABANNEAU (C.) éd. : *Liber instrumentorum memorialium. Cartulaire des Guillems de Montpellier publié d'après le manuscrit original*, Montpellier, 1884-1886, LXX-850 p.
- GERMER-DURAND (E.) : *Cartulaire du prieuré de Notre-Dame-du-Bonheur*, Nîmes, s.d. (fin XIX<sup>e</sup> siècle ?).
- GERMER-DURAND (E.) et ALLMER (A.) : *Inscriptions antiques de Nîmes*, Toulouse, 1893.
- GIRY (A.), PROU (M.), LOT (F.), TESSIER (G.) : *Recueil des actes de Charles III le Chauve (840-877)*, Paris, 1943, 1952, 1955, XII-564 p., 673 p. et 425 p.
- GISSEY (O.) de : *Discours historique de la très ancienne dévotion à Notre-Dame du Puy et de plusieurs belles remarques, concernant particulièrement l'histoire des évêques du Velay et autres choses, tant ecclésiastiques que séculières*, Lyon, 1620, 644 p.
- GLENISSON (J.), GUEROUT (J.), VALLEE (A.) et VIARD (J.) : *Registres du Trésor des Chartes, inventaire analytique*, Paris, 1958-1984, 5 vol.
- GOIFFON Abbé, *Bullaire de l'abbaye de Saint-Gilles*. Nîmes, 1882, 354 p.
- GOURON (M.) : « Archives et archivistes de la sénéchaussée de Beaucaire et Nîmes », *Recueil de travaux offerts à M. Clovis Brunel*, Paris, 1955, t. 1, p. 527-532.
- GUIGNIAUT (J.-D.), WAILLY (N.) de : *Recueil des historiens des Gaules et de la France*, t. XXI, contenant la deuxième livraison des monuments des règnes de Saint Louis, de Philippe le Hardi, de Philippe le Bel, de Louis X, de Philippe V et de Charles IV (depuis MCCXXVI jusqu'en MCCCXXVIII), Paris, 1869, LXXXIII-973 p.

- GUIGUE (G.), NEUFBOURG Comte de et alii : *Chartes du Forez antérieures au XIV<sup>e</sup> siècle*, Mâcon-Paris, 1933-1980, 26 vol.
- GUIGUE (G.), FAURE (C.) : *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790. Rhône, archives ecclésiastiques, série H : ordre de Malte, langue d'Auvergne*, Lyon, 2 vol., 1895-1932.
- GOURON (M.) : *Répertoire numérique dactylographié de la série B des archives départementales du Gard, généralités, registres du conseil, plunitifs et pièces antérieures à 1700, 1B 1 à 1B 2888*, 1951, 68 p.
- HAMY (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1908, 264 p.
- HELGAUD : *Vita Roberti Regis* (Recueil des historiens des Gaules et de la France, t. X), Paris, 1760, p. 198-117.
- HISCHFELD (O.) : *Corpus Inscriptiones Galliae Narbonensis*, t. XII, Berlin, 1888, 2 vol.
- HUART (S.) et alii : *Le chartrier d'Uzès*, Paris, 1968, 304 p.
- HUILLARD-BREHOLLES (J.-L.-A.) et LECOY DE LA MARCHE : *Titres de la maison ducale de Bourbon*, Paris, 1867 et 1974, 616 et 536 p.
- Inventaire manuscrit de la série D des Archives départementales de la Haute-Loire, fonds du collège des jésuites du Puy et fonds des prieurés de Macheville et de Veyrines, unis au collège des jésuites du Puy.*
- ISAMBERT, DEVESY et JOURDAN : *Recueil général des anciennes lois françaises depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789*, Paris, 1822-1833, 21 vol.
- JACOTIN (A.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute-Loire, archives ecclésiastiques, série G, évêché du Puy*, Le Puy, 1903, 287 p.
- JACOTIN (A.) : *Preuves de la maison de Polignac : Recueil de documents pour servir à l'histoire des anciennes provinces de Velay, Auvergne, Gévaudan, Vivarais, Forez, etc., (IX<sup>e</sup> -XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1898-1906, 5 vol.
- JACOTIN (A.) et DELCAMBRE (E.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute-Loire, archives ecclésiastiques, série H, fonds de l'abbaye de la Chaise-Dieu*, Le Puy, 1943, 246 p.
- JAFFE (Ph.), WATTENBACH (W.) : *Regesta pontificum romanorum ad condita Ecclesie ad annum post christum natum MCXCVIII*, Leipzig, 1885-1888, 2 vol.
- JOUANNE (R.), FOURNIER (P.) et DELCAMBRE (E.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, département de la Haute-Loire, série H supplément, archives hospitalières du Puy*, Le Puy, t. I, 1931, 137 p., t. II, 1937, 221 p.
- LABAT-POUSSIN (B.), LANGLOIS (M.) et LANHERS (Y.) : *Actes du parlement de Paris. Parlement criminel. Règne de Philippe VI de Valois, inventaire analytique des registres X<sup>2A</sup> 2 à 5*, Paris, 1987, 488 p.
- LACROIX (A.) : *Inventaire sommaire des Archives Départementales antérieures à 1790. Drôme-Archives civiles, séries D et E (Titres de Famille, Communes et Municipalités).*

Valence, 1872-1903, 5 vol.

LALOU (E.) : *Les comptes sur tablettes de cire de la Chambre aux Deniers de Philippe III le Hardi et de Philippe IV le Bel, 1282-1309* (Recueil des Historiens de France, Documents financiers et administratifs, t. VIII), Paris, 1995, XCI-1029 p.

LANGLOIS (M.) : « X , Parlement de Paris », *Guides des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, 1958, p. 65-161.

LANHERS (Y.) et LANGLOIS (M.) : *Confessions et jugements de criminels au Parlement de Paris (1319-1350)*, éditions de textes, Paris, 1971, 208 p.

LASCOMBE (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêché du Puy (1154-1741)*, Le Puy, 1882, 433 p.

LAUER (Ph.) : *Recueil des actes de Louis IV, roi de France (936-954)*, Paris, 1914, LXXVI-153 p.

LAURENT (J.-P.) : *Actes du Parlement de Paris, deuxième série, jugés, 1328-1359*, Paris, 1960-1975, 3 vol.

LAURIERE (E.) de : *Ordonnances des Rois de France de la 3<sup>è</sup> race recueillies par ordre chronologique avec des renvois des unes aux autres, des sommaires et des observations sur le texte*, Paris, 1723-1849, 22 vol,

LE BLEVEC (D.), VENTURINI (A.) : *Cartulaire du prieuré de Saint-Gilles de l'hôpital de Saint-Jean-de-Jérusalem (1129-1210)*, Paris, 1997, XXXII-414 p.

LEMAITRE (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, Paris, 1990, XLI-203 p.

LEMAITRE (J.-L.) : « Un essai de cartographie historique au XVIII<sup>è</sup> siècle : la Carte des fonds désignés dans la donation faite par S<sup>t</sup> Guillaume Jourdan aux pères de Bonnefoy en 1179 », *Annales du Midi*, 1990, p. 197-208.

LEONARD (E.-G.) : *Catalogue des actes de Raymond V de Toulouse (1149-1191)*, 1932, LXXIX-166 p.

LE SOURD (A.) : *Répertoire numérique détaillé dactylographié des archives communales anciennes de Baix*, 1922, 19 p.

LE SOURD (A.) : « Cartulaire du couvent des frères mineurs d'Aubenas (1294-1684) », *Revue d'histoire franciscaine*, 1928, p 69-99.

LETONNELIER (G.) : *Répertoire des minutes de notaires conservées aux Archives départementales de l'Isère*, 1947. XVIII-312 p.

MAMAROT (M.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Ardèche, archives civiles, séries A, B, C, D, t. I*, Paris, 1877, 383 p.

MARTENE (E.) et DURAND (U.) : *Voyage littéraire de deux religieux bénédictins de la congrégation de Saint-Maur*, Paris, 1724.

MARTIN-CHABOT (E.) : *Les archives de la cour des comptes, aides et finances de Montpellier, avec un essai de restitution des premiers registres de sénéchaussée*, Paris, 1907, 227 p.

MASSABO-RICCI (I.) : « Sources pour l'histoire de la Savoie aux archives d'état de Turin », *Plaisir d'archives, recueil de travaux offerts à Danièle Neirinck*, Mayenne, 1997, p. 517-536.

MAZON (A.) : « Chartes des libertés et franchises de Privas », *Bulletin philologique et*



- historique*, 1893, p. 521-547.
- Mémoires de Jean Burel : journal d'un bourgeois du Puy à l'époque des guerres de religion*, Saint-Vidal, 1983, 2 vol., 111-XXXVI p. et 584 p.
- MENARD (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes*, Paris, 1750-1758, 7 vol.
- MINARD (P.) : « La charte des Vans », *Revue du Vivarais*, 1975, p. 208-226.
- MOUDENC (J.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute Garonne, archives civiles, série B, Parlement de Toulouse*, t. IV : *Enregistrement des actes du pouvoir royal, 1444-1682*, Toulouse, 1915, 300 p.
- MOUDENC (J.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute Garonne, archives civiles, série B, t. I : n°1 à 92 N, table des matières*, Toulouse, 1916, 167 p.
- NATHAN-TILLOY (M.) et TOURVIELLE (B.) : Répertoire numérique dactylographié de la sous-série 19J, Chartrier de Latour à Saint-Pierre-ville, 1980, non paginé.
- PARIS (G.) et BOS (A.) : *Edition de la vie de Saint-Gilles par Guillaume de Berneville, poème du XII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1881, 192 p.
- « Partage de la baronnie de Randonnat de l'an 1255 », *Bulletin de la Société d'agriculture, d'industrie, des sciences et art de la Lozère*, 1863, p. 78-84.
- PAYA (P.) : *Documents historiques sur Devesset et sa commanderie*, Aubenas, 1938, 194 p.
- PAYARD (J.-B.) : *Cartularium Sancti Juhiani, Vivariensis diocesis*, Le Puy, 1875, 13 p.
- PAYARD (J.-B.) : *Petites éphémérides vellaviennes*, Le Puy, 1889.
- PERRIER (J.-L.) éd. : *Le charroi de Nîmes*, Paris, 1931, VIII p. + 77 p.
- PETIT (J.) : *Index manuscrit des noms géographiques de la série H<sup>4</sup> des Archives nationales*, 1901, 120 p.
- PILOT DE THOREY, PRUDHOMME (A.) : *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790, Isère, archives civiles, série B*, Grenoble, 1884-1919, 4 vol.
- POREE (Ch.) et alii : *Inventaire sommaire des Archives départementales antérieures à 1790, Lozère, Archives civiles, série E*, Mende, 1926, 298 p.
- POUPARDIN (R.) : « Etude sur les deux diplômes de Charlemagne pour l'abbaye de Saint-Claude », *Le Moyen Age*, 1903, p. 345-376.
- REGNE (J.) : « Catalogue de la Chartreuse de Bonnefoy (1179-1493) », *Revue Mabillon*, 1923, p. 124-37.
- REGNE (J.) : « Catalogue des actes de l'abbaye de Mazan (1123-1494) », *Revue du Vivarais*, 1921, p. 86-89, p. 107-112, p. 134-142, p. 169-174, p. 211-217 et 1922 : p. 44-50, p. 187-192, p. 216-223, p. 235-241.
- REGNE (J.) : « Catalogue des actes de la commanderie de Saint-Jean de Trignan, 1156-1495 », *Revue du Vivarais*, 1920, p. 251-256 et p. 260-267.
- REGNE (J.) : « Catalogue des actes de la ville de Viviers, antérieurement au XVI<sup>e</sup> siècle (1076-1500) », *Revue du Vivarais*, 1919, p. 193-201, p. 248-253, p. 277-286, p. 313-320 et 1920 : p. 22-28, p. 54-63, p. 70-76, p. 111-126.

- REGNE (J.) : « L'abbaye des Chambons de 1153 à 1500, suivi du catalogue des actes de l'abbaye des Chambons (1153-1493) », *Revue Mabillon*, 1922, p. 242-262.
- REGNE (J.) : « Petites annales de la commanderie de Jalès du XII<sup>e</sup> siècle à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », *Revue du Vivarais*, 1920, p. 161-173.
- REGNE (J.) : *Regeste Vivarois, 863-1500*. Privas, 1991, 261 p. (édition d'un manuscrit original, c. 1910-1920).
- ROBERT (U.) : *Bullaire du pape Calixte II (1119-1124), essai de restitution*, Paris, 1891, XCIX-397 p. et 533 p.
- ROCHE (A.) : « Sentence arbitrale du 30 juillet 1317 déterminant les limites du mandement de Boffres et de Chalencou », *Revue du Vivarais*, 1910, p. 304-310.
- ROQUES (Ch.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Haute Garonne, archives civiles, série B, t. I : n°1 à 92 N*, Toulouse, 1903, 565 p.
- ROUCAUTE (J.), SACHE (M.) : *Lettres de Philippe le Bel relatives au Gévaudan, Mende*, 1896.
- ROUQUETTE (J.) : *Cartulaire de Maguelone*, Montpellier, 1912-1923, 7 vol.
- ROUSSEL (Th.) : « Document concernant le commerce du bétail entre le Gévaudan et le Bas Languedoc en l'an 1587 », *Bulletin de la société d'agriculture, d'industrie, des sciences, lettres et arts de la Lozère*, 1861, p. 274-276.
- ROYER (J.-Y.) : *Le journal de Noé de Barras, un entrepreneur de transhumance du XV<sup>e</sup> à siècle*, Salagon, 1988, 75 p.
- SOULINGEAS (Y.) : « Les sources de l'histoire des états provinciaux aux archives de la Haute-Loire », *Recherches sur les états généraux et les états provinciaux de la France médiévale* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1986, p. 129-141.
- SERRES (O.) de : *Le théâtre d'agriculture et mesnage des champs dans lequel est présenté tout ce qui est requis et nécessaire pour bien dresser, gouverner, enrichir et embellir la maison rustique*, Paris, 1601 pour l'édition originale, Arles, 1996 pour l'édition consultée.
- SCHEFFER-BOICHORST (P.) : « Un diplôme inédit de Frédéric I<sup>er</sup> de 1170 pour l'hôpital Saint-Jean à Viviers », *Mittelheilungen des instituts für oesterreiche Geschichtsforschung*, t. XII, p. 149-154.
- STEIN (H.) : *Inventaire analytique des ordonnances enregistrées au Parlement de Paris jusqu'à la mort de Louis XII*, Paris, 1908, 132 p.
- SUCHIER (H.) éd. : *Les Narbonnais, chanson de geste du XIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1898.
- THEODORE (Frère) : *Histoire de l'église de Notre-Dame du Puy*, Le Puy, 1693, 461 p.
- THOMAS (E.), LA COUR DE LA PIJARDIERE (L.), BERTHELE (J.) et GOURON (M.) : *Inventaire sommaire des archives départementales antérieures à 1790, Hérault, Archives civiles, série C Intendance de Languedoc*, t. I à V, Montpellier, 1865-1960.
- VEZIAN (A.) : « Cartulaire des Antonins d'Aubenas », *Revue du Vivarais*, 1977, p. 13-27.
- VIARD J. : *Documents parisiens du règne de Philippe VI de Valois, 1328-1350*, 2 vol.,

Paris, 1899-1900.

VIELLIARD (J.) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, 5<sup>ème</sup> édition, Mâcon, 1979, XXI-152 p.

VILLAIN-GANDOSSI (Ch.) : *Comptes du sel de Francesco di Marco Datini pour sa compagnie d'Avignon, 1376-1379*, Paris, 1969, XX p. et 375 p.

*Vita et translatio Agrippini (ex officio ecclesie Podiensis), Acta Sanctorum, february, l.*

*Vita Andeoli, Acta Sanctorum, maii, l.*

VOGUE (E.-M.) de : *Inventaire des archives du château de Vogué fait en 1712, publié d'après le manuscrit original et accompagné de pièces inédites*, Sancerre, 1905, 152 p.

Cartes anciennes

*Calculat[i]on description géographique vérifiée du royaume de France*, de Boulanger, Lyon, 1517.

Cartes de Cassini n° 88, 89 et 90.

Cartes dites de Capitaine, n°15 et 19.

*Carte du diocèse civil de Viviers*, gravée par Aldring, Montpellier, c. 1780.

*Carte routière de la sénéchaussée de Beaucaire*, gravée par Ducros, Montpellier, 1790.

*Carte géographique des postes qui traversent la France*, dite carte de Tavernier, Paris, 1632.

*Nouvelle description des Gaules* de Jolivet, Paris, 1578.

## Bibliographie vivaroise

AGIER (V.) : « Le passage à travers les Cévennes par César », *Revue du Vivarais*, 1936, p. 33-44, pl. hors texte.

ALBIGNY (P.-F.) d' : « Les calamités en Vivarais », *Revue du Vivarais*, 1912.

ALBIGNY (P.-F.) d' : « Un coin de mineur trouvé dans les travaux anciens des mines de plomb et de minerais connexes à Flaviac », *Revue du Vivarais*, 1893, p. 391-393.

ARNAUD (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, Le Teil, 1966.

ARNAUD (P.) : *Armorial du château d'Alba*, Privas, 1974, 200 p.

ARNAUD (R.) : « Recherches sur les origines de Saint-Pierre-de-Champagne », *Revue du Vivarais*, 1985, p. 7-21.

ARNAUD (R.) : « A la recherche de la vérité sur l'église Saint-Pierre-de-Champagne », *Revue du Vivarais*, 1971, p. 57-67.

B-A: « Les revenus de la seigneurie de Privas en 1394 », *Revue du Vivarais*, 1899, p. 284 et ss.

BABEY (P.) : *Le pouvoir temporel des évêques de Viviers au Moyen Age, 815-1452*, Lyon, 1956.

- BAILLY-MAITRE (M.-C.) : « La nécropole médiévale Saint-Martin à Alba (Ardèche) », *Archéologie du Midi médiéval*, 1985, p. 41-50.
- BAILLY-MAITRE (M.-C.) : « Prolégomènes à une étude des mines de Largentière en Vivarais », *Mémoire d'Ardèche, temps présent*, n°49, 1996, p. 3-10.
- BARDOUX (L.) : *Les routes en Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle, étude l'oeuvre routière des Etats particuliers du pays de Vivarais (1700-1789)*, mémoire de maîtrise, université Jean Moulin-Lyon 3, 1995, 183 p.
- « Le Bas relief des 'frappeurs d'argent' de Largentière », *Revue du Vivarais*, 1927, p. 173 et photo hors texte.
- BENOIT-D'ENTREVAUX (F.) : « Découverte archéologique à Vinezac », *Revue du Vivarais*, 1909, p. 193.
- BERTRAND (A.-J.-C.) : « La vigne en Vivarais vers la fin du Moyen Age », *Revue du Vivarais*, 1982, p. 212-224.
- BESSET (Ch.) : « Les habitants de Privas en 1427-1428 », *Revue du Vivarais*, 1910, p.256-274.
- BESSON (Ch.) : « L'abbaye de Mazan au XV<sup>e</sup> siècle : commentaire et réflexion à propos de quelques baux à accapte », *Revue du Vivarais*, 1997, p. 73-96.
- BESSON (Ch.) et MICHAUX (A.-M.) : « Au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, le Goudoulet, seigneurie d'Aiguebelle », *Mémoire d'Ardèche, temps présent*, n°50, 1996, p. 43-53.
- BLANC (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens en Drôme et Ardèche », *Gallia*, 1966, p. 77-99.
- BLANC (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, Paris, 1975, 100 p., 8 pl.
- BLANC (A.) : « Les traces de centuriation romaines et les origines de la cité de Valence », *Revue d'études ligures*, 1952, p. 32-42.
- BLANC (J.-F.) : *Paysages et paysans des terrasses de l'Ardèche*, Annonay, 1984, 321 p.
- BLANCHARD (R.) : « Esquisse géographique du Vivarais », *Revue du Vivarais*, 1909, p. 488-512, 537-556, 585-607, 648, 655.
- BOISLISLE (A.-M.) : *Histoire de la maison de Nicolay*, Nogent-le-Rotrou, 1873, 2 vol.
- BOURRAS (E.) : « Le droit de leude des seigneurs de Privas, 1426-1778 », *Revue du Vivarais*, 1898, p. 548-560.
- BOUVIER (J.-C.) : « Trois ponts de l'Eyrieux », *Mémoire d'Ardèche, temps présent*, n°58, 1998, p. 23-25.
- BOZON (P.) : *L'Ardèche, la terre et les hommes du Vivarais*, Lyon, 1978.
- BOZON (P.) : « La transhumance sur les plateaux du Vivarais du Moyen Age au XX<sup>e</sup> siècle », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe*, Clermont-Ferrand, 1984, p. 283-288.
- BOZON (P.) : *La vie rurale en Vivarais*, Valence, 1961.
- BOZON (P.) : « Les villes et le relief dans l'Ardèche intérieure », *Les villes du Massif Central* (colloque de Saint-Etienne, 1970), Saint-Etienne, 1970, ronéotypé, pagination non suivie, communication 11, 17 p.

- BRECHON (F.) : *Economie et société dans deux paroisses rurales du Bas-Vivarais au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de Vallon et de Lagorce vu au travers des archives notariales et des terriers*, Mémoire de Maîtrise, Université Lyon II, 1992.
- BRECHON (F.) : « Pratique et activité notariale au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de trois notaires du Bas-Vivarais de 1400 à 1430 », *Cahiers d'Histoire*, 1993, p. 3-23.
- BRECHON (F.) : « Production et commerce des denrées en Vivarais à la fin du Moyen Age », *Mémoire d'Ardèche, temps présent*, n°54, 1996, p. 3-21.
- BRECHON (F.) : « Autour du notariat et des nouvelles pratiques de l'écrit dans les régions méridionales aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », Guichard (P.), Alexandre-Bidon (D.) dir. : *Comprendre le XIII<sup>e</sup> siècle, études offertes à Marie-Thérèse Lorcin*, Lyon, 1995, p. 161-172.
- BRECHON (F.) : « Les biens d'un notaire rural vivarois au début du XV<sup>e</sup> siècle. L'exemple de l'inventaire après décès de M<sup>e</sup> Jacques Pechier, mort en 1411 », *Le Gnomon, revue internationale d'histoire du notariat*, 1997, p. 4-10.
- BRECHON (F.) : « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif Central : les troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre-du-Monastier à la fin du Moyen Age », les bénédictins de Saint-Chaffre-du-Monastier, histoire et archéologique d'une congrégation (colloque du Monastier des 7, 8 et 9 novembre 1997), Le Monastier, 1998, p. 49-64.
- BRECHON (F.) : « Chronique des fouilles d'Archéologie Médiévale : le château de Brison », *Archéologie médiévale*, 1999.
- BRECHON (F.), LAFFONT (P.-Y.) : « Le château et le village médiéval de Brion », *Les cahiers du Mézenc*, 2000, à paraître.
- BRUN (H.) : « Notice sur l'hôpital-hospice de Joyeuse », *Revue du Vivarais*, 1937, p. 145-159.
- CARLAT (M.) : « La chartreuse de Bonnefoy, ses grangers et les communautés paysannes du Gerbier-Mézenc de 1500 à 1788 : jalons pour une histoire économique et sociale », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1986, p. 103-145.
- CARLAT (M.) : « Heurs et malheurs de la chartreuse de Bonnefoy (1459-1791) », *Revue du Vivarais*, 1987, p. 141-156.
- CARLAT (M.) : « Notes relatives à la fondation de la chartreuse de Bonnefoy en Vivarais, l'an 1156 », *Hommage à Robert Saint-Jean. Art et histoire dans le midi languedocien et rhodanien (X<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècles)*, Montpellier, 1993, p. 235-246.
- CARLAT (M.) : « Notre-Dame de Thines en Vivarais ou le pèlerinage oublié », *Revue d'Auvergne*, 1995, p. 70-78.
- CARLAT (M.) : « Le temporel de l'abbaye cistercienne des Chambons », *Revue du Vivarais*, 1996, p. 63-84.
- CHABREDIER (L.) : *Rochemaure, gardienne du Rhône*, Le Teil, 1980, 250 p.
- CHALABI (M.) : « Viviers, une ville épiscopale au XIV<sup>e</sup> siècle », *Les libertés au Moyen Age*, Montbrison, 1987, p.11-19.
- CHALABI (M.) dir. : *Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France* HYPERLINK 'biblio?ID=34313868&idNoeud=1.15.1', *Ardèche, canton de Viviers*, Paris, 1989, XV-464 p.

- CAMUS (P.) : *Saint-Martial-en-Boutières et la seigneurie de Fourchades, 1927-1935*, 3 vol.
- CHARRIE (P.) : *Dictionnaire topographique du département de l'Ardèche*, Paris, 1979, 448 p.
- CHARTON (C.) : *Le domaine temporel de l'abbaye de Mazan en Vivarais : pré-inventaire des biens immeubles*, maîtrise d'archéologie sous la direction de M. Léon Pressouyre, université Paris 1, 1994.
- CHARAY (J.) : « Le premier essor démocratique du Vivarais », *Revue du Vivarais*, 1966, p. 158-166.
- CHARAY (J.) : *Aubenas et ses seigneurs au Moyen Age*, Aubenas, 1950-1952, 2 vol.
- CHARAY (J.) : *Le développement économique d'Aubenas du XIII<sup>e</sup> siècle au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Aubenas, 1991.
- CHARREL (V.) : *L'occupation du sol sur le rivage rhodanien et dans son arrière pays entre l'Eyrieux et la Payre, du I<sup>er</sup> siècle av. J.-C. au Moyen Age (communes de La Voulte, Rompon, Saint-Julien-en-Saint-Alban, Le Pouzin, Saint-Symphorien et Baix)*, mémoire de maîtrise, université Pierre Mendès-France, Grenoble, 1994.
- CHEYRON (J.) : *Les estimés de 1464 à Ucel*, Aubenas, 1996, 42 p.
- CHOLVY (G.) : *Histoire du Vivarais*, Toulouse, 1988, 320 p.
- CHOMEL (F.) : *Annonay, pas à pas, pierre à pierre*, Annonay, 1995, 256 p.
- CLEMENT (P.A.) : « Un itinéraire méconnu : l'ancien chemin de Nîmes au Puy », *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes à Montpellier en 1985), Paris, 1985, p. 175-199.
- CORNU (L.) : *Economie et vie rurale sur le plateau du Vivarais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Mémoire de Maîtrise, Université Lyon 2, 1991.
- CORNU (L.) : « La nature et les hommes des hauts plateaux du Vivarais, XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles », *Cahiers d'Histoire*, 1992, p. 121-135.
- COSSALTER (N.) et RIGAUD (P.) : *Le site de la Plaine du Lac, Privas, Ardèche, rapport de sondages*, Service régional de l'archéologie Rhône-Alpes, 1996.
- COSSALTER (N.) : *Le site du Serre-d'enfer, Mirabel, Ardèche, rapport de fouille*, Service régional de l'archéologie Rhône-Alpes, 1996.
- COSTE (C.) : *Enquête sur les sources de l'abbaye de Mazan au Moyen Age*, D.E.A., Université Lumière Lyon II, 1997, 213 p.
- COSTE (C.) : « Le *liber compositionum*, ou le second cartulaire de l'abbaye de Mazan », *L'ordre de Cîteaux en Vivarais, Revue du Vivarais* 1999, p. 59-85.
- COULET (C.) : *Beauchastel, de la montagne aux îles*, Lyon, 1981.
- COURTEAULT (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol; essai sur la constitution et l'état social d'une ville du Midi de la France au Moyen Age, introduction à l'histoire de la maison Nicolay*, Paris, 1909, XXIV-287 p.
- DARNAUD (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, mémoire de D.E.A., université Lumière-Lyon II, 2 vol., 296 et 51 p.

- DEFIVE (E.), VIDAL (H.) : « Temps et climat du Mézenc », *Cahiers du Mézenc*, n°9, 1997, p. 81-94.
- DENEL (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péages de Baix (Ardèche) », *Annales du Midi*, 1970, p. 287-295.
- DESROY (A.) : « Le péage de Mézilhac », *Revue du Vivarais*, 1950, p. 81-89.
- DUFAUD (J.) : *Dictionnaire français-nord occitan, nord du Vivarais et du Velay*, Saint-Julien-Molin-Molette, 1998, 336 p.
- DUFAUD (J.) : *L'occitan Nord-Vivarois, région de Lalouvesc*, Davézieux, 1986, 328 p.
- DUPRAZ (D.) : « L'ordre de Cîteaux dans les Archives départementales de l'Ardèche », *L'ordre de Cîteaux en Vivarais*, *Revue du Vivarais* 1999, p. 21-46.
- DUPRAZ (J.) : « Le château de Saint-Montan », *Châteaux médiévaux en Rhône-Alpes (Cahiers René de Lucinge, n°spécial 6)*, Lyon, 1990, p. 37-41.
- DUPRAZ (J.) : « Contribution à l'histoire de Privas », *Architecture ancienne et urbanisme en Ardèche* (actes du colloque de Vinezac, 1986), Lyon, 1986, p. 137-145.
- DURAND (E.) : *Etude du site archéologique de la Sainte-Abeille, un fanum gallo-Romain révélé par la célèbre voie du Pal*, Mémoire de Maîtrise, université Lumière-Lyon II, 1989.
- DURAND (E.) et LEFEVRE (Cl.) : *Les habitats groupés protohistoriques du département de l'Ardèche, programme H10*, rapport trisannuel 1993-1995, Service régional de l'archéologie Rhône-Alpes.
- DURAND (E.) : *Les habitats groupés protohistoriques d'Ardèche*, à paraître en 2001, manuscrit communiqué par l'auteur.
- DUSSERRE (G.) : « Le Cheylard : démembrements de ses murailles et de son château », *Revue du Vivarais*, 1979, p. 134-138.
- ESQUIEU (Y.) : « D'Alba à Viviers : à propos du déplacement d'un chef-lieu », *Revue du Vivarais*, 1982, p. 62-63.
- ESQUIEU (Y.) : « Le Grand Schisme et la crise de l'ordre de Cluny en Bas-Vivarais », *44<sup>e</sup> congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Montpellier, 1972, p. 131-139.
- ESQUIEU (Y.) : « L'ordre de Cluny en Bas-Vivarais à la fin du Moyen Age », *Revue du Vivarais*, 1971, p. 68-79.
- ESQUIEU (Y.) dir. : *Viviers, cité épiscopale*, Lyon, 1988, 127 p.
- ESQUIEU (Y.) : « Alba, groupe cathédral Saint-Pierre », Duval (N.) dir. : *Les premiers monuments chrétiens de la France*, t. I : *Sud-Est et Corse*, Paris, 1995, p. 205-210.
- EVESQUE (R.), LAFORGUE (M.), LHOMME (G.), SCNETZLER (J.) : « Le cimetière de la porte de l'Oie aux Vans, Ardèche », *Ardèche Archéologie*, 1992, p.57-58.
- EXBRAYAT (P.) : *Si Largentière en Val de Ligne m'était contée*, Rosières, 1996, 239 p.
- FALGAIROLLE (P.) : « La succession de la maison de Tournon au commencement du XVII<sup>e</sup> siècle », *Revue du Vivarais*, 1902, p. 91-100, 182-200, 465-472, 491-496.
- FARCIS (D.) : *Etude sur le Bas-Vivarais d'après les Estimes de 1464*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1973, 250 p.

- FAYARD (A.) : *Saint-Agrève évêque du Puy et apôtre des Boutières*, Le Puy, 1976 (n° spécial des *Cahiers de la Haute-Loire*).
- FILHET (L.) : « Aps Féodal et ses dépendances », *Revue du Vivarais*, 1893, p.321-335, 353-365, 401-413, 457-469, 497-507 et 1894, p.1-9.
- FILHET (L.) : « Ponce de Montlaur, seigneur de Montlaur, d'Aubenas, etc... (1215 env.-1296) », *Revue du Vivarais*, 1894, p. 218-232.
- FILHOL (C.) : « Les plaques de brides muletières dans les Cévennes et sur les bords du Rhône », *Revue du Vivarais*, 1918, p. 129-140, 167-187, 201-206, 246-256, 300-313, 354-367 ; 1919, p. 22-28, 39-45, 161-174 ; 1922, 14-19, 73-80, 108-113, 143-147.
- FILHOL (C.) : « La voie antique du Tracol », *Almanach vivarois*, 1934, p. 49
- FILHOL (L.) : *Histoire religieuse et civile d'Annonay et du Haut-Vivarais*, Annonay, 1880-1882, 4 vol.
- FONT-REULX (J.) : « Le pillage du faubourg du Pouzin en 1432, épisode de la guerre de cent ans dans le Vivarais », *Revue du Vivarais*, 1951, p. 3-6.
- FORIEL DESTEZET (C.) : « Etat économique et social de sept paroisses rurales du Haut-Vivarais d'après un registre d'estimes de 1464 », 44<sup>e</sup> congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon, Montpellier, 1972, p. 175-182.
- FORIEL DESTEZET (Ch.) : *Tableau économique et social de sept paroisses du Haut-Vivarais à la fin du Moyen Age d'après un livre d'estimes de 1464*, Mémoire de maîtrise, Lyon, 1969, 98 p.
- FRAISSE (C.) et PROVOST (M.) dir. : *Carte archéologique de la Gaule romaine, l'Ardèche*, à paraître en 2001, manuscrit communiqué par l'auteur.
- FRAISSE (G.) : *La vigne et le vin autour de Tournon aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, mémoire de maîtrise, université Lyon III, 1989, 181 p.
- FROMENT (F.) : « Sur les anciens chemins et voies romaines de l'Helvie », *Bulletin de l'Association française pour l'avancement des sciences*, 1876, p. 9-57.
- GARDES (J.-M.) : *Une paroisse du haut-plateau au XV<sup>e</sup> siècle*, Issarlès, Issarlès, 1988, 161 p.
- GARDES (J.-M.) : « Les voies anciennes et romaines : approche d'un pays au travers de quelques anciennes routes et lieux habités », *Revue du Vivarais*, 1984, p. 21-31.
- GARNODIER (Abbé) : « Notice archéologique et historique sur Eclassan », *Revue du Vivarais*, 1936, p. 52 et p. 58.
- GIRARD (J.) : *Les mines médiévales de Largentière, Ardèche*, mémoire de maîtrise, université Pierre Mendès-France Grenoble 2, 1999, p. 145 p.
- GIRAUD (P.) : « La grange du Temple de Grozon dans le Haut-Vivarais », *Revue du Vivarais*, 1942, p. 167-179.
- GIRAULT (M.) : *Le chemin de Régordane, l'ancienne route d'Alès au Puy*, Nîmes, 1988.
- GIRAULT (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1688*, Thèse dactylographiée, université de Tours, 1980, 3 vol.
- GIRON (A.) : *Fay-le-Froid. Notes de voyages*, Le Puy, 1868, 51 p.



- GLEYZE (A.) : *L'estivage des troupeaux en Vivarais*, thèse vétérinaire, Toulouse, 1948.  
*Les grandes heures du bailliage et de la sénéchaussée de Bas-Vivarais, 1284-1790*, Villeneuve-de-Berg, 1984, 310 p.
- GRASSE (M.-Ch.) : « La maison urbaine et son évolution dans la ville basse de Viviers (Ardèche), XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles », *Bulletin Monumental*, 1988, p. 7-27.
- GRIMAUD (A.) : *Histoire de Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale*, Aubenas, 1942, 328 p.
- GREGOIRE (G.) : « La borne milliaire de Mirabel », *Revue du Vivarais*, 1984, p. 5-13.
- GRIMAUD (A.) : *Histoire de Villeneuve-de-Berg, ancienne bastide royale*, Aubenas, 1942, 328 p.
- GUICHARD (P.) : « D'une société repliée à une société ouverte : l'évolution socio-économique de la région d'Andance de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle à la Révolution », dans Léon (P.) dir. : *Structures économiques et problèmes sociaux du monde rural dans la France du sud-est (fin XVII<sup>e</sup> siècle, 1835)*, Paris, 1966, p. 139-217.
- GUIGAL (M.) : « Les faux blocs à cupules de la Varogne », *Revue du Vivarais*, 1974, p. 38-43.
- GUIGAL (M.) : « La race bovine du Mézenc », *Les Cahiers du Mézenc*, 1993, p. 9-14
- HAOND (L.) : « Chemins et lieux fortifiés de la Montagne ardéchoise au Moyen Age », *Mémoire d'Ardèche, temps présent*, n°50, 1996, p. 19-29.
- HAOND (L.) : *Les pavés de la Côte du Pal, voyage au Fau et au Pal, villages frontière entre Hautes-Cévennes et Montagne ardéchoise*, Milan, 1999, 351 p.
- HAOND (L.) : « Les domaines de l'abbaye cistercienne de Mazan dans la région de Montpezat », *L'ordre de Cîteaux en Vivarais, Revue du Vivarais* 1999, p. 139-167.
- HAOND (L.) : « L'activité de Montpezat, bourg routier à la fin du Moyen Age », *Pays d'Ardèche, vallées de la Cévenne ardéchoise du Nord, Mémoire d'Ardèche, temps présent*, n° spécial hors série, à paraître.
- HELMLING (R.) : « Les anciennes églises de Salavas », *Revue du Vivarais*, 1980, p.113-118.
- HELMLING (R.) : « Les vieilles églises de Salavas », *Rencontre avec le passé, cahier de l'exposition de Vallon, juillet 1991*, Vallon, 1992, p. 10-15.
- HELMLING (R.) : *Les églises disparues de Salavas, près de 2000 ans d'histoire inscrits dans le site de la Gleizasse*, Aubenas, 1999, 160 p.
- IMBERT (L.) : *Les péages du Rhône de Tournon à la mer*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1903, position p. 105-107.
- JOUFFRE (J.) : « Questions en suspend autour d'une lande, la Cham du Bleynet et son mandement », *Revue du Vivarais*, 1986, p. 263-185.
- KERVELLA (R.) : *Un registre de notaire cévenol, étude économique et sociale de la vallée du Chassezac, 1469-1489*, mémoire de maîtrise, université Paul Valéry-Montpellier III, 1983, 155 p.
- LAFFONT (P.-Y.) : *Lignages châtelains en Vivarais Viennois et Vivarais Valentinois, XI<sup>e</sup> à -XIII<sup>e</sup> siècles, Approches documentaires et prosopographiques*, D.E.A., université Lumière-Lyon II, 1992.

- LAFFONT (P.-Y.) : « Le livre de donations de l'abbaye des Chambons. Analyse d'un cartulaire perdu du XII<sup>e</sup> siècle », *L'ordre de Cîteaux en Vivarais, Revue du Vivarais* 1999, p. 87-97.
- LAFFONT (P.-Y.) : « Les chartriers seigneuriaux du XIII<sup>e</sup> siècle : quelques réflexions sur une source méconnue, au travers d'exemples du Haut-Languedoc », Guichard (P.), Alexandre-Bidon (D.) dir. : *Comprendre le XIII<sup>e</sup> siècle, études offertes à Marie-Thérèse Lorcin*, Lyon, 1995, p. 41-58.
- LAFFONT (P.-Y.) : « Le château du Mézenc, histoire et archéologie d'un site controversé », *Cahiers du Mézenc*, 1997, p. 27-36.
- LAFFONT (P.-Y.) : « Le château du Mézenc (Haute-Loire), premières données historiques et archéologiques, X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle », *Pages régionales d'archéologie en Rhône Alpes*, 1996, p. 101-117.
- LAFFONT (P.-Y.) : « Les Montlaur : une branche cadette des vicomtes de Polignac ? », *Revue du Vivarais*, 1998, p. 77-82.
- LAFFONT (P.-Y.) : « Le château de Revirand, données nouvelles sur un petit *castrum* du Haut-Vivarais », *Ardèche archéologie*, 1995, p. 59-64.
- LAFFONT (P.-Y.) : « L'abbaye de Saint-Chaffre en Vivarais X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, premier essai de cartographie historique », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Monastier, 1998, p. 89-114.
- LAFFONT (P.-Y.), BRECHON (F.) : *Le château du Mézenc (commune de Chaudeyrolles, Haute-Loire, rapport de sondages 1998*, Service régional de l'archéologie, Clermont-Ferrand, 1999.
- LAGANIER (R.) : « La liaison du sud-est au plateau central, par la Côte de Mayres et La Chavade », *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes à Montpellier en 1985), Paris, 1985, p. 357-389.
- LAUXEROIS (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, Paris, 1983, 320 p., 11 fig., 7 pl.
- LAUXEROIS (R.), ANDRE (P.) et JOURDAN (G.) et alii : *Alba, de la cité gallo-romaine au village*, Paris, 1985, 104 p.
- LE BLEVEC (D.) : « Les Templiers en Vivarais : les archives de la Commanderie de Jalès de l'ordre du Temple en Cévennes », *Revue du Vivarais*, 1980, p. 36-40.
- LE BLEVEC (D.) : « Les hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem en Bas-Vivarais : la commanderie de Trignan (XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup>) », *Religion et Société en Ardèche et dans l'ancien pays de Vivarais*, colloque de Privas, Toulouse, 1985, p.18-39.
- LE BLEVEC (D.) : « La seigneurie des Templiers de Jalès », *Revue du Vivarais*, 1987, p. 37-51.
- LE BLEVEC (D.) : « La part du pauvre. Les legs charitables en Vivarais méridional au XIV<sup>e</sup> siècle », *Hommage à Robert Saint-Jean, Art et histoire dans le midi languedocien et rhodanien (X<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècles)*, *Mémoire de la Société Archéologique de Montpellier*, t. XXI, Montpellier, 1993, p. 257-267.
- LE BLEVEC (D.) : « Les ordres militaires en Bas-Vivarais et en Tricastin », *Recherches*

- Donzéroises*, 1996, p.51-63.
- LEFEVRE (Cl.) : « Jastres et les *oppida* méditerranéens », *Revue du Vivarais*, 1987, p. 9-19.
- LEFEVRE (Cl.), DURAND (E.) : *Oppidum du Roc de Gourdon, rapport de sondages*, Service régional de l'Archéologie Rhône-Alpes, 1996.
- LEGER (A.) : *Saint-Agrève en 1464. Une bourgade de la montagne vivaroise à travers les estimes du Vivarais*, mémoire de maîtrise, université Lumière-Lyon 2, 2000, 202 p. et 190 p.
- LE SOURD (A.) : *Essai sur les Etats du Vivarais depuis leurs origines*, Paris, 1926.
- LEVUILLON (S.) : « Des nautes romains aux voyageurs romantiques : recherches sur la tradition de l'Ardèche navigable et flottable », *Revue du Vivarais*, 1979, p. 193-209.
- LUBAC (J. de) : « La baronnie de Chalencon et les privilèges de ses habitants », *Revue du Vivarais*, 1895, p.15-24, 58-75, 105-112.
- MARTIN (A.-V.-J.) : « Sur les routes du Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue du Vivarais*, 1979, p. 220-227.
- MASSOT (G.) : « En Ardèche, passer l'eau sans les ponts », *Mémoire d'Ardèche temps présent*, n°58, 1998, p. 3-10.
- MASSOT (G.) : « En Ardèche : toponymie, limites dialectologiques et histoire », Billy (P.-H.), Chaurand (J.) : *Onomastique et Histoire*, Aix, 1998, p. 155-164.
- MASSOT (G.) : « Regard sur la toponymie », contribution à Carlat (M.) dir. : *Encyclopédie de l'Ardèche*, Paris, 1985.
- MASSOT (G.) : « La part de l'occitan dans la toponymie ardéchoise », *Mémoire d'Ardèche, temps présent*, 1996, p. 58-59.
- MAZON (A.) : *Les vieux registres de notaires : le Vivarais au XV<sup>e</sup> siècle*, Privas, 1875.
- MAZON (A.) : « Notes sur la commanderie des Antonins à Aubenas », *Bulletin d'histoire ecclésiastique et d'archéologie religieuse des diocèses de Valence, Gap, Grenoble et Viviers*, 1887, p. 89-96, 143-152, 169-175, 226, 239 ; 1888, p. 12-28.
- MAZON (A.) : *Essai historique sur le Vivarais pendant la guerre de Cent Ans*, Tournon, 1889, 314 p.
- MAZON (A.) : « La verrerie dans le Vivarais », *Revue du Vivarais*, 1893, p. 193-915.
- MAZON (A.) : « Le Pont d'Aubenas », *Revue du Vivarais*, 1893, p. 52-55.
- MAZON (A.) : « Chartes des libertés et franchises de Privas de 1281 et confirmation de ces libertés (1309) et délibération de la communauté de Privas en 1690 », *Bulletin Philologique et Historique*, 1893, p. 521-547.
- MAZON (A.) : *Histoire du Cheylard*, Privas, 1894, 208 p.
- MAZON (A.) : « Montréal et ses seigneurs », *Revue du Vivarais*, 1895, p. 620-629.
- MAZON (A.) : « Note historique sur Vals-les-Bains », *Revue du Vivarais*, 1896, p. 321-337.
- MAZON (A.) : « L'atelier monétaire de Largentière », *Revue du Vivarais*, 1898, p. 49-57.
- MAZON (A.) : « Notice historique sur Lyas et le Petit Tournon », *Revue du Vivarais*, 1900, p. 481-498 et 530-547.

- MAZON (A.) : « Les cordeliers de Largentière », *Revue du Vivarais*, 1901, p. 54-67.
- MAZON (A.) : « Une promenade archéologique au vieux Saint-Agrève », *Revue du Vivarais*, 1902, p. 313-330.
- MAZON (A.) : *Histoire de Largentière*, Privas, 1904.
- MAZON (A.) : *Notes historiques sur Tournon et ses seigneurs*, Privas, 1908.
- MAZON (A.) : *Les muletiers du Vivarais et du Velay*, Privas, reprint de 1997, 150 p.
- MAZON (A.) : « Notice historique sur la baronnie de La Voulte », *Revue du Vivarais*, 1897, p. 249-159, 310-319, 356-365, 476-488, 515-535 et 551-561 ; 1898, p. 36-48, 145-162 et 241-253.
- MAZON (F.) : *Voyage autour de Valgorge*, Privas, 1879, XVI-483 p.
- MELLIER (E.) : *Les ponts anciens et modernes sur le Rhône à Valence*, Valence, 1905, 234 p.
- MESSIE (J.) : *Bourg-Saint-Andéol, notice historique et guide*, Largentière, 1963, 152 p.
- MICHAU (D.), LE BESNERAIS (V.) et LEBRE (F.) : *Massif du Tanargue, regard écologique sur le sud de la montagne ardéchoise*, Les Vans, 1997, 216 p.
- MINARD (P.) : « Quelques jalons pour une histoire des Vans », *Revue du Vivarais*, 1979, p. 172-186.
- MINARD (P.) : « Charte de fondation de Trachin à Annonay », *Revue du Vivarais*, 1992, p. 5-13.
- MINARD (P.) : « La charte des Vans », *Revue du Vivarais*, 1975, p. 208-226.
- MIOL-FAVARD (R.) de : « Une enseigne d'auberge datée du XI<sup>e</sup> siècle à Saint-Jean-d'Artrignan », *Revue du Vivarais*, 1958, p. 107-111.
- MOLINIER (A.) : « Voies de communication et moyens de locomotion en Vivarais à l'époque moderne et jusqu'en 1750 », *Revue du Vivarais*, 1985, p.85-99.
- MOLINIER (A.) : « L'accueil des voyageurs en Vivarais aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *Revue du Vivarais*, 1986, p. 13-29.
- MOLINIER (A.) : *Paroisses et communes de France, Ardèche, Paris*, 1976, p. 25.
- MOLINIER (A.) : *Stagnation et croissance, le Vivarais aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1985, 500 p.
- MONTEIL (P.) : « Le mandement de Vallon d'après le Compoix de 1775 », *Rencontre avec le passé, cahier de l'exposition de Vallon, juillet 1991*, Vallon, 1992, p. 32-42.
- MONTRAVEL (L. de) : « Ucel », *Revue du Vivarais*, 1905, p. 549-561.
- MONTRAVEL (L. de) : « Monographie des paroisses du diocèse de Viviers, Jaujac », *Revue du Vivarais*, 1897, p. 133-147.
- MOREL (Y.) : « Les quatre ponts de Rolandy », *Mémoire d'Ardèche temps présent*, n°59, 1998, p. 3-6.
- MOREL (Y.) : *Le département aux 2000 ponts (Ardèche)*, Privas, 1999, 72 p.
- MOULIN (J.) : *Villeneuve-de-Berg*, mémoire de l'E.H.E.S.S., 1999.
- MOURIER (J.) : *Tournon, étude des structures urbaines (1420-1520)*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1984, 6 vol.

- NAPOLI (J.), REBUFFAT (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », *Gallia, fouilles et monuments archéologiques en France métropolitaine*, 1992, p. 52-79.
- NICOD (E.) : « Liste des notaires ayant exercé à Annonay et dans son bailliage », *Revue du Vivarais*, 1895, p.131-140.
- NICOD (E.) : « Aymar, seigneur d'Annonay (1236-1271). Son testament », *Revue du Vivarais*, 1900, p. 548-552.
- NICOD (E.) : « Recherches sur l'ancienneté de la tannerie et de la mégisserie à Annonay », *Revue du Vivarais*, 1901, p. 9-13.
- NICOD (E.) : « Une famille de gentilhommes annonéens. Les Du Peloux de Gourdan », *Revue du Vivarais*, 1894, p. 241-256.
- NICOD (E.) : « La maison de Fay-Peyraud », *Revue du Vivarais*, 1903, p. 145-158, 201-212 et 281-296.
- NICOD (E.) : « Les cordeliers à Annonay », *Revue du Vivarais*, 1897, p. 201-216.
- NICOD (E.) : *Les rues d'Annonay*, Paris-Annonay, 1948, 166 p.
- ODIOT (Th.) et CHOUQUER (G.) : « Cadastres antiques et frontières de cités », *Revue Drômoise*, 1981, p. 435-442.
- PATRIE (Fl.) : « Deux membres de la commanderie hospitalière de Devesset en Haut-Vivarais et leurs chapelles : Sainte-Epine de Tournon et Saint-Georges d'Annonay », *Revue du Vivarais*, 1998, p. 227-236.
- Le patrimoine hospitalier de l'Ardèche*, Guilherand-Granges, 1996, 39 p.
- PENIN (A.) : *L'agglomération antique de Tain-Tournon*, mémoire de maîtrise, université Pierre Mendès-France, Grenoble 2, 1998.
- PONCER (J.A.) : *Mémoires historiques sur le Vivarais*, Annonay, 1873, 3 vol., 490, 297 et 690 p.
- PONTAL (O.) : « Les seigneurs de Montlaur dans la région cévenole des origines au XV<sup>e</sup> siècle », *Revue du Vivarais*, 1988, p. 13-36, 65-97, 165-181, 235-251.
- REBUFFAT (R.), NAPOLI (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, Le Teil, 73 p.
- REBUFFAT (R.) : « Un milliaire romain neuf », *Ardèche archéologie*, 1995, p. 49-58.
- REGNE (J.), ROUCHIER (J.) : *Histoire du Vivarais*, Largentière-Privas, 1914-1945, 3 vol.
- REGNE (J.) : *La vie économique et les classes sociales au lendemain de la guerre de Cent ans*, Aubenas, 1926.
- REGNE (J.) : *La vie économique et sociale dans 150 localités du Vivarais d'après les Estimes de 1464*, Aubenas, 1926.
- REGNE (J.) : « La première étape de la pénétration capétienne en Vivarais », *Bulletin Philologique et Historique*, 1913, p. 133-140.
- REGNE (J.) : « La vie municipale et la bourgeoisie d'Ancien Régime en Vivarais », *Annales du Midi*, 1934, p. 337-356.
- REMY (B.) : *Histoire d'Annonay et de sa région*, Roanne, 1981, 150 p.
- REYNAUD (J.-F.) : « Meysse, église Saint-Jean-Baptiste, ancien baptistère », Duval (N.) dir. : *Les premiers monuments chrétiens de la France*, t. I : *Sud-Est et Corse*,

- Paris, 1995, p. 211-213.
- REYNAUD (M.-H.) : « Querelles autour du déplacement du marché d'Annonay en 1485 », *Revue du Vivarais*, 1985, p.261-266.
- REYNIER (E.) : « Foires et Marchés de Saint-Agrève », *Revue de géographie alpine*, 1925, p. 739-752.
- REYNIER (E.) : « Les libertés et franchises de Privas », *Revue du Vivarais*, 1940, p. 193-209.
- REYNIER (E.) : *Saint-Sauveur-de-Montagut*, Privas, 1943.
- REYNIER (E.) : *Histoire de Privas*, t. I : *des Origines au XVI<sup>e</sup> siècle*, Privas, 1941.
- REYNIER (E.) : « Les voies de communication sur le plateau de Vernoux », *Revue du Vivarais*, 1952, p. 103-124.
- ROBERT (A.) : « La chartreuse de Bonnefoy en Vivarais, 1156-1791 », *Revue du Vivarais*, 1976, p. 201-227.
- ROBERT (A.) : « Le passé monastique de la montagne, Gévaudan-Velay-Vivarais », *Revue du Gévaudan*, 1984, p. 62-65.
- ROBERT (A.) : « Deux documents sur les Chambons et la terre de Borne », *Revue du Vivarais*, 198? p.215 et ss.
- ROBERT (A.) : « La Bastide et Saint-Thomas-La-Souche », *Revue du Vivarais*, 1982, p. 184-193
- ROCHE (A.) : *Lamastre et ses environs*, Lamastre, 1905, 128 p.
- ROCHE (A.) : *Armorial généalogique et biographique des évêques de Viviers*, Lyon, 1894, XIV-376 et 460 p.
- ROMAN (F.) : *Le Bas-Vivarais*, Paris, 1950, 150 p.
- ROUDIL (P.) : « Inondations du 22 septembre 1890 », *Rencontre avec le passé, cahier de l'exposition de Vallon, juillet 1991*, Vallon, 1992, p. 47-59.
- ROYER (F.) : *Notes historiques sur la paroisse de Fay-le-Froid*, Saint-Maurice sur Lignon, 1988 (édition d'un manuscrit de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle).
- SALCH (C.-L.), FEVRE (D.) : « Réseau paroissial et implantations castrales du IX<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles en Vivarais », *L'encadrement religieux des fidèles au Moyen* (actes du 109<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Dijon, 1984), Paris, 1986, p. 47-63.
- SAINT-JEAN (R.) : « Les origines du consulat en Vivarais méridional au Moyen Age », *Annales du Midi*, 1965, p.353-373.
- SAINT-JEAN (R.) : « L'abbaye cistercienne de Mazan (Ardèche) et ses filles provençales, Sénanque et le Thoronet », *Provence historique*, 1968, p. 77-100.
- SAINT-JEAN (R.), NOGARET (J.) : *Vivarais et Gévaudan romans*, La Pierre-qui-Vire, 1991, 362 p.
- SAUMADE (H.) : « L'implantation gallo-romaine dans la région albenassienne », *Revue des enfants et amis de Villeneuve-de-Berg*, 1974, p. 29-37.
- SCHNETZLER (J.) : « Les muletiers et la montagne », *Le Lien des chercheurs cévenols*, n°11, 1966.
- SCHNETZLER (J.) : « Commerce et transport dans le pays des Vans sous l'Ancien

- Régime », *Revue du Vivarais*, 1963, p. 94-114.
- SCHNETZLER (J.) : « La mise en valeur des Cévennes du Nord au Moyen Age », *Revue du Vivarais*, 1990, p. 97-119.
- SCHNETZLER (J.) : « Entre les pays du bas Rhône et Le Puy, le chemin de Beaulieu à Peyre et au-delà par le pont de Chambonas. Essai d'odographie historique », *Revue du Vivarais*, 1996, p. 85-127.
- SOUCHON (C.) : *Le Haut-Vivarais d'après les estimés de 1464*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1970, 298 p.
- TALLON (M.) : *Histoire civile, politique et religieuse d'une ville du Languedoc, Les Vans*, t. I : *des origines à 1712*, Privas, 1884, 207 p.
- THERME (J.-B.) : « Etude documentaire, critique et historique sur la fondation et les fondateurs de l'abbaye Notre-Dame de Mazan, 1119-1123 », *Revue du Vivarais*, 1949, p. 101-111 et p. 155-160 ; 1950, p. 38-48, p. 114-120 ; 1951, p. 34-42 et p. 93-104 ; 1952, p. 46-52
- THOMAS (Fr.) : « Annonay, essai de géographie urbaine », *Revue de Géographie Alpine*, 1923, p. 181-200.
- VACHEZ (A.) : « Notice sur la destruction du château de Peyraud en 1350 », *Revue du Vivarais*, 1895.
- VASCHALDE (H.) : *Clotilde de Surville et ses poésies, documents inédits*, Paris, 1873, 31 p.
- VALLADIER-CHANTE (R.) : *Une communauté paysanne du Vivarais, Sant-Saornin de Avalon, Vallon-Pont-d'Arc à la fin du Moyen Age*, Valence, 1993, 235 p.
- VALLADIER-CHANTE (R.) : *Le Bas-Vivarais au XV<sup>e</sup> siècle, les communautés, la taille et le roi*, Valence, 434 p.
- VEYSSIERE (G.) : « Malheurs et dévotion des vivarois dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle à travers les procès de canonisation d'Urbain V et de Pierre de Luxembourg », *Revue du Vivarais*, 1990, p. 5-20.
- VILLEDIEU (E.) : *Marguerite de Surville, sa vie, ses oeuvres, ses descendants devant la critique moderne avec notes, pièces justificatives et carte de Vesseaux au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1873, 184 p.
- VOGUE (E.-M. ) de : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants*, Sancerre, 1906, 2 vol, 512 p. et 622 p.
- WULLSCHLEGER (M.) : « Aiguebelle et ses dépendances vivaroises », *L'ordre de Cîteaux en Vivarais*, *Revue du Vivarais* 1999, p. 169-190.

## **Bibliographie régionale (Languedoc, Velay, Gévaudan, Forez, sillon rhodanien)**

- AIME (S.) : « L'hôtel-dieu, étude archéologique », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1983,

p. 73-112.

ANDRE (F.) : « La Garde-Guérin et ses consuls », *Bulletin de la Société d'Agriculture, des Lettres, Sciences et Arts de la Lozère*, 1870, p. 55-77.

ANDRE (F.) : « Le pont de Quézac », *Bulletin Philologique et Historique*, 1893.

ANDRE (F.) : « Notes historiques sur la commanderie de Gap-Francès », *Bulletin de la Société d'Agriculture, des Lettres, Sciences et Arts de la Lozère*, 1864, p. 393-402.

ANDRE (F.) : « Notice sur les plus anciens pèlerins du Gévaudan », *Bulletin de la Société d'Agriculture, des Lettres, Sciences et Arts de la Lozère*, 1873.

ANDRE (F.) : *L'invasion anglaise en Gévaudan*, Mende, 1889.

ANDRE (J.) : « Les noms latins du chemin et de la rue », *Revue des Etudes Latines*, 1950, p. 104-134.

APPOLIS (E.) : *La construction des routes royales en Languedoc*, Albi, 1941, 85 p.

APPOLIS (E.) : « Les Etats du Languedoc et la construction des routes royales au XVIII<sup>e</sup> siècle », 10<sup>e</sup> congrès international des sciences historiques », Rome, 1955.

ARNAL (F.) : *Le canton de Villefort, Lozère*, Inventaire du patrimoine, Montpellier, 1989, 40 p.

ARSAC (J.) : *Toponymie du Velay, origine et signification des noms de lieux et de lieux-dits*, Le Puy, 1991, 461 p.

AYMARD (A.) : « L'ancienne route ou estrade du Puy au Forez », *Annales de la Société académique du Puy*, 1868, p. 587-755.

BARDY (B.) : « Notes chronologiques sur Langogne », *Lou País*, 1962, p. 89, 106, 118, 137.

BADOL (J.) : *Bourg-Argental, porte du Forez*, St-Etienne, 1968, 65 p.

BALMELLE (A.), POUGET (S.) : *Histoire de Mende*, Mende, 1947, 160 p.

BALMELLE (M.) : « Muletiers et plaques muletières du Gévaudan », *Revue du Gévaudan*, 1953, p. 322-326.

BARALON (V.) : « L'abbaye du Monastier Saint-Chaffre sous l'abbatit de Guillaume IV (1086-1136) », *Les Cahiers de la Haute-Loire*, 1984, p. 133-149.

BARDON (A.) : *Histoire de la ville d'Alès*, 1894-1896, 2 vol.

BARDON (A.) : *Listes chronologiques pour servir à l'histoire de la ville d'Alès*, Nîmes, 1883.

BAILLY-MAITRE, (M.-C.) : « Pour une histoire des mines au Moyen Age, l'exemple des mines de la terre d'Hierle (Gard) », *Archéologie du Midi médiéval*, 1989, p. 61-71.

BARBOT (J.) : « Les possessions territoriales de l'abbaye de Franquevaux dans le diocèse de Mende », *Bulletin de la Société d'agriculture de la Lozère*, 1915, p. 44-72.

BARBOT (J.) : « Nuits de fumature », *Bulletin de la Société d'agriculture de la Lozère*, 1909, p. 84-91.

BARDY (B.) : « Les tournées du préfet Gamot », *Bulletin de la société des lettres de la Lozère*, 1953, p. 315-318.

BATIA (J.) : *Recherches historiques sur le Forez Viennois*, Saint-Etienne, 124, 424 p.

BENOIT : « Le changement de nom de Montfort en celui de Villefort », *Bulletin de la*



- société d'agriculture, d'industrie, des sciences, lettres et arts de la Lozère*, 1863, p. 172-177.
- BERNARD (R.-J.) : « L'élevage du mouton en Gévaudan aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe*, Clermont-Ferrand, 1984, p. 335-354.
- BILLOT (C.) : « Les mines d'Alès dans le charrier de Castrie », *Annales du Midi*, 1990.
- BLANC (A.) : *Valence des origines aux Carolingiens*, Valence, 1964, 152 p.
- BLANC (A.) : *La vie en Valentinois sous les Rois de France (de 1500 à 1790)*, Paris, 1977, 406 p.
- BLANC (A.) : « Les traces de centuriation romaine et les origines de la cité de Valence », *Revue d'études ligures*, 1953, n°1-4, p. 35-42.
- BLANCHARD (A.), PELAQUIER (E.) : « Le Languedoc en 1789, des diocèses civils aux départements. Essai de géographie historique », *Bulletin de la Société languedocienne de géographie*, 1989, p. 1-211.
- BLIGNY-BONDURAND : « Notes sur l'emplacement de la voie Régordane », *Mémoires de la Société Scientifique et Littéraire d'Alais*, 1875, p. 265-267.
- BLIGNY-BONDURAND : *Les coutumes de Génolhac*, Nîmes, 1883.
- BOISSON (M.-A.) : *Histoire de Pont-Saint-Esprit*, Paris, 1991, 119 p.
- BONAMI (G.) : « Dans la haute vallée de l'Orb : les mines de Ceilhes et Rocozels au Moyen Age », *Mines et mineurs en Languedoc, Roussillon et régions voisines* (actes du congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, Alès 1976), Montpellier, 1977, p. 93-107.
- BOUDON-LASHERMES (A.) : *Le Grand Pardon de Notre-Dame du Puy de 992 à 1921*, Le Puy, 1921.
- BOUDON-LASHERMES (A.) : *Histoire du Velay, le Velay gallo-grec*, Rodez, 1958, 190 p.
- BOUDON-LASHERMES (A.) : *Les origines de la cité d'Anis*, Le Puy, 1923, 287 p.
- BOUSQUET (J.) : « Mines et travail du fer en Rouergue et à l'entour au haut Moyen Age », *Mines et mineurs en Languedoc, Roussillon et régions voisines* (actes du congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, Alès, 1976), Montpellier, 1977, p.107-125.
- BOUSQUET (J.) : « Les premiers textes concernant les hôpitaux en Rouergue, essai d'interprétation », *Assistance et assistés*, (actes du 97<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972), Paris, 1979, p. 107-127.
- BOUSQUET (J.) : « Les origines de la transhumance en Rouergue », *L'Aubrac*, t. 2, *Ethnologique historique*, Paris, 1971, p. 217-255.
- BRECHON (F.) : *Espace et relations en Cévennes, première approche des structures d'échange (milieu XIII<sup>e</sup> siècle-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, D.E.A., Université Lyon II, 1994.
- BRECHON (F.) : « Le réseau urbain en Cévennes et Vivarais au Moyen Age », *La ville au Moyen Age* (actes du 120<sup>e</sup> congrès national du C.T.H.S., Aix-en-Provence, 1995), Paris, 1998, p. 265-277.
- BRISEBARRE (A.-M.) : *Bergers des Cévennes, histoire et ethnographie du monde*

*pastoral et de la transhumance en Cévennes*, Nancy, 1978.

BROCHIER (A.) : « Aspects du commerce des muletiers au XVIII<sup>e</sup> d'après la comptabilité de l'hôpital général du Puy », *Bulletin de la Société académique de Haute Loire* (actes du congrès interfédéral de la Fédération des Sociétés Savantes du Centre et de la Fédération Historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, Le Puy, 1979), Le Puy, 1980.

BRUN-DURAND (J.) : *Dictionnaire topographique du département de la Drôme*, Paris, 1891, LXXVIII-502 p.

BRUNEL (Cl.) : « Le nom de la voie Régordane », *Romania*, 1958, p. 189-313.

CAILLE (J.) : « L'élan urbain en Languedoc du XI<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle. L'exemple de Narbonne et de Montpellier », *Archéologie du Midi Médiéval*, 1995, p. 79-90.

CAMPROUX (Ch.) : « Les noms de la voie de communication en Gévaudan », *Travaux de linguistique et de littérature publiés par le Centre de philologie et de littérature romane*, 1971, p. 176-195.

CARCENAC (A.-R.) : « L'élevage dans le Rouergue méridional au temps des templiers », *Annales du Midi*, 1991, p. 294-306.

CATALDO (J.), RODET-BELARBI (I.), LIGNEREUX (Y.) : « Déchets de boucherie et alimentation au XIV<sup>e</sup> siècle à l'hôpital du Pas à Rodez (Aveyron) », *Archéologie du Midi Médiéval*, 1995, p. 187-195

CAZALS (R.), VAQUER (J.), LARGIER (G.), CARDON (D.) et DELVIT (Ph.) : *L'industrie de la laine en Languedoc depuis la préhistoire jusqu'à nos jours*, Carcassonne, 1995.

CESSENAT (M.) : *L'abbaye du Monastier-Saint-Chaffre*, mémoire de D.E.S., université de Lyon, 1953, XIII-231 p.

CHARAVET (E.) : « L'anthroponymie en Velay aux X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Monastier, 1998, p. 443-455.

CHARVET (G.) : *Les voies romaines chez les Volques Arécomiques*, Alès, 1874.

CHASSIN DU GUERNY (Y.) et PELLET (J.) : « Les châteaux et les fiefs du comté d'Alès au début du XV<sup>e</sup> siècle d'après les hommages et dénombremments faits à Boucicaut », *Le Lien des Chercheurs Cévenols*, n°100, 1994, p. 17-32.

CHENEVEZ (B.) : « Les ponts en Lozère », *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes à Montpellier en 1985), Paris, 1985, p. 212-230.

CHASSAING (A.) et JACOTIN (A.) : *Dictionnaire topographique du département de la Haute-Loire*, Paris, 1907, 393 p.

CHEVALIER (U.) : « Notice historique sur le pont de Romans », *Revue Drômoise*, 1867, t. II, p. 308 et ss.

CLEMENT (P.A.) : *Les chemins à travers les âges en Cévennes et Bas-Languedoc*, Montpellier, 1989, 3<sup>ème</sup> éd. revue et complétée.

CLEMENT (P.A.) : « Charretiers et muletiers dans le rapport Malhole (1752) », *Le Lien des Chercheurs Cévenols*, 1994, n°100, p. 69-71.

« Les clochers de la tourmente », *Cévennes*, n°1, s.d., p. 12-16.

- COLIN (M.-G.), DARNAS (I.), POUSTHOMIS (N.), SCHNEIDER (L.) : *La maison du castrum de la bordure méridionale du Massif Central*, supplément n°1 à *Archéologie du midi médiéval*, Carcassonne, 1996, 221 p.
- COMBARNOUS (G.) : « Belarga et les noms des anciens gués dans l'Hérault », *Revue internationale d'onomastique*, 1965, p. 268-276.
- COMBES (J.) : « Montpellier, des origines à la fin du XV<sup>e</sup> siècle », *Montpellier et le Languedoc au Moyen Age*, Montpellier, 1990, p. 9-37.
- COMBES (J.) : « La monnaie de Montpellier et les gisements d'or et d'argent des Cévennes méridionales au XV<sup>e</sup> siècle », *Mines et mineurs en Languedoc, Roussillon et régions voisines* (congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon, Alès, 1976), Montpellier, 1977, p. 145-159.
- COMBES (J.) : « L'industrie et le commerce des toiles à Montpellier de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle », *Recueil des travaux publiés par la Société d'histoire du droit et des institutions des anciens pays de droit écrit*, Montpellier, 1974, p. 203 et ss.
- COMBES (J.) : « La constitution de rentes à Montpellier au commencement du XV<sup>e</sup> siècle », *Annales de l'université de Montpellier et du Languedoc-Roussillon*, 1944, p. 216 et ss.
- COMBES (J.) : « Montpellier et les foires de Pézenas et Montagnac au XIV<sup>e</sup> et au début du XV<sup>e</sup> siècle », *congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Carcassonne, 1952, p. 85-96.
- COMBES (J.) : « Montpellier et les foires de Champagne », *France du Midi et France du Nord, contacts et influences* (actes du 96<sup>eme</sup> congrès du C.T.H.S., Toulouse, 1971), Paris, 1973, p. 382-428.
- COMBES (J.) : « Hôteliers et hôtellerie à Montpellier à la fin du Moyen Age », *Hommage à André Dupont*, Montpellier, 1974, p. 55-81.
- COMBES (J.) : « Origines et passé d'Aigues-Mortes », *Revue d'histoire économique et sociale*, 1972, p. 307-326.
- COMBES (J.) : « Transports terrestres à travers la France centrale à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et au commencement du XV<sup>e</sup> siècle », *Actes du 28<sup>e</sup> congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, p. 43-47.
- COMBES (J.) : « Les foires en Languedoc au Moyen Age », *Annales Economie, Société et Civilisation*, 1958, p. 231-259.
- COMBES (J.) : « Saint-Gilles et le trafic de l'Europe occidentale au XII<sup>e</sup> siècle », *Les zones palustres et le littoral méditerranéen de Marseille aux Pyrénées*, Montpellier, 1983, p. 51-71.
- CONTESTIN (M.), LOMBARD (O.) : « Développement urbain et grand commerce : Beaucaire, ville de foire, du Moyen Age à l'époque contemporaine », *Congrès archéologique de France* (Arles, 1976), Paris, 1979, p. 28-68.
- CONTESTIN (M.) : *La foire de Beaucaire, un grand marché européen*, Montpellier, 1995.
- COSTECALDE (L.) : « Etudes sur la baronnie du Tournel », *Revue du Gévaudan*, 1909, p. 1-72.

- COUDENE (F.) : *Les ponts d'usage médiéval dans l'actuel département de l'Hérault*, D.E.A., Montpellier, université Paul Valéry, 1990, 2 vol.
- COUEGNAS (P.) et SCHRAMBACH (A.) : « Images de la batellerie de l'Isère », *Le monde alpin et rhodanien*, 1999/1-3, p. 79-104.
- CUBIZOLLES (P.) : « Le jubilé de Notre-Dame du Puy », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1997, p. 43-74.
- CUBIZOLLES (P.), avec la collaboration d'E. Magnou-Nortier : « Les débuts du pèlerinage à Notre-Dame du Puy », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1995, p. 33-74.
- DAINVILLE (F.) de : *Les cartes anciennes du Languedoc, XVI<sup>e</sup> -XVIII<sup>e</sup> siècles*, Montpellier, 1961, 228 p.
- DARNAS (I.) : *Structures agraires et habitat rural à Saint-Germain-de-Calberte au Moyen Age (Lozère)*, thèse dactylographiée, université Lumière Lyon II, 1990, 4 vol.
- DEBAT (A.) : « Le foirail d'Albespeyres et ses abords à Rodez vers 1315 », *Procès-verbaux des séances de la Société des Lettres Sciences et Arts de l'Aveyron*, 1990, p. 501-512.
- DEBORD (A.) : « Châteaux et société dans le Rouergue médiéval, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles », *Château Gaillard*, 1988, p. 7-27.
- DEBOUT (M.) : « Les routes et l'implantation des monastères en Forez du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *Forez et Velay, questions d'histoire et de philologie* (actes du 98<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Saint-Etienne, 1973), Paris, 1975, p. 49-62.
- DELASPRE (J.) : « Contribution à l'étude de la transhumance dans les Hautes Terres du Gévaudan du Nord-Est, fin XVII<sup>e</sup> siècle-fin XVIII<sup>e</sup> », *Bulletin du Centre d'Etudes Littéraires et Scientifiques de Mende*, n°8.
- DELRIEU (A.-S.) : *La comptabilité du chapitre cathédral de Mende de 1438 à 1453*, mémoire de maîtrise, Toulouse Le Mirail, 1997, 147 p. et un volume d'annexes.
- DEVIC (Cl.), VAISSETTE (J.) : *Histoire Générale du Languedoc*, 3<sup>e</sup> édition, 1872-1892, Toulouse, 15 vol.
- Dictionnaire occitan-français, dialecte gévaudanais*, Mende, 1992.
- Dix siècles d'activité hospitalière au Puy-en-Velay. Exposition au musée Crozatier, été 1997*, Le Puy, 1997, 191 p.
- DOGNON (P.) : « Pièces relatives aux Etats de Languedoc dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1914, p. 362-371 et 494-508.
- DOGNON (P.) : *Les institutions politiques et administratives du pays de Languedoc du XIII<sup>e</sup> siècle aux guerres de religions*, Toulouse, 1895, 652 p.
- DOUILLARD (G.) : *Topographie médiévale de la ville du Puy jusqu'en 1544*, D.E.A., Paris IV, 1982.
- DOUMERC (B.) : « La lente agonie des ports du Midi : Narbonne, Montpellier et Marseille confrontés à l'évolution des circuits d'échange (fin XV<sup>e</sup> – début XVI<sup>e</sup> siècle) », *Annales du Midi*, 1994, p. 315-331.
- DURAND (A.) : *Les paysages médiévaux du Languedoc (X<sup>e</sup> -XII<sup>e</sup> siècles)*, Toulouse, 1998, 491 p.
- DURAND (A.), FOREST (V.), GARDEISEN (A.), RUAS (M.-P.) : « Approches

- bioarchéologiques de l'habitat castral languedocien, huit sites de la bordure méridionale du Massif Central (X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles) », *Histoire et sociétés rurales*, 1997, p. 11-33.
- DUFOUR (J.-E.) : *Dictionnaire topographique du Forez et des paroisses du Lyonnais et du Beaujolais formant le département de la Loire*, Mâcon, 1946, 593 p., 1 carte.
- DUPONT (A.) : « L'exploitation du sel sur les étangs de Languedoc du IX<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1958, p. 27-64.
- DUPONT (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », *Provence historique*, 1968, p. 101-112.
- DUPONT (A.) : *Les cités de la Narbonnaise première depuis les invasions germaniques jusqu'à l'apparition du Consulat*, Nîmes, 1942, 799 p.
- DUPRE (G.) : *Un pont du Moyen Age : le pont de Pont-Saint-Esprit*, Pont-Saint-Esprit, 1947, 97 p.
- DURLIAT (M.) : « La cathédrale du Puy », *Congrès archéologique de France*, 1975, p. 107-137.
- ELZIERE (J.-B.) : *Histoire des Budos, seigneurs de Budos en Guyenne et de Portes-Bertrand en Languedoc*, Portes, 1978, 308 p.
- EYRAUD (P.) et (M.) : « Sur les pas de Philibert Basbasto, muletier des Estables », *Cahiers du Mézenc*, 1998, p. 45-48.
- FABRIE (D.) et PROVOST (M.) dir. : *Carte archéologique de la Gaule romaine, La Lozère*, Paris, 1989, 144 p.
- FALGAIROLLES (R.) : *Le péage de Saint-Gilles au XIV<sup>e</sup> d'après un texte inédit*, Nîmes, 1899, 12 p.
- FAGES (E.) : « L'industrie des laines en Gévaudan », *Revue du Gévaudan*, 1906 et ss.
- FASSIN (T.) : *Essai historique et juridique sur la foire de Beaucaire*, Aix-en-Provence, 1900.
- FAYARD (A.) : « Aux origines du Monastier », *Bulletin de la Société Académique du Puy et de la Haute-Loire*, 1971, p. 13-69.
- FAYARD (A.) : « Théofrède du Monastier », *Bulletin de la Société académique du Puy et de la Haute-Loire*, 1973.
- FAYARD (A.) : « De Ruessium à Saint-Paulien », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1976, p. 93-127 et 1978, p. 27-78.
- FENEYROU (N.) : « Contribution à l'histoire de la transhumance au XV<sup>e</sup> siècle », *Revue du Gévaudan*, 1963, p. 114-135 et 189-190.
- FERDINAND (A.) : *L'abbaye de Mercoire*, Mende, 1868.
- FLICHE (A.) : *Aigues-Mortes et Saint-Gilles*, Paris, 1961, 111 p.
- « Fouilles et recherches en Lozère, campagne 1960 », *Revue du Gévaudan*, 1960, p. 8 et 239.
- FONT-REULX (J.) : « Les commanderies de l'Ordre de Malte dans la Drôme et leurs archives », *Revue Drômoise*, 1936.
- FORMIGE (J.) : « Le pont Saint-Martin de Vienne », *Congrès archéologique de France*,

1923, p. 126.

FOURCY (Ch. de) : *La foire de Beaucaire, étude d'histoire économique*, thèse, Montpellier, 1911, 241 p.

FOURNIAL (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1967.

FOURNIAL (E.) : « Lettres comtales instituant les foires de Montbrison : 1308, 1399, 1409, 1438 », *Bulletin de la Diana*, 1982, p. 279-294.

FOURNIAL (E.) : « La route de Paris à Lyon et l'importance commerciale de Charlieu au bas Moyen Age », *Bulletin de la Diana*, 1944-1946, p. 210-243.

FOURNIAL (E.) : « Les villes médiévales du Forez, état de la question, problèmes et direction de recherche », *Etudes Foréziennes*, 1970.

FOURNIAL (E.) : « Les routes du Forez médiéval », *Bulletin du Centre d'histoire régionale de Saint-Etienne*, 1976, p. 9-14.

FOURNIAL (E.) : *Saint-Etienne, histoire de la ville et de ses habitants*, Roanne, 1976, 428 p.

FOY (D.) : *Le verre médiéval et son artisanat dans la France méditerranéenne*, Paris, 1988, 467 p.

FRAMOND (M.) de : « Notre-Dame des Armagnacs : le trésor de la cathédrale du Puy-en-Velay », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1993, p. 19-58.

FRALL (B.) : *Transport et espace au XVIII<sup>e</sup> siècle, Barre des Cévennes*, mémoire de D.E.A., Université d'Aix-Marseille II, 1990, 114 p.

FRECHE (G.) : « Prix du blé et crises dans le Haut-Languedoc », *Revue du Tarn*, 1967.

GAUSSIN (R.-P.) : « La Chaise-Dieu en Languedoc aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », *Les Moines Noirs, XIII<sup>e</sup> -XIV<sup>e</sup> siècles (Cahiers de Fanjeaux n°19)*, 1984, p. 239-262.

GAUSSIN (P.-R.) : « L'influence du Monastier Saint-Chaffre au Moyen Age », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1967, p. 7-46.

GAUSSIN (R.-P.) : « La ville du Puy et les pèlerinages », *Revue de Géographie de Lyon*, 1951, p. 243-271.

GERARD (A.) : « Les ponts construits du XI<sup>e</sup> siècle au premier tiers du XVI<sup>e</sup> siècle sur la voie compostellane du Puy-en-Velay et ses principales variations entre Aubrac et Aire-sur-Adour, ponts existants en 1988 », mémoire de maîtrise, université Toulouse-Le Mirail, 1988, 210 p.

GERMAIN (A.) : *Histoire du commerce de Montpellier antérieurement à l'ouverture du port de Cette, rédigée d'après les documents originaux et accompagnée de pièces justificatives inédites*, Montpellier, 1861, 2 vol., 559 p. et 569 p.

GERMER-DURAND (E.) : *Dictionnaire topographique du Gard comprenant les noms anciens et modernes rédigé sous les auspices de l'Académie du Gard*, Paris, 1878, 298 p.

GILLES (H.) : *Les Etats du Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle*, Toulouse, 1965.

GILLES (H.) : L'administration royale des eaux et forêts en Languedoc au Moyen Age, *Bulletin Philologique et Historique*, 1963, p. 331.

GILLES-GUIBERT (M.) : Noms des routes et des chemins dans le midi de la France au

- Moyen Age, *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 1-39.
- GIRARD (A.) : « Les bâtiments de l'oeuvre hospitalière du Saint-Esprit de Pont-Saint-Esprit », *Provence Historique*, 1984, p. 425-440.
- GIRARD (A.) : *Le Petit blanc de Pont-Saint-Esprit*, Nîmes, 1976, 15 p.
- GIRAULT (M.) : « A propos des voies à ornières des Cévennes », *Le Lien des Chercheurs Cévenols*, 1985, p. 3-5.
- GIRAULT (M.) : « Chemin de Saint-Gilles et voie Régordane », *Bulletin historique, scientifique, littéraire, artistique et agricole de la Société Académique du Puy et de la Haute-Loire*, 1965, p. 109-111.
- GOIRAND (J.) : *Documents historiques sur Alais*, Alès, 1888.
- GONON (M.) : « Quelques toponymes de Bourg-Argental », *Etudes foréziennes*, 1979, p. 89-94.
- GONON (M.) : « Relation Forez-étranger au XV<sup>e</sup> siècle d'après les testaments », *Etudes foréziennes*, 1970, p. 167-172.
- GONON (M.) : « Foréziens et lyonnais en Pèlerinage aux XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles d'après les testaments », *Bulletin de la Diana*, 1967, p. 165-171.
- GONON (M.) : « Les noms de métiers en Forez au XV<sup>e</sup> siècle d'après les testaments », *Bulletin de la Diana*, 1967, p. 185-198.
- GOUNOT (R.) : *Archéologie gallo-romaine en Haute-Loire*, Le Puy, 1989, 164 p.
- GOUNOT (R.) : « Les enseignes de pèlerinage du Puy », *Le pèlerinage, cahier de Fanjeaux n°15*, 1980, p. 93-95.
- GOURCY (C. de) : *La foire de Beaucaire*, Montpellier, 1911.
- GOURON (M.) : « Achats en foire d'un marchand drapier d'Anduze 1408-1418 », *Congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Carcassonne, 1952, p. 59-78.
- GOURON (M.) : « A Châteauneuf Randon après Duguesclin », *29<sup>e</sup> congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon*, 1955, p. 71-73.
- GRAMAIN (M.) : « Les formes de l'élevage en Bas-Languedoc occidental aux XIII<sup>e</sup>- et XIV<sup>e</sup> siècles », *L'élevage en Méditerranée occidentale (actes du colloque international de l'Institut de recherches méditerranéennes, 1976)*, Paris, 1977, p. 137-152.
- GRAMAIN (M.) : « Les institutions charitables dans les villages du Biterrois aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », *Assistance et charité (Cahiers de Fanjeaux, n°13)*, Toulouse, 1978, p. 111-130.
- GUY (M.) : « Méthode de datation relative des voies de communication par télédétection », *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès national des Sociétés Savantes à Montpellier en 1985), p. 9-23.
- GUY (M.) : Les termes « via » et « strata » dans les actes notariés médiévaux », *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès national des sociétés savantes à Montpellier en 1985), p. 53-59.

- HAMON (E.) : « Les relations entre l'Aubrac et le Quercy à la fin du Moyen Age : échanges économiques et mouvements de population autour de la transhumance des troupeaux », *Procès verbaux de la Société des Lettres et des Sciences de l'Aveyron*, 1994, p. 759-773.
- HELAS (J.C.) : « Gap-Francès. La commanderie et les revenus de la terre (XV<sup>e</sup> siècle) », *Provence Historique*, 1995, p. 143-157.
- HELAS (J.-C.) : « Les paysages gévaudanais du XV<sup>e</sup> siècle, l'apport des terriers », *Le paysage rural, réalités et représentations* (actes du 10<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur public, Lille, 1979), Lille, 1980, p. 233-246.
- HETTIGER (S.) et LIEGARD (S.) : « L'église Saint-Jean-Baptiste du Monastier : approche archéologique », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, colloque des 7, 8 et 9 novembre 1997*, Le Monastier, 1998, 470 p.
- IMBERDIS (F.) : *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris-Clermont, 1967.
- JACOTIN (A.) : « Nomenclature historique et étymologique des rues du Puy », *Bulletin de la Société académique du Puy*, 1923, p. 1-42.
- JOURNOT (F.) : *Archéologie des châteaux médiévaux de la montagne héraultaise (haut bassin de la Lergue, X<sup>e</sup> -XIV<sup>e</sup> siècles)*, Thèse, université Rennes 2, 1990.
- JOUTARD (Ph.) dir. : *Les Cévennes, de la montagne à l'homme*, Toulouse, 1979, 510 p.
- KÖNIG (I.) : « Les milliaires de la Haute-Loire », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1979, p. 29-47.
- LAGRANGE (F.) : « Les ponts romains. Diffusion des techniques et politique routière », *Les routes du sud de la France de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S. à Montpellier en 1985), Paris, 1985, p. 119-133.
- LARGUIER (G.) : *Le drap et le grain en Languedoc, Narbonne et Narbonnais 1300-1789*, Perpignan, 1996, 3 vol., 1366 p.
- LARGUIER (G.) : « Le premier âge de la draperie en Languedoc, du XII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle », *L'industrie de la laine en Languedoc, depuis la préhistoire jusqu'à nos jours*, Montpellier, 1995, p. 11-20
- LAURANS (A.) : *Villefort, 1700-1789*, mémoire de maîtrise, Montpellier, 1974.
- LAURANSON-ROSAZ (Ch.) : *L'Auvergne et ses marges (Velay, Gévaudan), du VIII<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle. La fin du monde antique ?*, Le Puy, 1987, 494 p.
- LAURANSON-ROSAZ (Ch.), GANIVET (P.) : « Saint-Chaffre, des origines aux lendemains de l'An mil : une abbaye en marge », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation* (actes du colloque du Monastier, 1997), Le Monastier, 1998, p. 27-43.
- LEBLANC (J.) : « Le pont du Rhône entre Vienne et Sainte-Colombe », *Congrès archéologique de France*, 1879, p. 89.
- LE BLEVEC (D.) : « Une institution d'assistance en pays rhodanien : les frères pontifes », *Assistance et charité* (Cahiers de Fanjeaux, n°13), Toulouse, 1978,



p. 87-110.

LE BLEVEC (D.) : « L'abbaye de Donzère et la circulation sur le Rhône au IX<sup>e</sup> siècle. A propos du privilège de l'Empereur Lothaire, 840 », *Recherches donzéroises*, 1980, p. 14-23.

LE BLEVEC (D.) : « L'assistance à Pont Saint-Esprit (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », *Provence Historique*, 1984, p. 407-424.

LE BLEVEC (D.) : « L'enquête de 1373 dans le diocèse d'Uzès », *Provence Historique*, 1995, p. 87-101.

LE BLEVEC (D.) : *Recherches sur l'assistance dans les pays du Bas-Rhône du XII<sup>e</sup> siècle au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, thèse d'état dactylographiée, université Paris IV, 1994, 4 vol. dactylographiée.

LEMOINE (J.) : *Toponymie du Languedoc et de la Gascogne*, Paris, 1975.

LEROY-LADURIE (E.) : *Les paysans de Languedoc*, Paris, 1966, 2 vol.

LIOTARD (G.) : « Saint-Ambroix et son rôle militaire », *Lien des Chercheurs Cévenols*, 1995, p. 59-68.

MARRES (P.) : « L'amélioration des liaisons routières entre le Bas-Languedoc et la montagne au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales de l'Institut d'Etudes Occitanes*, 1966.

MAURICE (Ph.) : *La famille en Gévaudan au XV<sup>e</sup> siècle d'après les sources notariales (1380-1483)*, thèse dactylographiée, université de Tours, 1995, 2 vol., 1246 p.

MAYOL DE LUPPE (C<sup>te</sup>) : *Documents pour servir à l'histoire du Forez*, Lyon, 1866, 22p.

MERLE-COMBY (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », *Les Cahiers de la Haute-Loire*, 1983, p. 113-136.

MERLE-COMBY (M.-Ch.) : « Sur la route de Compostelle : l'hospitalet de la Margeride (1216-1712) », *Bulletin du Centre d'Etudes et de Recherches Littéraires et Scientifiques de Mende*, n°9, p.18-26.

MERLE-COMBY (M.-Ch.) : « Le cartulaire de Saint-Chaffre du Monastier », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Monastier, 1998, p. 421-431.

MICHEL (R.) : *L'administration royale de la sénéchaussée de Beaucaire au temps de Saint-Louis*, Paris, 1910, 498 p.

MILHAU (R.) : « Les bénédictins de Caunes et la transhumance », *Histoire et généalogie en Minervois*, 1994, n°15, p. 10-15.

MILLEROT (Th.) : *Histoire de la ville de Lunel depuis son origine jusqu'en 1789*, Montpellier, 1880, 520 p.

MINOVEZ (J.M.) : La centralité des villes du Volvestre à travers l'étude de l'activité notariale dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, *Problèmes et méthodes d'analyse historique de l'activité notariale*, Toulouse, 1991.

MOLINIER (A.) : « Les villes languedociennes », *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, colloque de Bordeaux, 1987, p. 149-157.

MONICAT (J.) : *Histoire du Velay pendant la guerre de Cent Ans, les grandes compagnies en Velay, 1358-1392*, Paris, 2<sup>ème</sup> édition, 1928.

- MOULINIER (P.) : « Le sel du Rhône au Moyen Age », *Position des thèses de l'Ecole des Chartes*, 1960, p. 81-84.
- Musée Crozatier, *Le Puy-en-Velay, guide catalogue des collections*, Le Puy-en-Velay, 1982, 95 p.
- MULON (M.) : « La forêt de l'Aigoual et l'origine de ce toponyme », *Bulletin Philologique et Historique*, 1963, p. 57-64.
- NICOLAS (C.) : *Le couvent des dominicains de Génolhac*, Nîmes, 1890, 392 p.
- NICOLAS (C.) : *Histoire de Génolhac d'après des documents inédits*, Nîmes, 1896.
- NICOLAS (C.) : « Un pèlerinage Danois à Saint-Gilles », *Bulletin du Comité de l'art chrétien de Nîmes*, 1905-1907, t. VIII, p. 383-386.
- NOUGARET (R.) : « Les conflits de pouvoir autour de l'assistance hospitalière à Rodez : l'exemple de l'hôpital du Pas (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles) », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 317-329.
- Quand les pèlerins vers Saint-Jacques, vers Saint-Gilles traversaient Margeride et Aubrac*, Florac, 1995, 12 p.
- PACAUT (M.) : « Les bénédictins de Saint-Chaffre, rapport introductif », *Les bénédictins de Saint-Chaffre du Monastier, histoire et archéologie d'une congrégation, actes du colloque de novembre 1997*, Le Monastier, 1998, p. 17-24.
- PAGES (L.) : *Les revenus et les possessions de l'oeuvre du Saint-Esprit à la fin du Moyen Age*, mémoire de maîtrise, université de Montpellier III, 1972, publié partiellement : « Les possessions de l'oeuvre du Saint-Esprit à la fin du Moyen Age », *Les Cahiers du Gard rhodanien*, 1979, p. 62-70 et 376-381.
- PALES-GOBILLIARD (A.) : « Bernard Gui, inquisiteur et auteur de la *Pratica* », *Bernard Gui et son monde* (Cahier de Fanjeaux, n°16), Toulouse, 1981, p. 253-264.
- PANTEL (A.) et SERVIERE (E.) : « Les seigneuries cévenoles », *Revue du Gévaudan*, 1966, p. 12-55.
- PELLET (J.) : « Concession aux cisterciens de Franquevaux au dessus de Concoules », *Lien des chercheurs cévenols*, 1988, n°73, p. 5-6.
- PELLET (J.) : « De la Cizarencha à la Cézarenque », *Lien des chercheurs cévenols*, 1991.
- PEREL (J.) : *Yssingaux et le pays des sucs*, Yssingaux, 1993-1996, 2 vol.
- PEREL (J.) : « Les Antonins en Haute-Loire », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1999, p. 67-102.
- PERROY (E.) : « Les Chambons, bouchers de Montbrison (c.1220-1314) », *Annales du Midi*, 1955, p. 105-117.
- PERROY (E.) : « Les débuts du style de l'Annonciation en Forez », *Provence historique*, 1973, p. 553-561.
- PESTRE (J.) : *Le vignoble du Puy-en-Velay*, Le Puy, 1981.
- PEYRON (A.) : *Histoire du jubilé de Notre-Dame du Puy*, Le Puy, 1909.
- PEYVEL (P.) : Aspects de la puissance féodale de l'évêché du Puy aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, *Les Cahiers de la Haute-Loire*, 1972, p. 7-32.

- PEYVEL (P.) : « Du syndicat au consulat : l'évolution des franchises de la ville du Puy au XIII<sup>e</sup> siècle », *Forez et Velay, questions d'histoire et de philologie* (actes du 98<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Saint-Etienne, 1973), Paris, 1975, p. 89-106.
- PHILIPPE (A.) : « La baronnie du Tournel et ses seigneurs », *Bulletin de la Société d'agriculture, industrie, sciences et arts de la Lozère*, 1903, p. 197.
- PLIQUE (G.) : « Etude sur le chapitre cathédral de Mende, de 1123 à 1516 », *Revue du Gévaudan, chroniques et mélanges*, 1932.
- POREE (Ch.) : « Les statuts de la communauté des seigneurs de pariers de la Garde-Guérin (1238-1313) », *Bulletin de la Société d'Agriculture de la Lozère*, 1908, p. 36-107.
- POREE (Ch.) : « Marchés de construction d'une église rurale et d'un pont en Gévaudan aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques*, 1904, p. 34 et ss.
- POREE (Ch.) : *Etudes historiques sur le Gévaudan*, Paris, 1919.
- PORTAL (J.) : « Les insurrections des tuchins dans le pays de Languedoc (1382-1384) », *Annales du Midi*, 1892, p. 433-474.
- POISSON (J.-M.) : « Quelques aspects de la circulation des produits et des hommes en Forez à la fin du Moyen Age à partir des données archéologiques », *Les libertés au Moyen Age*, Montbrison, 1987, p. 85-98.
- REINBURG (V.) : « Les pèlerins de Notre-Dame du Puy », *Revue d'Histoire de l'Eglise de France*, 1989, p. 297-313.
- RENARD (E.) : « Les postes en Languedoc », *Annales du Midi*, 1934.
- REURE (Abbé) : « Notes sur les incursions des bandes Anglo-gasconnes en Forez, 1386-1389 », *Bulletin de la Diana*, 1896, p. 1-16.
- REYERSON (K.) : « Le rôle de Montpellier dans le commerce international des draps de laine avant 1350 », *Annales du Midi*, 1982, p. 17-40.
- RIBAUCCOURT (C.) : « Les mendiants du Midi d'après la cartographie de l'enquête », *Les mendiants en pays d'Oc au XIII<sup>e</sup> siècle*, Cahier de Fanjeaux n°8, 1975, p. 25-33.
- RICHARD (père) : *Histoire et chroniques de Bourg-Argental*, Annonay, 1983, 96 p.
- RICHEZ (J.-M.) : *L'enquête de 1446 sur les péages du Rhône*, mémoire de D.E.S., Paris, 1960.
- RIVET (B.) : « Présentation générale du Puy d'après le compoix de 1544 », *Les Cahiers de la Haute Loire*, 1977, p. 101-150.
- RIVET (B.) : « Philibert Barbasto, muletier des Estables au XVI<sup>e</sup> siècle », *Cahiers de la Haute-Loire*, 1991, p. 203-212.
- RIVET (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle : le Puy-en-Velay*, Le Puy, 1988.
- RIVIER (H.-F.) : *Histoire des institutions de l'Auvergne contenant un essai historique sur le droit public et privé dans cette province*, Paris, 1874, 2 vol.
- ROCHER (Ch.) : « Le pèlerinage du Puy », *Tablettes historiques du Velay*, t. I, 1870-1871, p. 177-178.
- ROMESTAN (G.) : « Draperie roussillonnaise et draperie languedocienne dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle », *Actes du 42<sup>e</sup> congrès de la Fédération Historique*

- du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Perpignan, 1969.
- ROMESTAN (G.) « Le rôle économique des étangs », *Les étangs à l'époque médiévale, d'Aigues-Mortes à Maguelone*, Lattes, 1986, p. 63-69.
- ROUANET (J.) : « Un exemple de forteresse rurale en Cévennes : le château de Brésis », *Les cahiers du Cheylard*, 1998, p. 5-24.
- ROUCHON (U) : « Les anciens hôteliers de la ville du Puy », *Mémoires de la Société académique de Haute Loire*, 1902-1903, p. 211-254.
- ROSSIAUD (J.) : « Les influences méridionales dans la batellerie rhodanienne, vers 1350- vers 1550 », *Provence Historique*, 1982, p. 37-55.
- ROSSIAUD (J.) : « Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle », *Les transports au Moyen Age (actes du 7<sup>e</sup> congrès des médiévistes de l'enseignement supérieur, Rennes, 1976)*, *Annales de Bretagne*, 1978, p. 283-304
- ROSSIAUD (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, dossier de thèse pour le doctorat d'état sur travaux, dactylographié, Université de Paris I, 1994, 6 vol.
- ROSSIAUD (J.) : « Francis Mayaud, marchand de Valence vers 1450, vers 1530 », *Revue Drômoise*, n°401-402, 1976, p. 103-116.
- ROUX (C.) : « Monographie du vignoble de Côte-Rôtie à Ampuis », *Annales de la Société d'agriculture, science et industrie de Lyon*, 1906, p. 341-443.
- SABLOU(J.) : « L'origine des privilèges de la foire de Beaucaire », *Actes du 31<sup>e</sup> congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon*, Beaucaire, 1957, p. 48-165.
- SAVOIE (P.) : « Droits d'usage au Grand Bois de Mercoire, 1300-1983 », *Actes du 56<sup>e</sup> congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon*, Le Pont de Montvert, 1983, p. 73-93.
- SCHNEIDER (L.) : *Monastères, villages et peuplement en Languedoc central : les exemples d'Aniane et de Gellone (VIII<sup>e</sup> -XII<sup>e</sup> siècle)*, 3 vol., thèse dactylographiée, Aix-en-Provence, 1996, 613 p.
- SIGAL (P.-A.) : « Saint-Gilles, centre de pèlerinage au XII<sup>e</sup> siècle : le témoignage de *Miracula Sancti Aegidii* », *Homage à Robert Saint-Jean. Art et histoire dans le midi languedocien et rhodanien (X<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècles)*, Montpellier, 1993, p. 247-255.
- SILLIERES (P.), VERNHET (A.) : « La voie romaine de Segodunum-Cessero à l'Hospitalet-du-Larzac », *Les routes du sud de la France, de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (actes du colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Montpellier, 1985, p. 81-89.
- SPONT (A.) : « La gabelle du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1891, p. 427-481.
- TEISSEYRE-SALLAMN (L.) : *L'industrie de la soie en Bas-Languedoc aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Thèse de l'Ecole des Chartes, Paris, 1995, 417 p.
- THOMAS (R.) : *Les châteaux de Haute-Loire : dix siècles d'histoire*, Brioude, 1993, 469 p.
- TINTHOIN (R.) : « Langogne et son passé. Vie sociale et urbaine », *Lou País*, 1964, p. 74, 93, 103, 126, 142, 166 ; 1965 : p. 17, 27, 46 et 66.

- TINTHOIN (R.) : « Le commerce en Gévaudan au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Revue du Gévaudan*, 1970, p. 76-89.
- TRAVIER (D.) : « Etat des connaissances relatives à la châtaigneraie dans les Cévennes gardoises et lozériennes », *Causses et Cévennes*, 1993, p. 343-357.
- VIAL (P.) : « Les templiers en Velay aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », *Forez et Velay, questions d'histoire et de philologie* (actes du 98<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Saint-Etienne, 1973), Paris, 1975, p. 63-83.
- VIALA (A.) : *Le parlement de Toulouse et l'administration royale laïque, 1420-1525 environ*, Albi, 1953, 2 vol.
- VIALET (F.) : *Langogne*, Mende, 1982, 193 p.
- VALLA (M.) : « Chemins du Puy et de Saint-Jacques », *Bulletin de la Diana*, 1964, p. 176-193 et 214-252.
- VERNIERE (A.) : *Itinéraires des rois de France dans l'Auvergne et le Velay*, Clermont-Ferrand, 1898, 27 p.
- VERRAES (G.), DURAND-TULLOU (A.) : « Les mines du pays d'Hierles », *Mines et mineurs en Languedoc Roussillon et régions voisines* (actes du congrès de la Fédération Historique du Languedoc Méditerranéen et du Roussillon, Alès, 1976), Montpellier, 1977, p. 89-93.
- WIENIN (M.) : « Le chemin régordan », *Drailles*, 1979, p. 25-28.

## Bibliographie générale

- ADAM (J.-P.) et VARENE (P.) : « Scieries hydrauliques en Savoie (vallée du Giffre) », *Le monde alpin et rhodanien*, 1985/4, p. 83-111.
- AEBISCHER (P.) : « L'étymologie du français chaussée et un passage du Roman de Brut », *Revue Internationale d'Onomastique*, 1953, p. 1-7.
- AEBISCHER (P.) : « *Domus* au sens de maison religieuse dans les anciens documents catalans », *Mélanges de linguistique et de Philologie romane offerts à Mgr Pierre Gardette*, 1966, p. 17-65.
- AGACHE (R.) : « L'archéologie aérienne : des techniques et des méthodes simples à adapter aux régions et aux types de vestiges étudiés. Quelques conseils pratiques », *Le point sur la prospection aérienne* (Journées d'archéologie aérienne, université de Toulouse Le Mirail, 1985), Toulouse, 1988, p. 7-20 et p. 61-64.
- ALLIX (A.) : « Le trafic en Dauphiné à la fin du Moyen Age », *Revue de Géographie Alpine*, 1923, p. 373-420.
- ALIX (A.) : « Les foires, étude géographique », *La Géographie*, n°39, p.521-263.
- AMIEL (M.) : « Le commerce : foires et marchés à Riez, XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> », *Bulletin des Amis du Vieux Riez*, 1993, 23 p.
- ARBELLOT (G.) : « La grande mutation des routes au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle », *Annales*

- E.S.C., 1973, p. 765-791.
- ARBOS (Ph.) : « La transhumance savoyarde en Provence », *Revue de Géographie Alpine*, 1920, p. 665-666.
- Archéologie et vie quotidienne aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles en Midi-Pyrénées* (catalogue de l'exposition du musée des Augustins, Toulouse, 1990), Toulouse, 1990, 352 p.
- ARNAUD (J.-P.) : « La toponymie des anciens chemins dans le Maine-et-Loire », *Caesarodunum*, 1983, p. 67-78 .
- ARNOLD (C.) : « Recherche sur divers toponymes routiers d'origine gauloise », *Revue internationale d'onomastique*, 1970, p. 221-236 et 241-282.
- L'approvisionnement des villes de l'Europe occidentale au Moyen Age et aux temps modernes*, Auch, 1983.
- ASSENAT (M.) : « La pérennisation des cadastres antiques dans les structures rurales médiévales », Rousselle (A.) et Marandet (M.-C.) : *Le paysage rural et ses acteurs* (Première journée du Centre de Recherches Historiques sur les Sociétés Méditerranéennes, Perpignan, 1995), Perpignan, 1998, p. 49-63.
- Assistance et assistés jusqu'en 1610*, actes du congrès du C.T.H.S. de 1972, Nantes.
- AUBENAS (R.) : « Commerce des draps et vie économique à Grasse en 1308-1309 », *Provence Historique*, 1959, p. 201-212.
- AUDOIN-ROUZEAU (F.) : « Les modifications du bétail et de sa consommation en Europe médiévale et moderne : le témoignage des ossements animaux archéologiques », *L'homme et l'animal domestique et l'environnement du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1993, p. 109-127.
- AUBRUN (M.) : « L'élevage pendant le haut Moyen Age, particulièrement dans les moyennes montagnes de la France centrale, d'après l'hagiographie et les statuts monastiques », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe*, Clermont-Ferrand, 1984, p. 217-225.
- AUBRUN (M.) : *La Paroisse en France, des origines au XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1986, 269 p.
- AUBRUN (M.) : *L'ancien diocèse de Limoges, des origines au milieu du XI<sup>e</sup> siècle*, Clermont-Ferrand, 1981, 468 p.
- AUDUC (J.L.) : « Bapaume : un carrefour routier aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes*, Cahier de Flaran, n°2, Auch, 1982, p. 241-254.
- AUTRAN (F.) : « L'allée du Roi dans les pays de Languedoc, 1272-1390 », *La circulation des nouvelles au Moyen Age* (24<sup>e</sup> congrès de la Société des médiévistes de l'enseignement supérieur, Avignon, 1993), Paris, 1994, p. 85-97.
- AVRIL (J.) : « Le statut des maisons-dieu dans l'organisation ecclésiastique médiévale », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 285-297.
- AVRIL (J.) : « Les dépendances des abbayes (prieurés, églises, chapelles). Diversité des situations et évolutions », *Les Moines Noirs, XIII<sup>e</sup> -XIV<sup>e</sup> siècles* (Cahiers de Fanjeaux n°19), 1984, p. 239-309-342.
- AYMARD (M.) : « Autoconsommation et marchés : trois modèles », *Annales Economie, Société et Civilisation*, 1983.

- BADEY (L.) : « Les premières routes des vins de France. Commentaire géographique sur le sens du toponyme « boutière » au long de la Saône et du Rhône », *Annales de Bourgogne*, 1935, p. 213-247.
- BABY (F.) : « Toponomastique du pèlerinage en Languedoc », *Le pèlerinage, cahier de Fanjeaux n°15*, 1980, p. 57-78.
- BAIROCH (P.), BATOU (J.) et CHEVRE (P.) : *La population des villes européennes de 800 à 1850*, Genève, 1988.
- BAQUE (Z.) : « Les vieux chemins de la Gascogne », *Bulletin de la société archéologique du Gers*, 1938-1939, p. 27-57.
- BAR (F.) : « Montjoie et Moultoie » *Romania*, 1942, p. 240-243.
- BARRIERE (B.) et DESBORDES (J.-M.) : « Vieux itinéraires entre Limousin et Périgord », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes*, Cahier de Flaran n°2, Auch, 1982, p. 232-240.
- BARATIER (E.), REYNAUD (F.) : *Histoire du commerce de Marseille*, t. II, de 1291 à 1480, Paris, 1951.
- BARATIER (E.) : *Atlas historique. Provence, Comtat Venaissin, Principauté de Monaco, Principauté d'Orange, Comté de Nice*, Paris, 1969, 222 p.
- BARATIER (E.) : « Avignon et Marseille, marchés rhodaniens du grand commerce international du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Centre régional de documentation pédagogique*, Marseille, 1965, n°5 et 6.
- BARATIER (E.) : « Production et commercialisation de la laine de Provence du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle », *La lana come materia prima. I fenomeni della sua produzione e circolazione nei secoli XII-XVII*, Atti della prima settimana di studio, Prato, 1969.
- BARATIER (E.) : « Production et débouchés du sel de Provence au bas Moyen Age », *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968, p. 133-171.
- BARATIER (E.) : « Production et exportation du vin du terroir de Marseille, du XIII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1959, p. 239-249.
- BARATIER (E.) : *La démographie provençale du XIII<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle avec chiffres de comparaison pour le XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1961, 255 p.
- BAREL (Y.) : *La ville médiévale : système social, système urbain*, Grenoble, 1977.
- BARNEL (Ch.) : « Les boutiques des frères Favas : drapiers et draperie à Marseille au XIV<sup>e</sup> siècle », *De Provence et d'ailleurs, mélanges offerts à Noël Coulet*, 1999, p. 61-78.
- BARNEL (Ch.) : « Une ville provençale et sa campagne au XIV<sup>e</sup> siècle : Toulon, les notaires et leur clientèle », *La ville au Moyen Age* (actes du 120<sup>e</sup> congrès national du C.T.H.S., Aix-en-Provence, 1995), Paris, 1998, p. 233-245.
- BARTOU (L.) : *Cheylade*, Aurillac, 1979.
- BASTARD-FOURNIE (M.) : *Une bourgade languedocienne au XIV<sup>e</sup> siècle, Saint Sulpice la Pointe*, thèse, université de Toulouse, 1974.
- BAUDOT (M.) : « La gestion d'une léproserie du XIV<sup>e</sup> siècle : la maladrerie Saint-Lazare de Montpellier », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 411-426.

- BAUDOT (M.) : « Influence du pèlerinage à Saint-Jacques de Compostelle sur la toponymie et l'anthroponymie française », *Congrès international de toponymie et d'anthroponymie, actes et mémoires, Salamanca, 1958*, p. 343-355.
- BAUTIER (R.-H.) : « Les foires de Champagne, recherches sur une évolution historique », *Recueil de la Société Jean Bodin*, t. V : *La foire*, Bruxelles, 1953, p. 97-147.
- BAUTIER (R.-H.) : « Les mutations agricoles des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles et les progrès de l'élevage », *Bulletin philologique et historique*, 1967, p. 1-27.
- BAUTIER (R.H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », *Bulletin Philologique et Historique*, 1963, p. 669-688.
- BAUTIER (R.H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 99-144.
- BAUTIER (R.H.) : « Journal des dépenses de l'Hôtel du Comte d'Auvergne, Archives Nationales, KK503 », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 99-143.
- BAUTIER (R.-H.) : « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », *Académie royale de Belgique, Bulletin de la classe des lettres et sciences morales et politiques*, 1987, t. 73, p. 70-104.
- BAUTIER (R.-H.) : « La circulation fluviale dans la France médiévale », *Recherches sur l'économie de la France médiévale* (actes du 112<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Lyon, 1987), Paris, 1989, p. 7-36.
- BAUTIER (R.-H.) : « Le voyage au Moyen Age », *Institut de France, Séance annuelle publique des cinq Académies*, 1982, n° 12, p. 3-14.
- BEAUCAGE (B.) : « Une énigme des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem : le déficit chronique des commanderies du Moyen Age du moyen Rhône au prieuré de Provence en 1338 », *Provence Historique*, 1980, p. 137-164.
- BEAUCAGE (B.) : *Visites générales des commanderies de l'ordre des Hospitaliers dépendants du Grand Prieuré de Saint-Gilles en 1338 (ADBdR, 56H 123)*, Aix-en-Provence, 1982, 665 p.
- BEAUCAGE (B.) : « L'effondrement de la gestion du patrimoine de l'hôpital en France du sud-est (1373-1429) », *Provence historique*, 1995, p. 117-142.
- BEAUJEU-GARNIER (J.) : *Géographie urbaine*, Paris, 1980.
- BEAUNE (C.) : *Education et cultures du début du XII<sup>e</sup> au milieu du XV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1999, 366 p.
- BECK (P.) : *Une ville rurale à la fin du Moyen Age, Nuits-Saint Georges*, Thèse 3<sup>e</sup> cycle dactyl., Paris, 1980.
- BECQUET (J.) : « L'assistance monastique à Limoges », *Les moines et la ville* (colloque de l'université catholique de Lille, 1996), Lille, 1996, p. 171-176.
- BELMONT (A. ) : *Des ateliers au village : les artisans ruraux en Dauphiné sous l'Ancien Régime*, Grenoble, 1998, 2 vol., 198 et 308 p.
- BERESFORD (M.) : *New towns of the midle ages. Towns plantation England, Wales*



- and Gascony*, Londres, 1967, 670 p.
- BERGIER (J.-F.) : *Genève et l'économie européenne de la Renaissance*, 1963, Paris, 520 p.
- BERGIER (J.-F.) : *Une histoire du sel*, Paris, 1982, 250 p
- BERGIER (J.-F.) : « Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Le Alpi e l'Europa*, t. III : *Economica e transiti*, Bari, 1975, p. 1-72.
- BERGIER (J.-F.) : *Clio sur les Alpes (Histoire des Alpes, perspectives nouvelles)*, Bâles, Stuttgart, 1979.
- BERIAC (F.) : *Histoire des lépreux au Moyen Age*, Paris, 1988, 280 p.
- BERIAC (F.) : « Lépreux et léproseries. Repérage critique et origine des maladreries en Aquitaine », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 365-380.
- BERIAC (F.) : « Petites villes ou bourgs ? Le cas du Gers », *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, colloque tenu à Bordeaux, Bordeaux, 1987, p. 29-39.
- BERIAC (F.) et CAUCHOIS (S.) : « Garnisons, voies de communications et ravitaillement en 1324-1325 : les troupes anglo-gasconnes dans le duché d'Aquitaine », *Châteaux, routes et rivières* (actes des Rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord, septembre 1997), Bordeaux, 1998, p. 45-71.
- BERLIERE (U.) : « La charité monastique », *Revue liturgique et monastique*, 1925, p. 195-201, 252-259, 302-308.
- BERTRAND (F.) : « Espalion en 1403 d'après un registre d'Estimes », *Rouergue et Confins*, 1958, p. 215-241.
- BESANCON (A.) : « Notes sur les péages beaujolais de la Saône », *Bulletin de la Société des Sciences et Arts du Beaujolais*, 1914, p. 103-129.
- BESSION (J.) : *La transhumance en Provence au début du XVI<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péage de Castellane*, Mémoire de Maîtrise, Aix, 1977.
- BIENVENU (J.-M.) : « Recherches sur les péages angevins aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », *Le Moyen Age*, 1957, p. 209-240.
- BILLILOUD (J.) : « Le sel du Rhône, la ferme du tirage de l'Empire au XVI<sup>e</sup> siècle », *Bulletin Philologique et Historique*, 1958, p. 211-226.
- BLASCHKE (K.) : « La naissance des villes médiévales en Europe, au nord des Alpes : nouveaux résultats et méthodes de recherche », *Monde de l'ouest et villes du monde, regard sur les sociétés médiévales, mélanges en l'honneur d'André Chédeville*, Rennes, 1998, p. 671-682.
- BLAZQUEZ (A.) : « Foires et marchés ruraux en Castille à l'époque moderne. Approche et problématique : le cas de la province de Guadalajara », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992), Toulouse, 1996, p. 105-127.
- BLIN (L.) : « Le grand chemin de Paris à Lyon par la vallée de la Loire au bas Moyen Age (de Décize à Marcigny par la rive gauche) », *Bulletin du Comité des Travaux historiques et scientifiques*, 1958, p. 237.

- BLOCH (M) : « Réponse à l'article de Franck IMBERDIS intitulé 'Les routes médiévales, mythes et réalités historiques' », *Annales d'Histoire Sociale*, 1939, p. 416.
- BOCHACA (M.) : « Libourne au début du XVI<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1994, p. 333-352.
- BOCHACA (M.), GUIT (H.) : « Les bastides du Bordelais : leur établissement et leur destinée de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle au début du XVI<sup>e</sup> siècle », *Cahier Charles Higounet*, 1994, p. 67-87.
- Bonnes villes, cités et capitales (XII<sup>e</sup> -XVIII<sup>e</sup> siècles) : études d'histoire urbaine offertes à Bernard Chevalier*, Tours, 1989, 419 p.
- BORDES (M.) : « Les routes des intendants », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps modernes* (actes des deuxièmes journées internationales d'histoire de Flaran, 1980), Auch, 1982, p. 152-179.
- BOUDET (M.) : « Notes pour servir au commerce de l'Auvergne, les marchands d'Aurillac et de Saint-Flour aux foires de Champagne et de Montpellier, XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles », *Revue de la Haute-Auvergne*, 1913, p. 326-341 ; 1914, p. 154-165.
- BOURIN (M.) : « Une surproduction de vin en Biterrois au Moyen Age (1300-1350)? », *Recherches sur l'histoire de Montpellier et du Languedoc* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1986, p. 197-210.
- BOURIN (M.) : « Délimitation des parcelles et perception de l'espace en Bas-Languedoc aux X<sup>e</sup> et XI<sup>e</sup> siècles », Mornet (E.) : *Campagnes médiévales : l'homme et son espace, études offertes à Robert Fossier*, Paris, 1995, p. 73-85.
- BOURIN (M.) : *Villages médiévaux en Bas-Languedoc : genèse d'une sociabilité (X<sup>e</sup> -XIV<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 1987, 2 vol.
- BOYER (M.-B.) : *Instrument du péage de Comps établi le 2 avril 1311*, D.E.S. Annexe, Montpellier, 1960, 7 p.
- BOYER (J.-P.) : « Communautés et élevage dans la montagne niçoise la haute Vésubie à la fin du Moyen Age », *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval* (actes du 108<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Grenoble, 1983), Paris, 1984, p. 183-195.
- BOYER (J.) : « Le commerce des bois de charpente et menuiserie à Aix-en-Provence aux XV<sup>e</sup>, XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles », *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval* (actes du 108<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Grenoble, 1983), Paris, 1984, p. 121-138.
- BRAEMER (F.) : « Problèmes topographiques posés par l'implantation des sanctuaires », *Caesarodunum*, 1973.
- BRAUDEL (F.) : *L'identité de la France*, Paris, 1986, 2 vol.
- BRAUDEL (F.) : *Civilisation matérielle, économie et capitalisme*, Paris, 1979, 3 vol.
- BRAUDEL (F.) : *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Paris, 1949-1966, 2 vol.
- BRAVARD (J.-P.) : « Le flottage du bois et le changement du paysage fluvial des montagnes françaises », *Le Fleuve, Médiévales*, n°36, 1999, p. 53-61.
- BRENAC (L.) : « Le toponyme « Baraque » a-t-il eu en matière forestière une signification aujourd'hui oubliée ? », *Revue forestière française*, 1980, p. 567-573.
- BRESARD (M.) : *Les foires de Lyon aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1914, 386 p.

- BRESC (H.) : « Un marché rural : Corleone en Sicile, 1375-1420 », *Anuario de estudios medievales*, Barcelone, 1994, p. 371-393.
- BRESC (H.) : « Les jardins de Palerme (1290-1460) », *Mélanges de l'Ecole Française de Rome*, 1972, p. 57-127.
- BRESC (H.) : *Un monde méditerranéen. Economie et société en Sicile, 1300-1450*, Rome, 1986, 2 vol.
- BRITNELL (R.-H.) : « Les marchés hebdomadaires dans les îles britanniques avant 1200 », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992), Toulouse, 1996, p. 28-46.
- BRUAND (O.) : *Voyageurs et marchandises : les réseaux de communication entre Loire et Meuse aux huitième et neuvième siècles*, thèse dactylographiée, université de Paris I, 1992.
- BRUNA (D.) : « La diffusion des enseignes de pèlerinage », *Pèlerinages et croisades* (actes du 118<sup>eme</sup> congrès du C.T.H.S., Pau, 1993), Paris, 1995, p. 200-214.
- BRUNA (D.) : « Les enseignes de pèlerinage et les coquilles Saint-Jacques dans les sépultures du Moyen Age en Europe occidentale », *Bulletin de la société nationale des antiquaires de France*, 1991, p. 178-190.
- BUCQUET (H.) : « 'La Justice', lieu d'anciens gibets », *Revue internationale d'onomastique*, 1954, p. 202.
- BUCQUET (H.) : « Quelques précisions sur les 'chaussées anciennes et modernes' », *Revue internationale d'onomastique*, 1953, p. 129-130.
- BUR (M.) : *La formation du comté de Champagne, v. 905 – v. 1150*, Nancy, 1977, 574 p.
- CAILLET (R.) : *Foires et marchés de Carpentras du Moyen Age au début du XVI<sup>e</sup> siècle*, Carpentras, 1953, 189 p.
- CAILLEAUX (D.) : « L'implantation des frères mineurs dans le diocèse de Sens au XIII<sup>e</sup> siècle », *Etudes bourguignonnes* (actes du 109<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Dijon, 1984), Paris, 1986, p. 263-300.
- CAPONE (B.) : « L'ospedale di Saint-Jean di Rumeiran ad Aosta, recensioni e notiziario », *De strata francigena, studi e ricerche sulle vie del pellegrinaggio del Medioevo*, 1994.
- CARDON (D.) : *La draperie au Moyen Age : essor d'une grande industrie européenne*, Paris, 1999, 661 p.
- CARDON (D.) : « Archnée ligotée : la fileuse du Moyen Age face au drapier », *Médiévales*, 1992, p.13-22.
- CARLI (F.) : « Note per una topografia ed una tipologia degli ospedali extraurbani della diocesi di Siena nel Medioevo », *B.S.S.P.*, 1993, p.384-403.
- CASALI (G.) : « San Gimignano e la via francigena : una città da una strada, una strada in città », *De strata francigena, studi e ricerche sulle vie del pellegrinaggio del Medioevo*, 1996.
- Castelli e strade*, Udine, 1981,.

CASTELVI (G.) : « L'occupation humaine le long des voies Domitienne et Augustéenne dans la traversée des Pyrénées (vallée de la Rom et du Llobregat d'Empordan) », Rousselle (A.) et Marandet (M.-C.) : *Le paysage rural et ses acteurs* (Première journée du Centre de Recherches Historiques sur les Sociétés Méditerranéennes, Perpignan, 1995), Perpignan, 1998, p. 27-47.

CASTELVI (G.), COMPS (J.-P.), KOTARBA (J.) et PEZIN (A.) dir. : *Voies romaines du Rhône à l'Ebre : Via Domitia et Via Augusta*, Paris, 1998, 304 p.

CASTER (G.) : *Le commerce du pastel et de l'épicerie à Toulouse de 1450 environ à 1561*, Toulouse, 1962, 411 p.

CAUCHIES (J.-M.) : « Messageries et messagers en Hainaut au XV<sup>e</sup> siècle », *Le Moyen Age*, 1976, p. 88-123 et 300-341.

CAUVIN (C.) et RAYMOND (H.) : *L'espacement des villes : théorie des lieux centraux et analyse spectrale*, Paris, 1985, 188 p.

CHANAUD (R.) : « La foire aux ovins de Briançon : deux siècles d'échanges avec le Piémont (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », *Cahiers d'Histoire*, 1980, p. 227-255.

CHANAUD (R.) : *Le Briançonnais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, aspects de la vie économique et sociale*, Thèse de l'Ecole des Chartes, 1974, *Position des Thèses de l'Ecole des Chartes*, p. 37-44.

CHANAUD (R.) : « Le mouvement du trafic transalpin d'après un journal du péage de Briançon (1368-1369) », *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval* (actes du 108<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Grenoble, 1983), Paris, 1984, p. 105-120.

CHANAUD (R.) : « Les acheteurs de la foire aux ovins de Briançon (1385-1486) », *Bolletino storico-bibliografico subalpino*, 1984, p. 192-217.

CHAPIN (E.) : *Les villes de foires de Champagne, des origines au début du XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1937, XXVIII-352 p.

CHARBONNIER (P.) : « L'élevage de montagne dans les Monts Dore du XIV<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe*, Clermont-Ferrand, 1984, p. 227-247.

CHARTRAIN (F.) : « Les juifs de Serres au XIV<sup>e</sup> siècle d'après les comptes de la châtelainie », *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval* (actes du 108<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Grenoble, 1983), Paris, 1984, p. 199-209.

*Châteaux, routes et rivières* (actes des Rencontres d'archéologie et d'histoire en Périgord, septembre 1997), Bordeaux, 1998, 222 p.

CHAUME (M.) : « Le mode de constitution et la délimitation des paroisses rurales », *Revue Mabillon*, 1937, p. 61-70.

CHELINI (J.) et BRANTHOMME (H.) : *Les chemins de Dieu, histoire des pèlerinages chrétiens des origines à nos jours*, Paris, 1982, 493 p.

CHERUBINI (G.) : « Considerazioni sulle strade e la vie di comunicazione età preindustriale », *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall' Antichità ad oggi*, Buggiano, 1982, p. 15-27.

CHERUBINI (G.) : « Foires et marchés dans les campagnes italiennes au Moyen Age », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992),

- Toulouse, 1996, p. 71-84.
- CHEVALIER (B.) : *Les bonnes villes de France du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1982.
- CHEVALIER (B.) : « Les petites villes du XI<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle », *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, colloque tenu à Bordeaux, Bordeaux, 1987, p. 484-493.
- CHEVALIER (B.) : « Les bonnes villes du Centre Ouest au XVI<sup>e</sup> siècle : constellation ou nébuleuse ? », *Les réseaux urbains dans le Centre Ouest atlantique de l'Antiquité à nos jours* (actes du colloque du G.E.R.H.I.C.O.), Poitiers, 1995, p. 109-126.
- CHEVALIER (R.) : *Les voies romaines*, Paris, 1997, 341 p.
- CHEVALIER (R.) : *Voyages et déplacements dans l'Empire romain*, Paris, 1988.
- CHIESI (G.) « Un priore nella tempesta. L'ospizio di Pollegio nel Quattrocento », *I nostri monumenti storici*, 1992, p. 126-134.
- CHIFFOLEAU (J.) : « Espace urbain et régional de Cavaillon au début du XV<sup>e</sup> siècle », *Provence Historique*, 1976, p. 287-300.
- CHIFFOLEAU (J.) : *La comptabilité de l'au-delà : les hommes, la mort et la religion dans la région d'Avignon à la fin du moyen âge (vers 1320 - vers 1480)*, Rome, 1980, X-494 p.
- CHIFFOLEAU (J.), LE BLEVEC (D.), ZERNER (M.) : « Aspects de l'institution hospitalière dans la région comtadine au Moyen Age », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 299-315.
- CHOMEL (V.) : « Un mémoire inédit sur le commerce de transit en Dauphiné au milieu du XV<sup>e</sup> siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1961, vol. 1, p. 315-343.
- CHOMEL (V.) : « Communautés rurales et *casanae* lombardes en Dauphiné », *Bulletin Philologique et Historique*, 1951-1952, p. 225-247.
- CHOMEL (V.) : « Les pèlerins languedociens au Mont-Saint-Michel à la fin du Moyen Age », *Annales du Midi*, 1958, p. 231-239.
- CHOMEL (V.) : « Remarques complémentaires sur l'évolution du réseau routier en Bas-Dauphiné », *Evocation*, 1949, p. 430-433.
- CHOMEL (V.) et EBERSOLT (J.) : *Cinq siècles de circulation internationale vue de Jougne (Jura)*, 1951.
- CHOUQUER (G.) : « Aux origines antiques et médiévales des parcellaires », *Histoire et société rurales*, 1995, p. 11-46.
- CHOUQUER (G.) et FAVORY (F.) : « Apports et limites de la lecture récurrente des parcellaires », *Enquêtes rurales*, n°4, 1998, p. 43-59.
- La citta medievali*, Turin, 1983, 149 p.
- CLAVAL (P.) : *Géographie générale des marchés*, Paris 1962.
- COLETTE (F.) et MEA (D.) : « Les établissements charitables dans l'ancien diocèse de Bourges à la fin du Moyen Age » *Entre Loire et Gironde au Moyen Age, histoire religieuse et onomastique* (actes du 111<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Poitiers, 1986), Paris, 1998, p. 79-110.
- COLUMAU (P.) : *L'animal pour l'homme, recherches sur l'alimentation carnée dans le sud de la France du Néolithique au Moyen Age d'après les vestiges osseux*, t. I : Le

*monde rural*, Aix-en-Provence, 1991.

COMBA (R.), SERGI (G.) : « Piemonte meridionale e viabilità alpina : note sugli scambi commerciali con la Provenza dal XIII al XV secolo », *Provence Historique*, 1977, p. 123-135.

COMBA (R.) : « Sources et problèmes de l'histoire de l'élevage dans les Alpes piémontaises (XII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe au Moyen Age et à l'époque moderne*, actes du colloque international tenu à Clermont Ferrand en 1984, Clermont-Ferrand, 1984, p. 7-14.

COMBA (R.) : *Per una storia economica de Piemont medievali : strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Turin, 1984, 356 p.

COMBA (R.) : « Aspects économiques de la vie des abbayes cisterciennes de l'Italie du Nord-ouest (XII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) », *L'économie cistercienne : géographie, mutations du Moyen Age aux Temps modernes* (Troisièmes journées internationales d'histoire, Flaran, 1981), Flaran, 1983.

COMBA (R.) : *Migrazioni attraverso le Alpi occidentali. Relazioni tra Piemonte, Provenza e Delfinato del medioevo ai nostri giorni*, Torino, 1988.

COMBA (R.) : « I vini del principe : l'approvisionnement della corte dei Savoia-acaia fra XIII e XIV secolo », Comba (R.) : *Vigne e vini nel Piemonte medievale*, Cuneo, 1990, p.301-319.

COSTE (P.) : « La vie pastorale en Provence au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle », *Etudes Rurales*, n° 46, 1972, p. 61-75.

COSTE (P.) : « L'origine de la transhumance en Provence : enseignements d'une enquête sur les pâturages comtaux de 1345 », *L'élevage en Méditerranée occidentale (actes du colloque international de l'Institut de recherches méditerranéennes, 1976)*, Paris, 1977, p. 113-119.

COULET (N.) : « Commerce et marchands dans un village provençal, la leyde de Puylobier », *Etudes Rurales*, 1966, p. 99-108.

COULET (N.) : « Circulations et échanges en Ubaye au bas Moyen Age », *Provence Historique*, 1973, p. 146-164.

COULET (N.) : « Un gîte d'étape, les auberges d'Aix-en-Provence au XV<sup>e</sup> siècle », *Voyage, quête, pèlerinage dans la littérature et la civilisation médiévales* (Sénéfiance, 2, Cahiers du Cuerma), Aix, 1976, p. 105-124.

COULET (N.) : « Hôpitaux et oeuvres d'assistance dans le diocèse et la ville d'Aix, XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> », *Assistance et charité*, Cahiers de Fanjeaux, n°13, Toulouse, 1978, p. 213-237.

COULET (N.) : « Sources et aspects de l'histoire de la transhumance des ovins en Provence au bas Moyen Age », *Le Monde Alpin et Rhodanien*, 1978, p. 213-247.

COULET (N.) : « Les hôtelleries en France et en Italie au Bas Moyen Age », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes* (Cahier de Flaran n°2), Auch, 1982, p. 181-205.

COULET (N.) : « Propriétaires et exploitants d'auberges dans la France du Midi au bas Moyen Age », *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter Herausgegeben von H.C. Payer*, Vienne, 1983, p. 119-136.

- COULET (N.) : *Aix-en-Provence, Espace et relations d'une capitale (Milieu XIV<sup>e</sup> siècle-milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, Aix, 1988, 2 vol.
- COULET (N.) : « Notes sur l'élevage en Haute-Provence (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup>) », *Provence Historique*, 1990, p. 257-266.
- COULET (N.) : « La transhumance des ovins en Provence », *Ethnozootechnie (L'élevage médiéval)*, 1997, p. 41-46.
- COULET (N.) : « Relations de transhumance entre Aix et Barcelonnette au milieu du XV<sup>e</sup> siècle », *Provence historique*, 1998, p. 100-106.
- COURIOL (J.-N.) : « Chemins de transhumance et itinéraires anciens de la vallée de la Gervanne », *Les Cahiers de Léoncel*, 1986 (hors série de la *Revue Drômoise*), p. 25-31.
- CRAECKER-DUSSART (Ch.) de : « L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse-Lotharingie du VIII<sup>e</sup> au XIV<sup>e</sup> siècle », *Le Moyen Age*, 1974, p. 185-243.
- CRAECKER-DUSSART (Ch.) de : « La notion de route au Moyen Age. A propos de deux itinéraires à travers la Basse-Lotharingie (XIII<sup>e</sup> siècle) », *Le Moyen Age*, 1980, p. 49-66.
- CRISTALLER (W.) : *Central places in Southern Germany*, Londres, 1966, traduction de *Die zentralen orte in Süddeutschland, eine ökonomisch geographische untersuchung über die Gesetzmässigkeit der verbreitung und entwicklung der siedlungen mit städtischen funktionen*, Léna, 1933.
- CROZET (R.) : « Le voyage d'Urbain II et ses négociations avec le clergé de France », *Revue Historique*, 1937, p. 271-310.
- CROZET (R.) : « Le voyage d'Urbain II en France et son importance d'un point de vue archéologique », *Annales du Midi*, 1937, p. 42-69.
- CURSENTE (B.) : *Avant-propos à Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992), Toulouse, 1996, p. 7-13.
- DAINVILLE (F.) de : « Le signe de justice dans les cartes anciennes », *Revue historique de droit français et étranger*, 1956, p. 111-114.
- DAL VERME (A.) : « I conti del pedaggio del Moncenisio (1426-1427) », *Ceux qui passent et ceux qui restent, études sur les trafics transalpins et leur impact local* (actes du colloque de Bourg-Saint-Pierre, 1988), Grand-Saint-Bernard, 1989, p. 173-189.
- DAMONTE (M.) : « Da Firenze a Santiago de Compostella : itinerario de un anonimo pellegrino nel l'anno 1477 », *Studi medievali*, 1972, p. 1050 et ss.
- DAUZAT (A.) et ROSTAING (G.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, Paris, 1978, 738 p.
- DAVISO DI CHARVENSOD (M.-C.) : *I pedaggi delle Alpi occidentali nel Medioevo*, Turin, 1961, 485 p.
- DAVISO DI CHARVENSOD (M.-C.) : « La route du Valais au XIV<sup>e</sup> siècle », *Revue Suisse d'Histoire*, 1951.
- DEBORD (A.) : « Le château et le ban : mainmise sur l'espace et les hommes dans le

- royaume de France (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », *Châteaux et pouvoirs*, X<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles, Bordeaux, 1996, p. 10-14.
- DELCAMPAGNE (Fl.) : « Seigneurs, fiefs et mottes du Cotentin, X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, étude historique et topographique », *Archéologie médiévale*, 1982, p. 175-207.
- DELARUELLE (E.) : « Les pèlerinages de Rocamadour au XIII<sup>e</sup> siècle », *Premier colloque de Rocamadour*, 1970, p. 27-54.
- DEMIANS-D'ARCHIMBAUD (G.) : « Bourg et *castrum* : dichotomie et complémentarité », *De Provence et d'ailleurs, mélanges offerts à Noël Coulet*, 1999, p. 191-203.
- DEMURGER (A.) : « Les déplacements professionnels des agents du roi (vers 1380 - vers 1410) », *Voyages et voyageurs au Moyen Age* (actes du 26<sup>e</sup> congrès de la Société des médiévistes de l'enseignement supérieur public, Limoges, 1995), Paris, 1996, p. 102-121.
- DENIAU (J.) : « La vigne et le vin à Lyon aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Etudes rhodaniennes*, 1930, p. 263-276.
- DENIMAL (P.) : *La voie aquitaine d'Agrippa de Lyon à Saintes*, thèse université de Paris IV, 1995, 3 vol.
- DERVILLE (A.) : « La première révolution des transports continentaux, (c.1000 - c. 1300.) », *Les transports au Moyen Age* (actes du 7<sup>e</sup> congrès des médiévistes de l'enseignement supérieur, Rennes, 1976), *Annales de Bretagne*, 1978, p. 181-205.
- DESBORDES (J.-M.) et VILLOUTREIX (M.) : « Toponymes routiers en Limousin : étymologie et répartition », *Travaux d'Archéologie Limousine*, 1995, p. 53-60.
- DESPY (G.) : *Les tarifs de tonlieu (Typologie des sources du Moyen Age occidental*, fasc. 19), Turnhout, 1976, 48 p.
- DESPY (G.) : « Pour un corpus des tarifs de tonlieu de l'Europe occidentale au Moyen Age (V<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », *Acta historia Bruxellensia*, 1970, p. 282-283.
- DEVAILLY (G.) : *Le Berry du X<sup>e</sup> siècle au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1973, 636 p.
- DEVÈZE (M.) : « Flottage et transport du bois sur les fleuves européens à l'époque moderne (conséquences pour le développement économique) », *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII* (Atti delle settimane di studi de l'Insituto internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 1973), Florence, 1986.
- DILKE (O.-A.-W.) : *The roman land surveyors. An introduction to the Agrimensores*, 1971, 260 p.
- DIMIER (A.), POCHER (J.) : *L'art cistercien*, La Pierre-qui-Vire, 1974, 380 p.
- DOEHAERD (R.) : *Les relations commerciales entre Gênes, la Belgique et l'Outremont... aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, Bruxelles, 1941, 3 vol.
- DOEHAERD (R.) : « Les oranges de Gênes en France au début du XV<sup>e</sup> siècle », *Revue du Nord*, 1949, p. 150-153.
- DUCLOS (J.-C.) et Pitte (A.) : *L'homme et le mouton dans l'espace de la transhumance*, Grenoble, 1994.
- DUBUIS (H.) : « Les petites villes du diocèse de Sion au Moyen Age (IX<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) : structures et conjonctures. Une esquisse », *Revue suisse d'histoire*, 1988,



p. 107-126.

- DUBLED (H.) : « L'organisation de la boucherie et la consommation de viande à Carpentras au XV<sup>e</sup> siècle », *Bulletin Philologique et Historique*, 1967, p. 151-170.
- DUBOIS (H.) : « Techniques et coûts des transports terrestres en France aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII* (Atti delle settimane di studi de l'insituto internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 1973), Florence, 1986.
- DUBOIS (H.) : « Un voyage princier au XIV<sup>e</sup> siècle, 1344 », *Voyages et voyageurs au Moyen Age* (actes du 26<sup>e</sup> congrès de la Société des médiévistes de l'enseignement supérieur public, Limoges, 1995), Paris, 1996, p. 71-92.
- DUMONT (A.) : « Traverser les cours d'eau à gué : l'exemple de la Saône », *Le monde alpin et rhodanien*, 1999/1-3, p. 37-53.
- DUNIN-WASOWISC (Th.) : « Saint-Gilles et la Pologne aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », *Annales du Midi*, 1970, p. 123-135.
- DUNIN-WASOWICZ (Th.) : « Evoluzione della tecnologia dei trasporti nell'Europa centrale del XIII secolo », *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII* (Atti delle settimane di studi de l'insituto internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 1973), Florence, 1986.
- DUPARC (P.) : « Un péage savoyard sur la route du Mont-Cenis aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, vol 1, p. 145-187.
- DUPARC (P.) : *La formation d'une ville. Annecy jusqu'au début du XVI<sup>e</sup> siècle*, Annecy, 1973, 373 p.
- DUPARC (P.) : « Cols des Alpes occidentales et centrales au Moyen Age », *Les cols des Alpes, Antiquité et Moyen Age* (colloque du C.R.D.P., Orléans, 1971), Orléans, s.d., p. 183-196.
- DUVOSQUEL (J.-M.) : « Tonlieux et winages à Comines au Moyen Age », *Villes et campagnes au Moyen Age, Mélanges Georges Despy*, Liège, 1991, p. 323-333.
- ELOY (W.) : « Etude d'un toponyme : Les Echelles. Variantes », *Linguistique picarde*, 1973, p. 26-28.
- EMERY (R.-W.) : *The Friars in medieval France. A catalog of french mendicant convents, 1200-1550*, New-York-Londres, 1962, 130 p.
- Enseignes de pèlerinages et enseignes profanes* (catalogue de l'exposition du musée national du Moyen Age, Thermes de Cluny, Paris, 1996), Paris, 1996, 383 p.
- L'élevage dans la Méditerranée occidentale*, Colloque de l'Institut de Recherche Méditerranéen, Sénanque, 1977, 282p.
- ESQUIEU (Y.), PELLETIER (J.-P.) : « Abbaye de Silvacane, La Roque-d'Anthéron (Bouches-du-Rhône) », *L'église et son environnement, archéologie médiévale en Provence* (catalogue de l'exposition d'Aix-en-Provence, 1989), Aix-en-Provence, 1989, p. 34-35.
- DESJARDIN (E.) : *La géographie de la Gaule d'après la table de Peutinger*, Paris, 1869, 480 p. et 3 pl. hors-texte.
- Etudes rurales*, n°78-79-80, 1980. *Foires et marchés ruraux en France*.

- FABRE (G.) : BOURIN (M.), CAILLE (J.) et DEBORD (A.) dir. : *Morphogenèse du village médiéval, IX<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles* (actes de la table ronde de Montpellier, 1993), Montpellier, 1996, 299 p.
- FALQUE-VERT (H.) : Prairies et alpages en Haut-Dauphiné au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, *Actes du 116<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S.*, 1994, p.227-243.
- FALQUE-VERT (H.) : *Les hommes et la montagne en Dauphiné au XVII<sup>e</sup> siècle*, Grenoble, 1997, 518 p.
- FANCHAMPS (M.-L.) : « Etude sur les tonlieux de la Meuse moyenne du XIII<sup>e</sup> au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle », *Le Moyen Age*, 1964, p. 205-263.
- FANCHAMPS (M.-L.) : « Transport et commerce du bois sur la Meuse au Moyen Age », *Le Moyen Age*, 1966, p. 59-81.
- FANCHAMPS (M.-L.) : « Le commerce sur la Meuse moyenne dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle et dans la première moitié du XVI<sup>e</sup> siècle d'après les comptes de tonlieux », *Histoire économique de la Belgique. Traitement des sources et état de la question* (Actes du colloque de Bruxelles, 1971), Bruxelles, 1972, p. 273-295.
- FANFANI (A.) : « Note sull' industria alberghiera italiana nel medioevo », *Archivio storico italiano*, 1934, p. 259-272.
- FAUDUET (I.) : *Les temples de tradition celtique en Gaule romaine*, Paris, 1993, 160 p.
- FAURE (G.) : « Les anciennes confréries de Montpezat », *Revue du Vivarais*, 1987, p. 319-322.
- FAVIER (R.) : *Les villes du Dauphiné aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, Grenoble, 1993, 512 p.
- FAVREAU (R.) : « La boucherie en Poitou à la fin du Moyen Age », *Bulletin Philologique et historique*, 1968, p. 295-318.
- FAVREAU (R.) : « Réseau urbain et fait hospitalier (début XV<sup>e</sup> siècle) », *Monde de l'ouest et villes du monde, regard sur les sociétés médiévales, mélanges en l'honneur d'André Chédeville*, Rennes, 1998, p. 595-598.
- FEDOU (R.) : *Les papes du Moyen Age à Lyon*, Lyon, 1988, 127 p.
- FEDOU (R.) : *Les hommes de loi lyonnais à la fin du Moyen Age*, Paris, 1964, 526 p.
- FEL (A.) : « Le climat agricole et les limites altitudinales de l'occupation du sol dans le Massif Central », *Annales de Géographie*, 1955, p. 401-412.
- FEL (A.) : *Les hautes terres du Massif Central. Traditions paysannes et économie agricole*, Clermont-Ferrand, 1962, 340 p.
- FERRAND (F.) : « Le pont et l'activité économique de Goncelin (Isère) du XI<sup>e</sup> siècle au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Bulletin Philologique et historique*, 1962, p. 143 et ss.
- FERRIERA PRIEGUE (E.-M.) : « Circulación y red viaria en la Galicia medieval », *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen Age* (actes du colloque de Pau, 28-29 mars 1980), Paris, 1981, p. 65-71.
- FEVRIER (P.-A.) : *Le développement urbain en Provence de l'époque romaine à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1964, 235 p.
- FONTAINE (L.) : *Histoire du colportage, XV<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1993, 334 p.

- FONTETTE (M.) : « Villes médiévales et ordres mendiants », *Revue d'Histoire de l'Eglise de France*, 1970, p. 390-407.
- FORMIGE (J.) : « Le pont Saint-Martin de Vienne », *Congrès archéologique de France*, 1923, p. 126.
- Fortifications, portes de villes, places publiques dans le monde méditerranéen*, textes réunis par J. Heers, Paris, 1985, 340p.
- FOSSIER (R.) : « Le problème des marchés locaux en Picardie aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992), Toulouse, 1996, p. 15-25.
- FOSSIER (R.) : *La terre et les hommes en Picardie jusqu'à la fin du XII<sup>e</sup> siècle*, Louvain, 1969, 2 vol., 827 p.
- FOSSIER (R.) : *Enfance de l'Europe, aspects économiques et sociaux* ; vol. 1, *L'homme et son espace* ; vol. 2, *Structure et problèmes*, Paris, 1982, 1125 p.
- FOUCAULT (J.-A.) de : « La route dans la toponymie du Pas-de-Calais » *Revue internationale d'onomastique*, 1967, p. 101-105.
- FOUILLAND (S.) et FURESTIER (D.) : « Le flottage sur la Durance et sur l'Isère hier et aujourd'hui », *Le monde alpin et rhodanien*, 1999/1-3, p. 55-77.
- FOURNIER (G.) : *Le château dans la France médiévale*, Paris, 1978, 397 p.
- FOURNIER (G.) et FOURNIER (P.-F.) : « La vie pastorale dans les montagnes du centre de la France », *Bulletin historique et scientifique de l'Auvergne*, 1983, p. 199-358.
- FOURNIER (G.) « Essai sur le peuplement de la Basse-Auvergne à l'époque gallo-romaine », *Revue d'Auvergne*, 1959, p. 129-163.
- FOURNIER (G.) : *Le peuplement rural en Basse-Auvergne durant le haut Moyen Age*, Paris, 1962, 678 p.
- FOURNIER (G.) : « Usages et techniques de la vie quotidienne : vaisselle de bois, silos », *Mélanges d'Archéologie et d'histoire médiévales en l'honneur du Doyen Michel de Bouard*, Paris, 1982, p. 155-169.
- FOURNIER (P.) : « Les chemins de transhumance en Provence et Dauphiné », *Bulletin de Géographie Historique et Descriptive*, 1900.
- FOURNIER (P.) : *Le royaume d'Arles et de Vienne (1138-1378). Etude sur la formation territoriale de la France dans l'est et le sud-est*, Paris, 1891, XII-554 p.
- FOURNIER (P.-F.) : « L'origine du mot chaussée », *Bulletin philologique et historique*, 1960, p. 41-53.
- FOURNIOUX (B.) : « Contribution à la connaissance des grands itinéraires médiévaux périgourdins », *Archéologie médiévale*, 1987, p. 127-141.
- FRAY (J.-L.) : « Petites villes et bourgs castraux dans l'espace lorrain, quelques réflexions de géographie historique d'après les sources écrites (XI<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup>) », *Aux origines du second réseau urbain : les peuplements castraux dans les pays de l'Entre Deux, Alsace, Bourgogne, Champagne, Franche-Comté, Lorraine, Luxembourg, Rhénanie, Palatinat et Sarre*, Nancy, 1992, p.117-137.

- FRAY (J.-L.) : Perception de la ville en Occident à l'époque romane, *Revue d'Auvergne*, 1995, p. 106-116.
- FRAY (J.-L.) : « Ponts et bacs attestés avant 1300 en Haute-Lorraine », *Tonlieux, foires et marchés avant 1300 en Lotharingie (Actes des IV<sup>e</sup> Journées Lothariengiennes, Luxembourg, 1986)*, Luxembourg, 1988, p. 61 à 84.
- FUGEDI (E.) : « La formation des villes et les ordres mendiants en Hongrie », *Annales Economie, Société et Civilisation*, 1970, p. 966-987.
- FUSTIER (R.) : *La route*, Paris, 1968.
- GANDILHON (L.) : *La politique économique de Louis XI*, Toulouse, 1940, 476 p.
- GANSHOFF (F.-L.) : *Etude sur le développement des villes entre Loire et Rhin au Moyen Age*, Paris-Bruxelles, 1943, 80 p.
- GANSHOFF (F.-L.) : « Pèlerinages expiatoires flamands à Saint-Gilles pendant le XIV<sup>e</sup> siècle », *Hommages à Yves Renouard*, Toulouse, 1966, p. 391-407.
- GASCON (R.) : « Nationalisme économique et géographie des foires : la querelle des foires de Lyon, 1484-1494 », *Cahiers d'Histoire*, 1956, p. 253-287.
- GASCON (R.) : *Grand commerce et vie urbaine au XVI<sup>e</sup> siècle, Lyon et ses marchands*, Paris, 1971, 2 vol., 999 p.
- GAUTIER-DALCHE (J.) : « Les péages dans les pays de la couronne de Castille. Etat de la question, réflexions, perspectives de recherches », *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen Age (actes du colloque de Pau, 28-29 mars 1980)*, Paris, 1981, p. 73-78.
- GAUSSIN (P.-R.) : *Huit siècles d'histoire : l'abbaye de la Chaise-Dieu, 1043-1790*, Brioude, 1967, 392 p.
- GASTEBOIS (V.) : « Les anciens péages du Mortinais », *Revue de l'Avranchin*, t. XVI, 1910, p. 61 et ss.
- GERBET (M.-C.) : « Les ordres militaires et l'élevage dans l'Espagne musulmane », *Estudios en memoria del profesor D. Claudio Sánchez-Albornoz*, vol. I, Madrid, 1986, p. 413-445.
- GILISEN (J.) : La notion de la foire à la lumière de la méthode comparative, *Recueil de la Société Jean Bodin*, t. V, *La foire*, p. 97-147, Bruxelles, 1953.
- GILLIARD (Ch.) : « L'ouverture du Gothard », *Annales d'Histoire économique et sociale*, 1929, p. 177-182.
- GORCE (D.) : *Les voyages, l'hospitalité et le port des lettres dans le monde chrétien des IV<sup>e</sup> et V<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1925.
- GRASSI (M.-Cl.) : *Les voies de communication en Provence orientale de l'époque romaine à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, thèse de 3<sup>e</sup> cycle*, Université d'Aix-en-Provence, 1970.
- GRENIER (A.) : *Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine*, Paris, 1934, 6 vol.
- GUAL CAMARENA (M.) : « Peaje fluvial del Ebro (siglo XII) », *Estudios de Edad Media de la Corona de Aragon*, 1967, p. 155-188.
- GUIRAL HADZIIOSSIF (J.) : « La diffusion de la canne à sucres (XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles) »,

- Anuario de estudios medievales*, Barcelone, 1994, p. 225-245.
- GUERIN (I.) : « Péages terrestres et fluviaux de la Sologne médiévale », *Bulletin philologique et historique*, 1960.
- GUIGUE (M.-C.) : « Les voies antiques du Lyonnais, du Forez, du Beaujolais déterminées par les hôpitaux du Moyen Age », *Mémoires de la Société Littéraire, Historique et Archéologique de Lyon*, 1876, p. 227-365.
- GUILLOT (O.) : *Le comte d'Anjou et son entourage au XI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1972, XXX-470 et 359 p.
- GUTTON (J.-P.) : *La société et les pauvres, l'exemple de la généralité de Lyon, 1534-1789*, Paris, 1971, 504 p.
- HAMMERER (A.) : *De la voie romaine à la voie express. Recherches sur la traversée du Jura à partir de Besançon*, Besançon, 1978.
- HAMMERER (A.) : *Sur les chemins du sel : activité commerciale des sauneries de Salins du XIV<sup>e</sup> au XVII<sup>e</sup> siècle*, Besançon, 1984, 261 p.
- HAYEZ (M. et A.-M.) : « L'hôtellerie avignonnaise au XIV<sup>e</sup> siècle : à propos de la succession de Siffrede Trelhon, (1387) », *Provence Historique*, 1975, p.275-284.
- HAYEZ (A.-M.) : « Les courriers des papes d'Avignon sous Innocent VI et urbain V (1352-1370) », *La circulation des nouvelles au Moyen Age* (24<sup>e</sup> congrès de la Société des Médiévistes de l'Enseignement Supérieur, Avignon 1993), Paris, 1994, p. 49-62.
- HEBERT (M.) : *Les péages de la Basse Provence occidentale d'après une enquête de la cour des comptes de Provence, 1366-1381*, D.E.S., université de Provence, Aix-en-Provence, 1972.
- HEERS (J.) : *La ville au Moyen Age en Occident : paysages, pouvoirs et conflits*, Paris, 1990, 600 p.
- HERBILLON (J.) : « Routes et chemins en toponymie gallo-romane », *Revue belge de philologie et d'histoire*, 1968, p. 81-86.
- HERLIHY (D.), KLAPISCH (Ch.) : *Les Toscans et leurs familles. Une étude du catasto florentin de 1427*, Paris, 1978, 702 p.
- HIGOUNET (Ch.) : « Centralité et bastides dans l'Aquitaine médiévale », *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, colloque de Bordeaux (C.E.R.S.U.B., 1982), 1987, p. 41-48.
- HIGOUNET (Ch.) : « Un mémoire sur les péages de la Garonne au début du XIV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1948-49, p.320-324.
- HIGOUNET (Ch.) : « Un compte de ferme de la barre d'Agen au début du XIV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1950, p.351-355.
- HIGOUNET (Ch.) : « Les chemins de Saint-Jacques et les sauvetés de Gascogne », *Annales du Midi*, 1951, p.293-304.
- HIGOUNET (Ch.) : « Un laissez-passer de péages gascons au XIII<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1957, p. 253.
- HIGOUNET (Ch.) : « Avant propos », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes* (colloque de Flaran, n°2, 1982), Auch, 1982, p.

7-10.

HIGOUNET (Ch.) : *Villes, sociétés et économies médiévales* (recueil d'articles), Bordeaux, 1992, 598 p.

HIGOUNET (Ch.) : « Les villeneuves des campagnes parisiennes au Moyen Age », *Etude sur l'histoire de Paris et de l'Île de France* (actes du 100<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Paris, 1975), Paris, 1978, p. 69-86.

HIGOUNET (Ch.) : « L'occupation du sol du pays entre Tarn et Garonne au Moyen Age », *Annales du Midi*, 1953, p. 301-330.

*Histoire de la forêt du Massif Central*, Clermont-Ferrand, 1988, 180 p.

HOCQUET (J.-C.) : *Le sel et le pouvoir de l'an mil à la Révolution française*, Paris, 1985, 517 p.

HOCQUET (J.-C.) : *Le sel de la terre*, Paris, 1989, 178 p.

HOCQUET (J.-C.) : « Le conditionnement du sel en Europe sous l'Ancien Régime », *Histoire et mesure*, 1987, p. 41-53.

HOLLARD (Cl.-F.) : « Les hospitaliers du sud-est de la France en 1338 : la vocation de l'ordre à la mesure des comptes », *Provence historique*, 1995, p. 73-86.

*L'homme, l'animal domestique et l'environnement du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle*, 1993.

HONENBERG (P.) et HOLLENLEES (L.) : *La formation de l'Europe urbaine*, Paris, 1994.

HUBERT (J.) : « Les routes du Moyen Age », *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours* (colloque des Cahiers de Civilisation), Paris, 1959, p. 25-56.

HUBERT (J.) : « Routes et circuits commerciaux », *Le siècle de Saint-Louis*, Paris, 1970, p. 75-82.

HUVELIN (P.) : *Essai historique sur le droit des marchés et des foires*, Paris, 1897, Thèse de droit.

IMBART DE LA TOUR : *Les paroisses rurales du IV<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1900, 354 p.

IMBERDIS (F.) : « Les routes médiévales, mythes et réalités historiques », *Annales d'histoire sociale*, 1939, p. 410-416.

IMBERDIS (F.) : « Les routes médiévales coïncident-elles avec les voies romaines ? », *Bulletin philologique et historique*, 1960, p. 93-98.

IMBERT (J.) dir. : *Histoire des hôpitaux en France*, Toulouse, 1982.

JORIS (A.) : « La notion de ville », *Les catégories en histoire*, Bruxelles, 1969.

JUILLARD (E.) : « L'armature urbaine de la France préindustrielle : pour une carte du réseau urbain et de l'organisation régionale à la veille de l'établissement du réseau ferré », *Bulletin de la Faculté des Lettres de Strasbourg*, 1970, p. 299-307.

JUGNOT (G.) : « Deux fondations augustiniennes en faveur des pèlerins : Aubrac et Roncevaux », *Assistance et charité* (Cahier de Fanjeaux, n°13), Toulouse, 1978, p. 321-341.

JUGNOT (G.) : « Le développement du réseau d'assistance aux pèlerins en Navarre de la fin du X<sup>e</sup> siècle au début du XIV<sup>e</sup> siècle », *Assistance et assistés*, (actes du 97<sup>ème</sup>

- congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972), Paris, 1979, p. 223-239.
- JUGNOT (G.) : *Autour de la Via podiensis du Guide du Pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, thèse dactylographiée, Paris, 1979.
- JUGNOT (G.) : « Le pèlerinage et le droit pénal d'après les lettres de rémission, accordées par le Roi de France », *Le pèlerinage, cahier de Fanjeaux n°15*, 1980, p. 191-205.
- JUGNOT (G.), LA COSTE-MESSELIÈRE (R.) de : « Sources et illustrations de l'histoire des établissements hospitaliers et du pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle », *Etudes sur la Gascogne au Moyen Age* (actes du 104<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Bordeaux, 1979), Paris, 1981, p. 69-95.
- JUGNOT (G.) : « Les chemins de pèlerinage dans la France médiévale », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes*, Cahier de Flaran n°2, Auch, 1982, p. 57-105.
- JUGNOT (G.) : « Sources et illustration de l'histoire des établissements hospitaliers et du pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle de la Dordogne aux Pyrénées : Pyrénées-Atlantiques » *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 333-352.
- JULIEN-CHARELS (Cl.) : « Le commerce du bois de chauffage à Paris au XVI<sup>e</sup> siècle avant le flottage », *Position des thèses de l'Ecole des Chartes*, 1960, p. 53-61.
- KAISER-GUYOT (M.T.) : *Le berger en France aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1974.
- LABANDE (E.-R.) : « Recherches sur les pèlerins dans l'Europe des XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », *Cahiers de civilisation médiévale*, 1958.
- LABORDE-BALEN (L.) : *Le Somport, des romains au tunnel*, Biarritz, 1996, 328 p.
- LABROUSSE (M.) : « Le réseau des voies antiques du Lot », *Quercy recherche*, 1978, p. 10-17.
- LA COSTE-MESSELIÈRE (R.) de : « Chemins médiévaux du Poitou », *Bulletin Philologique et Historique*, 1961, p. 207-233.
- LA COSTE-MESSELIÈRE (R.) de, WARCOLLIÈRE (J.) : « Hôpitaux à l'usage des pèlerins, chapelles et confréries de Saint-Jacques » (94<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Pau, 1969) Paris, 1971, p. 351-365.
- LA COSTE-MESSELIÈRE (R.) de, JUGNOT (G.) : « L'accueil des pèlerins à Toulouse », *Le pèlerinage, cahier de Fanjeaux n°15*, 1980, p. 117-135.
- LAHARIE (M.) : « Le milieu médical en Béarn à la fin du Moyen Age », *Annales du Midi*, 1990, p. 349-257.
- LALOU (E.) : « Les assemblées générales sous Philippe le Bel », *Recherches sur les états généraux et les états provinciaux de la France médiévale* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1986, p. 7-29.
- LAMBERT (E.) : « Ordres et confréries dans l'histoire du pèlerinage de Compostelle », *Annales du Midi*, 1943, p. 369-403.
- LANGLOIS (M.) : « Parlement de Paris », *Guide des recherches dans les fonds judiciaires de l'Ancien Régime*, Paris, 1958, p. 65-160 bis.
- LAPEYRE (N.) : *Digne et sa zone d'influence d'après un livre d'estime de 1407*, D.E.S.,

Aix-en-Provence, 1971.

- LARTIGAUT (J.) : « L'exploitation des herbages du Causse de Gramat au XV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1970, p. 147-169.
- LARTIGAUT (J.) : « Les chemins de Cahors vers le sud ouest au XV<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Société des Etudes du Lot*, 1964, p. 13-22.
- LARTIGAUT (J.) : *Atlas historique des villes de France, Figeac*, Paris, 1983.
- LAURENT (D.) : « Le réseau urbain en Bourbonnais au Moyen Age », *Bulletin de la Société Nivernaise de Lettres, Sciences et Arts* (actes du 52<sup>e</sup> congrès de la Fédération des sociétés savantes du Centre, Nevers, 1993), 1993, p. 125-146.
- LAVEDAN (P.), HUGUENEY (J.) : *L'urbanisme au Moyen Age*, Paris, 1974.
- LAVIS-TRAFFORT (M.-A.) : « Etudes sur les voies transalpines dans la région du Mont-Cenis depuis l'antiquité classique jusqu'au bout du XIII<sup>e</sup> siècle », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 61-91.
- LE BLEVEC (D.) : « L'ordre canonial et hospitalier des Antonins », *Le monde des Chanoines, XI<sup>e</sup> -XIV<sup>e</sup> siècles*, (Cahiers de Fanjeaux, n°24), Toulouse, 1989, p. 237-254.
- LE BLEVEC (D.) : « Fondations et oeuvres charitables au Moyen Age », *Fondations et oeuvres charitables au Moyen Age* (actes du 121<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Nice, 1996), Paris, 1999, p. 7-22.
- LECOQ (D.) : « Le passage des Alpes au Moyen Age », *Savoie et régions alpines* (Actes du 116<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Chambéry, 1991) Paris, 1993.
- LEFREVRE (S.) : « Les monastères et la rénovation du réseau routier médiéval en Ile-de-France », *Actes du 104<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Bordeaux, 1979, section Archéologie*, Paris, 1982, p. 303-316.
- LE GOFF (J.) : « Ordres mendiants et urbanisation dans la France médiévale », *Annales Economie, société et civilisation*, 1970, p. 924-946.
- LE GOFF (J.) : « France du Nord et France du Midi dans l'implantation des ordres mendiants au XIII<sup>e</sup> siècle », *Les mendiants en pays d'Oc au XIII<sup>e</sup> siècle* (Cahier de Fanjeaux, n°8), 1975, p. 133-139.
- LE GOFF (J.) dir. : *Histoire de la France urbaine*, t. II : *La ville médiévale*, Paris, 1980, 656p.
- LE GOFF (J.) : « Le sel dans la politique française à l'égard de la Savoie au XV<sup>e</sup> et au début du XVI<sup>e</sup> siècle », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 303-314.
- LE GOFF (J.) : « Orientation de recherches sur le sel médiéval en Méditerranée », *Bulletin philologique et historique*, 1958.
- LE GOFF (J.), JEANNIN (J.) : « Questionnaire pour une enquête sur le sel dans l'histoire », *Revue du nord*, 1956.
- LEGUILLOUX (M.) : *L'archéozoologie et l'interprétation des sites. Recherches archéozoologiques en Provence romaine et médiévale*, Thèse, Université d'Aix-Marseille I, 1994.
- LEGUAY (J.P.) : *Un réseau urbain au Moyen Age, les villes du duché de Bretagne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1981.



- LEGUAY (J.P.) : « Un réseau urbain médiéval, les villes du comté puis du duché de Savoie », *Bulletin du Centre d'Etudes Franco-Italien*, 1979, p.13-64.
- LEGUAY (J.-P.) : « Boutiquiers et artisans et 'gens mécaniques' en Savoie médiévale : étude économique et sociale », *Chemins d'Histoire Alpine, Mélanges dédiés à la mémoire de Roger Devos*, Annecy, 1997, p 269-301.
- LEGUAY (J.P.) : « La rue : élément du paysage urbain et cadre de vie dans les villes du royaume de France et des grands fiefs aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Le paysage urbain au Moyen Age* (actes du 11<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur), Lyon, 1981, p. 23-60.
- LEGUAY (J.L.) : *Les villes en Savoie et au Piedmont au Moyen Age*, Chambéry, Centre d'Etudes Franco-Italien, 1979, 118 p.
- LEGUAY (J.-P.) : *La rue au Moyen Age*, Rennes, 1984.
- LEIGHTON (A.-C.) : *Transports and communication in early medieval Europ, A.D. 500-1100*, Londres, 1972.
- LEPETIT (B.) : *Chemins de terre et voies d'eau, réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840*, Paris, 1984, 148 p.
- LEPETIT (B.) : *Les villes de la France moderne, 1740-1840*, Paris, 1988.
- Le Roi, le marchand et le sel*, (table ronde L'impôt du sel en Europe XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, Arc-et-Senans, 1986), Villeneuve d'Ascq, 1987.
- LESNE (E.) : *Histoire de la propriété ecclésiastique en France*, t. VI : *Les églises et les monastères, centres d'accueil, d'exploitation et de peuplement*, Lille, 1943, 490 p.
- LEVY (E.) : *Petit dictionnaire provençal-français*, Heidelberg, 1966, 387 p.
- LIVET (G.) : Les routes françaises aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles, *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes* (Cahier de Flaran, n°2), Auch, 1982, p. 107-149.
- LOMBARD-JOURDAN (A.) : « Les foires aux origines de villes », *Francia*, 1982, p. 429-448.
- LONCHAMBON (C.) : « Les bacs de la Durance », *Le Fleuve, Médiévales*, n°36, 1999, p. 43-52.
- LOPEZ (R.-S.) : « The evolution of land transport in the Middle Ages », *Past and present, a journal of historical studies*, 1956, p. 17-29.
- LORCIN (M.-Th.) : « Une bourgade artisanale des Monts du Lyonnais, Saint-Symphorien-sur-Coise aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Le Moyen Age*, 1973, p. 469-504.
- LORCIN (M.-Th.) : « L'artisan dans le village médiéval : du chantier de fouille à la mythologie », *Bulletin du Centre Pierre Léon*, 1985, n°3-4, p. 5-20.
- LORCIN (M.-Th.) : « La viticulture dans la région lyonnaise aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Cahiers d'histoire*, 1966, p. 151-162.
- LORCIN (M.-Th.) : « Les clauses religieuses dans les testaments du plat pays lyonnais aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Le Moyen Age*, 1972, p. 287-323.
- LOUBES (G.) : « Les routes de la Gascogne médiévale », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes* (Cahier de Flaran, n°2),

Auch, 1982, p. 241-254.

LUGON (A.) : « Le trafic commercial par le Simplon et le désenclavement du Valais oriental (fin du XII<sup>e</sup> siècle-milieu du XIV<sup>e</sup> siècle) », Dubuis (H.) : *Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local* (acte du colloque de Bourg-Saint-Pierre, 1988), Saint-Maurice, 1989, p. 87-99.

MALARTIC (Y.) : « Le commerce du sel d'Hyères (XIII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) », *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968, p. 183-197.

MALAUCE (P.-L.) : « Aspects de la vie économique et sociale d'Antibes à la fin du Moyen Age d'après les actes notariés », *Provence historique*, 1974, p. 295-315.

MALAUCE (P.-L.) : *La vie en Provence orientale aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, un exemple : Grasse à travers les actes notariés*, Paris, 1969, 409 p.

MANECA (M.) de : « Sur l'origine du chemin de Saint-Jacques », *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen Age* (actes du colloque de Pau, 28-29 mars 1980), Paris, 1981, p. 111-130.

MARANDET (M.-Ch.) : *Le souci de l'au-delà : la pratique testamentaire dans la région toulousaine (1300-1450)*, Perpignan, 1998, 2 vol.

MARCHAND (C.) : « Réseau viaire et dessin parcellaire : étude morphologique de la région Gâtinais oriental », *Les formes du paysage*, t. III : *L'analyse des systèmes spéciaux*, Paris, 1997.

MARTINEZ SOPENA (P.) : « Foires et marchés ruraux dans les pays de la couronne de Castille et Léon du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992), Toulouse, 1996, p. 47-69.

MARGAIRAZ (D.) : *Foires et marchés dans la France préindustrielle*, 1988, Paris, 279 p.

*Mélanges J. Heers, Villes et sociétés urbaines au Moyen Age*, Paris, 1994, 316 p.

*Mélanges B. Chevalier, villes, bonnes villes, cités et capitales*, Tours, 1989, 419 p.

MEA (D.) et COLETTE (F.) : « Hospitalité et chemins de Saint-Jacques de Compostelle dans l'ancien diocèse de Bourges au Moyen Age », *Entre Loire et Gironde au Moyen Age, histoire religieuse et onomastique* (actes du 111<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Poitiers, 1986), Paris, 1998, p. 63-78.

MELIS (F.) : *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo* (a cura di Luciana Frangioni), Florence, 1984

MENAND (F.) : *Les campagnes lombardes au Moyen Age. L'économie et la société rurales dans la région de Bergame, de Crémone et de Bescia du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècles*, Paris-Rome, 1993, 1003 p.

MERINDOL (Ch.) de : « Le soin des malades dans un monastère de fondation franque : Corbie en Picardie (VII<sup>e</sup>-XIV<sup>e</sup> siècles) », *Fondations et oeuvres charitables au Moyen Age* (actes du 121<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Nice, 1996), Paris, 1999, p. 185-203.

MERLET (M.) : *Le péage de la Cloison d'Anger (XV<sup>e</sup> -XVIII<sup>e</sup> siècles), contribution à l'étude du trafic de Loire à la fin de l'Ancien régime*, thèse de l'Ecole des Chartes, 1967.

MESQUI (J.) : « Les routes dans la Brie et la Champagne occidentale. Histoire et

- technique », *Revue générale des routes et des aérodromes*, 1980.
- MESQUI (J.) : « Les oeuvres du pont du Moyen Age », *Les routes du sud de la France, de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (actes du colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Montpellier, 1985, p. 231-243.
- MESQUI (J.) : *Les ponts en France avant le temps des ingénieurs*, Paris, 1986, 303 p.
- MESQUI (J.) : « Le pont de pierre au Moyen Age. Du concept à l'exécution », Barral i Altet (X.) : *Artistes, artisans et production artistique au Moyen Age*, vol. 1, *Les Hommes*, Paris, 1986, p. 197-215.
- MESQUI (J.) : *Châteaux et enceintes de la France médiévale : de la défense à la résidence*, Paris, 1991-1993, 2 vol., 375 et 382 p.
- MESQUI (J.) : *Les châteaux forts, de la guerre à la paix*, Paris, 1995, 160 p.
- MESQUI (J.) : *Chemins et ponts, liens entre les hommes*, Paris, 1994.
- MESQUI (J.) : « La fortification des portes avant la guerre de Cent Ans », *Archéologie médiévale*, 1981.
- MESQUI (J.) : « A propos de la fortification du pont : *pons castris* et *castrum pontis* », *Château Gaillard*, 1983, p. 219-232.
- MICHAUD-FREJAVILLE (F.) : « Belles foires et marchés du Berry, XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées Internationales d'Histoire de l'Abbaye de Flaran, septembre 1992), Toulouse, 1996, p. 85-103.
- MISCHLEWSKI (A.) : *Un ordre hospitalier au Moyen Age, les chanoines réguliers de Saint-Antoine-en-Viennois*, Grenoble, 1995, 199 p.
- MISTRAL (F.) : *Lou tresor dóu felibrige, ou Dictionnaire provençal-français embrassant les divers dialectes de la langue d'Oc moderne*, Aix, 1968, 1196 et 1179 p.
- MOLENAT (J.-P.) : « Les communications en Nouvelle Castille au XV<sup>e</sup> siècle et au début du XVI<sup>e</sup> siècle », *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen Age* (actes du colloque de Pau, 28-29 mars 1980), Paris, 1981, p. 156-162.
- MOLLAT (M.) : « Les moines et les pauvres », *Il monachismo e la reforma ecclesiastica, 1049-1122* (Atti della 4<sup>a</sup> settimana internazionale di studio, La Mendola, 1968), Milan, 1971, p. 193-215.
- MOLLAT (M.) : « Les spéculations de Jacques Coeur sur le sel de Languedoc », *Bulletin philologique et historique*, 1958, p. 195-210.
- MOLLAT (J.) : « Le sel dans les affaires de Jacques Coeur », Hocquet (J.-C.) : *Le roi, le marchand et le sel* (Actes de la Table Ronde : l'Impôt et le sel en Europe XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, Arc et Senans, 1986), Lille, 1976, p. 151-162.
- MOLLAT (M.) : « Un compte du grenier à sel de Capestang pour l'année 1424-1425 », *Annales du Midi*, 1966, p. 249-261.
- MOLLAT (M.) : « L'hôpital dans la ville au Moyen Age en France », *Bulletin de la Société Française d'Histoire des Hôpitaux*, 1983, p. 6-17.
- MOLLAT (M.) : *Les villes et la civilisation urbaine entre Meuse et Seine du début du XI<sup>e</sup> à siècle au début du XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1963, 3 vol.
- MONGUILAN (L.) : « Contribution des recherches aériennes à la connaissance des

- voies antiques dans le sud-est », *Les routes du sud de la France, de l'Antiquité à l'époque contemporaine* (actes du colloque tenu dans le cadre du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Montpellier, 1985, p. 25-46.
- MONTPIED (G.) : « Alimentation carnée et organisation de la boucherie à Grenoble aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Cahiers d'Histoire*, 1977, p. 37-60.
- MOORE (E.-W.) : *The fairs of medieval England : an introductory study*, Toronto, 1985, 401 p.
- MORARD (N.) : « L'élevage dans les Préalpes fribourgeoises : des ovins aux bovins (1350-1550) », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe au Moyen Age et à l'époque moderne* (actes du colloque international de Clermont-Ferrand), Clermont-Ferrand, 1984, p. 15-26.
- MORLET (M.-Th.) : « Tarifs de péages et de ventes à Dijon aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles », *Recherches sur l'économie médiévale* (actes du 112<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Lyon, 1987), Paris, 1989, p. 119-148.
- MORICEAU (J.-M.) : *L'élevage sous l'Ancien Régime (XVI<sup>e</sup> -XVIII<sup>e</sup> siècles)*, Paris, 256 p.
- MORICEAU (J.-M.) : « Une question en renouvellement : l'histoire de l'élevage en France », *Annales de Bretagne et des pays de l'ouest*, 1999, p. 17-40.
- MORENZONI (F.) : « Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice-d'Agaune à la fin du Moyen Age (1281-1450) », *Revue historique*, 1993, p. 3-63
- MOUTHON (F.) : « Villes et organisation de l'espace en Bordelais à la fin du Moyen Age : le rôle des villes secondaires (vers 1475-vers 1525) », *La ville au Moyen Age* (actes du 120<sup>ème</sup> congrès du C.T.H.S., Aix-en-Provence, 1995), Paris, 1998, p. 293-311.
- MOYNE (J.-P.) : *Les bourgs fortifiés savoyards du Viennois (XIII<sup>e</sup> -XV<sup>e</sup> siècles)*, thèse dactylographiée E.H.E.S.S., 1996, 2 vol.
- MUSSET (L.) : « Voie publique et chemin du roi en Normandie du XI<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *Cahier des Annales de Normandie*, 1985, p. 95-128.
- MIYAMATSU (H.) : *Bourgs et bourgeois dans l'ouest de la France (XI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles)*, thèse dactylographiée, université de Rennes II, 1986.
- NEGRE (E.) : *Toponymie générale de la France*, Paris, 1988-1990, 4 vol., 1871 p.
- NICOLAS (D.) : « Structures du peuplement, fonctions urbaines et formation du capital dans la France Médiévale », *Annales Economie, Société et Civilisation*, 1978, p. 501-527.
- NOYE (Gh.) : « Les fortifications de terre dans la seigneurie de Toucy du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle, essai de typologie », *Archéologie médiévale*, 1976, p. 149-217.
- ONDE (H.) : « La transhumance en Maurienne et en Tarentaise », *Revue de géographie alpine*, 1932, p. 237-251.
- PASSINI (J.) : *Villes médiévales du chemin de Saint-Jacques-de-Compostelle, de Pampelune à Burgos, villes de fondation et villes d'origines romaines*, Paris, 1984, 179 p.
- PATRIA (P.-L.) : « Il vino montagna : la produzione e il commercio del vino Valusione

- nel medioevo », Comba (R) : *Vigne e vini nel Piemonte medievale*, Cuneo, 1990, p 143-195.
- PATRUCCO (C.) : « La valle di San Martino nel Medioevo », *Bolletino storico-bibliografico subalpino*, 1899, p. 224 et ss.
- PERETTI (H.) : « Cavaillon au début du XIV<sup>e</sup> siècle. Etude économique et sociale », *Provence historique*, 1976, p. 301-316.
- PEREZ-BUSTAMANTE (R.) : « El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos, Castilla, siglos XIV y XV », *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen Age* (actes du colloque de Pau, 28-29 mars 1980), Paris, 1981, p. 164-178.
- PERICARD-MEA (D.) : *Le culte de Saint-Jacques : pèlerins de Compostelle et pèlerinages en France à la fin du Moyen Age*, thèse, université de Paris I, 1996, 4 vol.
- PERNOUD (R.) : « Le livre des miracles de Notre-Dame de Rocamadour, étude des manuscrits de 1172 », *Deuxième colloque de Rocamadour*, 1972, p. 9-23.
- PESEZ (J.M.) : « Délais de transmission du courrier dans l'état bourguignon au temps de Charles le Téméraire », *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps Modernes* (Cahier de Flaran n°2), Auch, 1982, p. 255-260.
- Les petites villes en Lotharingie, 6<sup>e</sup> journées lotharingiennes, Luxembourg*, 1992 (Publications de la section historique de l'Institut G.D. de Luxembourg, CVIII).
- PETOURAUD (Ch.) : « Les léproseries lyonnaises au Moyen Age et à la Renaissance », *Cahiers d'histoire*, 1962, p. 425-464 ; 1963, p. 37-69.
- PEYER (H.-C.) : *Viaggiare nel Medioevo, Dall' ospitalità alla locanda*, Rome-Bari, 1997, 398 p.
- PICARD (E.) : « Les péages du comté de Charolais en 1449 », *Mémoires de la Société éduenne*, t. X, 1881, p. 251 et ss.
- PICAUDOU (N.) : *Figeac en Quercy, économie et société dans la deuxième moitié du XIV<sup>e</sup> siècle*, maîtrise, Paris X, sous la dir. de J. Heers, 1973.
- PICHARD-SARDET (N.) : « De Serbrancher au col du Grand-Saint-Bernard : une approche archéologique des vestiges routiers », Dubuis (P.) : *Une région, un passage. L'Entremont de la fin du Moyen Age à nos jours*, Grand-Saint-Bernard, 1989, p. 39-60.
- PICHOT (D.) : « L'occupation du sol en pays bocager. Sources textuelles et cartographiques dans le Bas-Maine (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles) », *Enquêtes rurales*, 1998, p. 8-27.
- PFISTER (Ch.) : *Etude sur le règne de Robert le Pieux*, Paris, 1885, 424 p.
- PIGANIOL (A.) : *Les documents cadastraux de la colonie romaine d'Orange*, Paris, 1962.
- PIPONNIER (F.) : *Le Château d'Essertines, Loire*, Lyon, 1993, 175 p.
- PIQUARD (M.) : « La Franche-Comté, zone de passage entre l'Italie et le Nord de la France pendant le haut Moyen Age », *La Franche Comté, questions d'histoire et de philologie* (actes du 99<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Besançon, 1974), Paris, 1977, p. 27-39.
- PIRENNE (H.) : *Les villes au Moyen Age*, Paris, 1971, 176 p.

- PITTE (J.-R.) : *Terres de castanide, hommes et paysages du châtaignier de l'Antiquité à nos jours*, Paris, 1986.
- Population, espaces, polarisation dans le centre ouest : Centre, Limousin, Pays de Loire, Poitou-Charentes* (rencontre du Centre géographique d'études et de recherches rurales, Université de Poitiers 1972), Poitiers, 1977, 192 p.
- POISSON (J.-P.) : *Notaires et sociétés, travaux d'histoire et de sociologie notariales*, Paris, 1985, 736 p.
- POITRINEAU (A.) : *Les Espagnols de l'Auvergne et du Limousin du XVII<sup>e</sup> siècle au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Aurillac, 1985, 270 p.
- POITRINEAU (A.) : « Le lait et la production fromagère dans les montagnes d'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle », *L'élevage et la vie pastorale dans les montagnes de l'Europe*, Clermont-Ferrand, 1984, p. 249-262.
- POLAK (I.) : « Un récit de pèlerinage de 1488-1489 », *Le Moyen Age*, 1981, p. 71-88.
- POLGE (H.) : « Une appellation générique de chemin dans l'extrême sud-ouest du domaine gallo-roman : Pouche, Poudge, Poutge », *Revue internationale d'onomastique*, 1960, p. 205-210.
- POLGE (H.) : « Le franchissement des fleuves », *Via Domitia*, 1976, p. 69-91.
- POUJADE (P.) : « Le commerce des mules entre la France et l'Espagne à l'époque moderne : l'exemple du Val d'Aran et des Pyrénées centrales », *Annales du Midi*, 1999, p. 311-324.
- PRADE (H.) : *Les ponts monuments historiques*, Poitiers, 1986, 431 p.
- Problèmes et méthode de l'analyse historique de l'activité notariale, XV<sup>e</sup> -XIX<sup>e</sup> siècles* (actes du colloque de Toulouse des 15-16 septembre 1990), Toulouse, 1991, 326 p.
- PROST (M.-A.) : *La hiérarchie des villes en fonction de leurs activités de commerce et de services*, thèse de science économique, Lyon, 1965, 333 p.
- QUAGLIA (L.) : *La maison du Grand-Saint-Bernard des origines aux temps actuels*, 2<sup>e</sup> édition, Martigny, 1972.
- QUAGLIA (L.) : *Les comptes de l'Hospice du Grand-Saint-Bernard (1397-1477)*, Martigny, 1973-1975, 2 vol., 384 p.
- RACINE (P.) : « D'Italie aux Pays-Bas : les routes lorraines (1280-1350) », *Les pays de l'Entre-Deux au Moyen Age, questions d'histoire des territoires d'Empire entre Meuse, Rhône et Rhin* (actes du 113<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Strasbourg, 1988), Paris, 1990, p. 209-224.
- RADEFF (A.) : « Découpages régionaux et changements d'échelle : les foires de France, d'Angleterre et de Suisse au XVIII<sup>e</sup> siècle », *Itinera, Histoire régionale et méthodes informatiques*, Bâle, 1996, p. 10-18.
- RAMIERE-DE-FORTANIER (A.) : « Enquête sur les péages du lauragais jusqu'à la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle », *Actes du 41<sup>e</sup> congrès de la Fédération historique du Languedoc méditerranéen*, Carcassonne, 1968, p. 207-222.
- RAPP (F.) : « Routes et voies de communication à travers les Vosges du XII<sup>e</sup> au début du XVI<sup>e</sup> siècle », *Les pays de l'Entre Deux au Moyen Age, questions d'histoire des territoires d'Empire entre Meuse, Rhône et Rhin* (actes du 113<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S.,

- Strasbourg, 1988), Paris, 1990, p. 195-207.
- RAYSSAC (M.-C.) : « Le commerce et la fiscalité du vin à Annecy (XIV<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Chemins d'Histoire Alpine, Mélanges dédiés à la mémoire de Roger Davos*, Annecy, 1997.
- REGNE (J.) : « L'importation des chevaux d'Espagne à Narbonne au début du XIV<sup>e</sup> siècle, d'après les archives de la couronne d'Aragon », *Bulletin philologique et historique*, 1938-1939, p. 177-190.
- RENOUARD (Y.) : « Comment les papes d'Avignon expédiaient leur courrier ? », *Revue Historique*, 1937, p. 1-29.
- RENOUARD (Y.) : « La consommation des grands vins du Bourbonnais et de Bourgogne à la cour pontificale d'Avignon », *Annales de Bourgogne*, 1952, p. 221-224.
- RENOUARD (Y.) : « Les voies de communication entre la Méditerranée et les pays de l'Atlantique », *Mélanges Halphen*, p. 587-594.
- RENOUARD (Y.) : « Les voies de communication entre la France et le Piedmont au Moyen Age », *Etudes d'histoire médiévale*, t. II, Paris, 1968, p. 699-726.
- RENOUARD (Y.) : « Routes, étapes et vitesses de marche de France à Rome aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles d'après les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthélemy Bonis (1350) », *Studi in onore di Amintore fanfani*, Milan, 1962, t. III.
- RENOUARD (Y.) : « Un sujet de recherches : l'exportation de chevaux de la péninsule ibérique en France et en Angleterre au Moyen Age », *Hommage à Jaime Vicens Vives*, Barcelone, 1965, t. I, p. 571-577.
- REVERDY (G.) : *Histoire des routes de France*, Paris, 1995, 127 p.
- REYNAUD (F.) : « Les muletiers associés de Marseille en 1428 », *Marseille*, 1993, n°169, p.9-11.
- RIBARD (J.) : « Chaussée et chemin ferré », *Romania*, 1971, p. 262-266.
- RICHARD (H.), ROSSER (G.) : *The English medieval town : a reader English urban history, 1200-1540*, Londres, 1990, 291 p.
- RICHARD (J.) : *Relations de voyages et de pèlerinages*, Turnhout, 1981.
- RICHARD (J.) : « Le conduit des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales », *Annales de Bourgogne*, t. XXIV, p. 86 et ss.
- RICHARD (J.) : « Transports par eau et péages de Chalon à Avignon, à propos des fournitures de poisson à la cour des papes », *Recherches sur l'économie médiévale* (actes du 112<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Lyon, 1987), Paris, 1989, p. 37-44.
- RICHARD (J.) : « Que sait-on du réseau routier de la Bourgogne au Moyen Age ? », *Cahiers de l'Association interuniversitaire de l'Est*, 1977, p. 53-69.
- RIETH (E.) : *Des bateaux et des fleuves. Archéologie de la batellerie du Néolithique aux Temps Modernes en France*, Paris, 1998, 160 p.
- RIGAULT (J.) : « Les établissements hospitaliers en Bourgogne après les guerres de religion. L'enquête de 1599 dans le bailliage d'Arnay-le-Duc », *Assistance et assistés*, (actes du 97<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Nantes, 1972), Paris, 1979, p. 181-196.
- RIGAULT (P.) : « La navigation de la Meuse au XVI<sup>e</sup> siècle vue du péage de

- Château-Regnault », *Champagne et pays de la Meuse, questions d'histoire et de philologie* (actes du 95<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Reims, 1970), Paris, 1975, p. 133-142.
- RIGAUDIERE (A.) : *Saint-Flour, ville d'Auvergne au Bas Moyen Age*, Paris, 1982, 2. vol., 1012 p.
- RIGAUDIERE (A.) : *Gouverner la ville au Moyen Age*, Paris, 1993, 536 p.
- RIGAUDIERE (A.) : « Qu'est-ce qu'une bonne ville dans la France du Moyen Age ? », *La charte de Beaumont et les franchises municipales entre Loire et Rhin*, Nancy, 1988, p. 59-105.
- ROCH (J.-L.) : « De la nature du marchand drapier au Moyen Age, l'exemple rouennais », *Revue historique*, 2000, p. 3-31.
- ROCHE (J.) : « La maladrerie de Sillé-le-Guillaume, étape sur le chemin de Montais », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 353-361.
- ROMEFORT (J. de) : « Le sel de Provence du X<sup>e</sup> au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle : production, exportation, fiscalité », *Bulletin philologique et historique*, 1958, p. 169-180.
- ROMESTAN (G.) : « Un marchand perpignanais au XIV<sup>e</sup> siècle : Bernard Saquet », *Le Roussillon de la Marca Hispanica aux Pyrénées Orientales (VIII<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècles)*, Actes du 67<sup>e</sup> congrès de la Fédération Historique du Languedoc méditerranéen et du Roussillon, tenu à Perpignan en 1995, Perpignan, 1997.
- ROMESTAN (G.) : « L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIV<sup>e</sup> siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1967, p. 779-796.
- RONCAYOLO (M.) : *La ville et ses territoires*, Paris, 1990, 278 p.
- RONCIERE (Ch. M. de) : *Florence, centre économique régional au XIV<sup>e</sup> siècle*, Aix-en-Provence, 1975, 5 vol.
- RONJAT (J.) : « La famille étymologique du provençal *draio* », *Revue des langues romanes*, 1916-1917, p. 76-116.
- RÖRIG (F.) : *The medieval town*, (traduction de Die Europäische Satdt Mittelalter), Londres, 1967, 208p.
- ROSSI (M.) : « L'accueil aux voyageurs d'après quelques chansons de geste des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », *Voyage, quête, pèlerinage dans la littérature et la civilisation médiévales* (Sénéfiance, 2, Cahiers du Cuerma), Aix, 1976, p. 381-394.
- ROTH (C.-E.) : « Aspects du culte et de l'iconographie de Saint Gilles abbé en Brivadois et en Velay, X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles, Velay, Auvergne et Languedoc », *Bulletin historique, scientifique, littéraire, artistique et agricole de la Société académique du Puy et de la Haute-Loire*, 1980, p. 173-178.
- ROUCHE (M.) : *L'Aquitaine des Wisigoths aux Arabes, 418-781, naissance d'une région*, Paris, 1979, 776 p.
- ROUQUETTE (P.) : *La transhumance des troupeaux en Provence et Bas-Languedoc*, Montpellier, 1913.
- ROUSSEAU (P.) : *Histoire des transports*, Paris, 1961, 567 p.
- ROUX (S.) : *Le monde des villes au Moyen Age : XI<sup>e</sup> -XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1994, 190 p.



- ROVINSKY (J.) : « L'isolement du lépreux au Moyen Age, genèse et réalisation », *Razo (Le corps souffrant : maladies et médication)*, 1984, p. 75-94.
- SAINT-DENIS (A.) : « Marchands et campagnes laonnoises au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle », *Le marchand au Moyen Age* (actes du 19<sup>e</sup> congrès. de la Société des médiévistes de l'enseignement supérieur, Reims, 1988), Paris, 1992, p. 49-62.
- SARRAZIN (J.-L.) : « Un exemple d'urbanisation limitée : les agglomérations de la baie de Bourgneuf à la fin du Moyen Age, XIII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles », *Monde de l'ouest et villes du monde, regard sur les sociétés médiévales, mélanges en l'honneur d'André Chédeville*, Rennes, 1998, p. 329-338.
- SAUNIER (J.) : « Péages féodaux et coutumes pastorales. Un type de transhumance inverse : les troupeaux savoyards à l'hivernage dans le Velin », *Evocations*, 1951, p. 739-743.
- SAUZE (E.) : « Un document inédit des archives communales de Cucuron : le tarif de la leyde de la baronnie d'Ansois de 1405 », *Provence historique*, 1973, p. 226-235.
- SAVOURET (G.) : *La Vie pastorale dans les Hautes-Vosges*, Nancy, 1985, 175 p.
- SCLAFERT (Th.) : *Cultures en Haute Provence, déboisement et pâturages au Moyen Age*, Paris, 1959.
- SCLAFERT (Th.) : « La vie dans la montagne de Séuse du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle », *Bulletin de la Société d'Etudes des Hautes-Alpes*, n°48, 1929, p.40-87.
- SCLAFERT (Th.) : « Les routes du Dauphiné et de la Provence sous l'influence du séjour des papes à Avignon », *Annales d'histoire économique et sociale*, 1929, p. 183-192.
- SCLAFERT (Th.) : *Le haut Dauphiné au Moyen Age*, Thèse, Paris, 1926, 765 p.
- SCHNEIDER (J.), DENZEL (M.-A.) : « Foires et marchés en Allemagne à l'époque Moderne », *Foires et marchés dans les campagnes de l'Europe médiévale et moderne* (actes des XIV<sup>e</sup> journées internationales d'histoire de l'abbaye de Flaran, 1992), Toulouse, 1996, p. 137-152.
- SEDILLOT (R.) : *Histoire des marchands et des marchés*, Paris, 1964, 480 p.
- SERRANO-PIEDECASAS (L.) : « Estella a Sevilla : un camino en 1352 », *Les communications dans la péninsule ibérique au Moyen Age* (actes du colloque de Pau, 28-29 mars 1980), Paris, 1981, p. 191-205.
- SERGI (G.) : *Potere e territorio lungo la strata de Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli, 1981.
- SERGI (G.) : « 'Domus Montis Genisii'. Lo sviluppo di un ente ospedaliero una competizione di poteri », *Bolettino storico-bibliografico subalpino*, 1972.
- SETTIA (A ;) : « Castelli et strade del nord Italia in età comunale. Sicurezza, popolamento strategia », *Bollettino storico bibliografico subalpino*, 1979.
- SIGAL (P.-A.) : *Les marcheurs de Dieu. Pèlerinage et pèlerins au Moyen Age*, Paris, 1974, 160 p.
- SOURIAC (R.) : « Les villes du Comminges au XVI<sup>e</sup> siècle », *Les petites villes du Moyen Age à nos jours*, colloque tenu à Bordeaux, Bordeaux, 1987, p. 65-77.
- SOUTOU (A.) : « L'Habit et l'Habitarelle », *Revue internationale d'onomastique*, 1956,

p.1-10.

- SOUTOU (A.) : « Un toponyme de mauvais chemins : La Vitaterne », *Revue internationale d'onomastique*, 1967, p. 265-268.
- SOUTOU (A.) : « Les lieux de péage de l'évêché de Maguelone au XIV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1999, p. 495-497.
- SOUTOU (A.) : « Toponymie des voies anciennes. Les Places au sens de grand chemin, l'Ancise et l'Ancié au sens de col », *Via Domitia*, 1963, p. 2-19.
- SOSSON (J.-P.) : « Les petites villes du Zwin (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles), des espaces urbains inviables ? », *Mélanges Henri Dubois*, Paris, 1993, p. 171-184.
- STENICO (R.) : « Dazio el passo del Tonale, 6 agosto 1460 - 13 ottobre 1461 », *Studi trentini di scienze storiche*, 1979, p. 15-77.
- STIENNON (J.) : « Les tonlieux de transit et le droit de pêche sur la Meuse namuroise au Moyen Age à la lumière de deux documents cartographiques de 1502 », *Villes et campagnes au Moyen Age, Mélanges Georges Despy*, Liège, 1991, p. 653-677.
- STOLS (E.) : « Le transport dans le commerce des Pays-Bas méridionaux avec la Péninsule Ibérique (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII* (Atti delle settimane di studi de l'insituto internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 1973), Florence, 1986.
- STOPANI (R.) : « Riflessioni sulla cronologia dei tracciati valdelsani della via Francigena », *De strata francigena, studi e ricerche sulle vie del pellegrinaggio del Medioevo*, 1994.
- STOUFF (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1970, 507 p.
- STOUFF (L.) : *La ville d'Arles à la fin du Moyen Age*, Aix, 1986, 2 vol., 1054 p.
- SURDICH (F.) : « Luoghi di strada nel Medioevo. Fra il Po, il mare e le Alpi occidentali », *De strata francigena, studi e ricerche sulle vie del pellegrinaggio del Medioevo*, 1997.
- SUTTOR (M.) : « Etude du transport par voie fluviale : la navigation sur la Meuse », *Les pays de l'Entre Deux au Moyen Age, questions d'histoire des territoires d'Empire entre Meuse, Rhône et Rhin* (actes du 113<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Strasbourg, 1988), Paris, 1990, p. 225-239.
- TAHER (M.) : *Recherches sur la circulation terrestre en Aquitaine occidentale au Moyen Age, aspects politiques et religieux*, Thèse, Université de Bordeaux III, 1993.
- TALON (Ch.) : « Noms de chemins tirés de quelques patois franco-provençaux », *Evocations*, 1973, p. 169-177.
- TARDIEU (J.) : « Etude d'un carnet de route d'un berger transhumant du XVIII<sup>e</sup> siècle d'Arles à la montagne de Gresse en Vercors », *Les Cahiers de Léoncel*, 1986 (hors série de la *Revue Drômoise*), p. 32-49.
- TAVIANI (O.) : « Le commerce dans la région aixoise au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle (1348-1349) à travers un fragment de compte de péage d'Aix-en-Provence », *Annales du Midi*, 1962, p. 255-285.
- THEVENOT (E.) : « L'appellation chemin ferré », *Vie et Langage*, 1957, p. 327-330.

- TOUATI (F.-O.) : « L'apparition des léproseries dans la province ecclésiastique de Sens : fondations et répartition aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles », *Santé, médecine et assistance au Moyen Age* (actes du 110<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Montpellier, 1985), Paris, 1987, p. 381-398.
- TOUATI (F.-O.) : *Maladie et société au Moyen Age. La lèpre, les lépreux et les léproseries dans la province ecclésiastique de Sens jusqu'au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle*, Paris-Bruxelles, 1998, 866 p.
- TOUATI (F.-O.) : *Archives de la lèpre, atlas des léproseries entre Loire et Marne au Moyen Age*, Paris, 1996, 394 p.
- TOUBERT (P.) : *Les structures du Latium médiéval, le Latium méridional et la Sabine du IX<sup>e</sup> siècle à la fin du XII<sup>e</sup> siècle*, Paris-Rome, 1973, XV-1500 p.
- TOURTIER (Ch.) : « Le péage de Picquigny au Moyen Age », *Bulletin philologique et historique*, 1960, p. 270-294.
- Les transports au Moyen Age (actes du 7<sup>e</sup> congrès de la Société des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur), *Annales de Bretagne*, 1978.
- TRICARD (J.) : *Les campagnes limousines du XIV<sup>e</sup> au XVI<sup>e</sup> siècle. Originalité et limites d'une reconstruction rurale*, Paris, 1996, 286 p.
- TUMMERS (P.-L.-M.) : « A la recherche d'une route carolingienne Attigny – Aix-la-Chapelle », *Le suffixe –acum et la frontière linguistique, Proceedings of the eighth international Congress of Onomastic Science*, Paris, 1966, p. 549-556.
- TUCQO-CHALA (P.) : « Relations économiques entre le Béarn et l'Aragon du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle », *Bulletin philologique et historique*, 1957.
- VARANINI (G.-M.) : « Itinerari secondari nel Trentino basso medioevale », *L'apertura dell'area alpina al traffico nel medioevo e nella prima moderna*, Bolzano, 1993, p. 101-127.
- VAN HOUTTE (J.-A.) : « Les courtiers au Moyen Age, origine et caractéristiques d'une institution commerciale en Europe occidentale », *Revue Historique de Droit Français et Etranger*, 1936, p.105-141.
- VAN HOUTTE (J.-A.) : « Les grands itinéraires du commerce (XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles) », *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII* (Atti delle settimane di studi de l'insituto internazionale di storia economica F. Datini, Prato, 1973), Florence, 1986.
- VANNERUS (J.) : « *Calciata et calcipetra* », *Bulletin Du Cange*, 1945, p. 1-24.
- VANNI (F.) : « Porcari nel Medioevo. Un castello lungo la strada francigena : secc. VIII-XIV », *De strata francigena, studi e ricerche sulle vie del pellegrinaggio del Medioevo*, 1997.
- VAILLANT (P.) : « La politique des dauphins et des comtes de Savoie quant à la diffusion des chartes de franchises », *Les libertés au Moyen Age*, Montbrison, 1987, p.189-201.
- VERDON (J.) : *Voyager au Moyen Age*, Paris, 1998.
- VILLARD (M.) : « Fruits à Marseille aux XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles », *De Provence et d'ailleurs, mélanges offerts à Noël Coulet*, 1999, p. 511-522.
- VILLAIN-GANDOSSI (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après

- les livres de compte de Francesco Datini, 1368-1379 », *Le rôle du sel dans l'histoire*, Paris, 1968, p. 173-181.
- Les villes, contribution à l'étude de leur développement en fonction de l'évolution économique*, Reims, 1972.
- VILLOUTREIX (M.) : « Franchissement des cours d'eau et toponymie routière », *Travaux d'archéologie limousine*, 1990, supplément n°1, p. 99-106.
- VION (E.), PICHARD (N.) : « Les chemins du Grand-Saint-Bernard, perspectives de recherches et premiers résultats », *Bulletin d'études préhistoriques alpines*, 1986, p. 63-76.
- VION (E.) : *Anciens chemins et réseau des voies romaines en pays de Vaud : recherches méthodologiques*, mémoire de l'université de Lausanne, 1983.
- VION (E.) : « Aspects méthodologiques de la recherche des anciens chemins et des voies romaines en pays de Vaud (Suisse) », *Caesarodunum*, 1983, p. 339-353.
- VION (E.) : « Quelques mythes à détruire à propos des voies romaines », *Chemins du pays de Vaud*, Lausanne, 1987, p. 38-40.
- VION (E.) : « L'analyse archéologique des réseaux routiers : une rupture méthodologique, des réponses nouvelles » *Paysages découverts*, t. I, Lausanne, 1989, p. 67-69.
- VION (E.) : « Un colloque entre tradition et renouveau, les voies romaines et leur environnement » *Revue d'Auvergne*, 1991, p. 257-263.
- VION (E.) : « Itinéraires et lieux habités : les deux pôles de l'analyse archéologique des réseaux routiers », *Peuplement et exploitation du milieu alpin, antiquité et haut Moyen Age* (Actes du colloque de Belley, 1989), *Caesarodunum*, 1991, p. 231-245.
- VENTURINI (A.) : « Un compte de voyage par voie de terre de Manosque à Gênes en 1251 », *Provence Historique*, 1995, p. 25-49.
- VENTURINI (A.) : « La gabelle du sel des comtes de Provence des origines sous Charles 1<sup>er</sup> d'Anjou jusqu'à la fin du règne de Jeanne 1<sup>ere</sup>, état de la question », Hocquet (J.-C.) : *Le roi, le marchand et le sel* (Actes de la Table Ronde : l'Impôt et le sel en Europe XIII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles, Arc et Senans, 1986), Lille, 1976, p. 103-115.
- VENTURINI (A.) : « La charte de fondation du prieuré Notre-Dame du Bonheur », *Lien des chercheurs cévenols*, 1995.
- VERDIER (R.) : « Les affaires d'un maquignon du Diois (fin XV<sup>e</sup> siècle, début XVI<sup>e</sup> siècle) », *Cahiers d'histoire*, 1984, p. 296.
- VIALET (H.) : « Les alpages et la vie d'une communauté montagnarde : Beaufort du Moyen Age au XVIII<sup>e</sup> siècle, Annecy », *Mémoires et documents publiés par l'Académie Salésienne*, t XCIX, 1993, 275 p.
- Villes et campagnes, XV<sup>e</sup> -XX<sup>e</sup> siècles*, 3<sup>e</sup> rencontre Franco-Suisse, Lyon, 1977, 362 p.
- La ville, recueil de la société Jean Bodin*, 3 vol., 1954, 1955, 1957, Bruxelles.
- Les villes de l'Europe méditerranéenne et de l'Europe occidentale du Moyen Age au XX<sup>e</sup> siècle*, Colloque de Nice, 1969, Paris, 1969.
- WASOWICZ (Th.) : « Le réseau routier de la Pologne du IX<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle », *Le*

- Moyen Age*, 1962, p. 325-394.
- WEIL (G.-E.) : « Astrugon Massip péager et gabellier du Gapençais et Helyet fils de Jacob péager de Montfleury, fermiers du fisc et financiers juifs du Dauphin Humbert II », *Économie et sociétés dans le Dauphiné médiéval* (actes du 108<sup>e</sup> congrès du C.T.H.S., Grenoble, 1983), Paris, 1984, p. 211-229.
- WILSDORF (C.) : « Dans la vallée de la Thuir aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles : la transformation d'un paysage par la route », *Bulletin philologique et historique*, 1969, p. 303-330.
- WITTERS (D.-W.) : « Pauvres et pauvreté dans les coutumiers monastiques du Moyen Age », Mollat (M.) dir : *Études sur l'histoire de la pauvreté*, Paris, 1974, p. 177-215.
- WOLFF (Ph.) : *Automne du Moyen Age ou printemps des temps nouveaux ? L'économie européenne aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, Paris, 1986, 339 p.
- WOLFF (Ph.) : « Les bouchers de Toulouse du XII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle », *Annales du Midi*, 1953, p. 375-393.
- WOLFF (Ph.) : *Commerce et marchands de Toulouse, vers 1350-vers 1450*, Paris, 1954.
- WOLFF (Ph.) : « Achats d'armes pour Philippe Le Bel dans la région toulousaine », *Annales du Midi*, 1948, p. 84-91.
- WOLFF (Ph.) : « Montesquieu-Volvestre en 1405, notes de démographie et d'histoire sociale », *Actes du 18<sup>e</sup> congrès de la Fédération des sociétés savantes du Languedoc pyrénéen*, Saint-Gaudens et le Comminges, tenu à Saint-Gaudens en 1962, Tarbes 1963, p. 159-164.
- WOLFF (Ph.) : « Esquisse d'une histoire de la draperie en Languedoc du XII<sup>e</sup> au début du XVII<sup>e</sup> siècle », Spallanzani (M.) : *Produzione, commercio y consumo dei panni di lana, nei secoli XII- XVIII*, Florence, 1976.
- WOLFF (Ph.) : « L'hôtellerie, auxiliaire de la route, notes sur les hôtelleries toulousaines au Moyen Age », *Bulletin Philologique et Historique*, 1960, p. 189-205.
- WOLFF (Ph.) : *Histoire du Languedoc*, Toulouse, 1967, 540 p.
- WOLFF (Ph.) : « Un chemin de Flandres : note sur le commerce entre Flandres et Languedoc au XIV<sup>e</sup> siècle », *Le Moyen Age*, 1964, p. 271-281.
- WOLFF (Ph.) : « Un leudaire de Toulouse », *Annales du Midi*, 1956, p. 285-302.
- WOLFF (Ph.) : « Un village tarnais au milieu du XV<sup>e</sup> siècle d'après ses archives notariales : Saint-Sulpice-la-Pointe », *Actes du 11<sup>e</sup> congrès d'études de la Fédération des Sociétés Académiques et Savantes Languedoc-Pyrénées-Gascogne* tenu à Albi en 1955, Albi, 1956, p. 17-26.
- WOLFF (Ph.) : « Trois études de démographie médiévale en France méridionale », *Studi onore di Armando Saporì*, Milan, 1957, p. 495-503.
- ZDEKAUER (L.) : *Fiera e mercato in Italia sulla fine del Medioevo*, Marcerata, 1920.
- ZELLER (O.) : « L'histoire des petites villes modernes en Europe : bilan et perspectives », *Cahiers d'histoire*, 1998, p. 389-412.
- ZERNER (M.) : « L'élevage en comtat venaissin au début du XV<sup>e</sup> siècle », *L'élevage en Méditerranée occidentale (actes du colloque international de l'Institut de recherches*

*méditerranéennes*, 1976), Paris, 1977, p. 121-135.

ZETTER (C.) : *Evolution des foires et marchés à travers les siècles*, Paris, 1926.

ZIMMERMANN (M.) : « Le statut de la bourgeoisie d'après les chartes de franchises : l'exemple de Villefranche-sur-Saône (1260) », *Les libertés au Moyen Age*, Montbrison, 1987, p. 238.

ZIMMERMANN (M.) : « Les noms de la route et du chemin dans la Catalogne médiévale, IX<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles », *Terres et hommes du sud, hommage à Pierre Tucoo-Chala*, p. 387-413.

ZUNDEL (A.) : « Les routes en Haute-Alsace à la fin du Moyen Age », *Position des thèses de l'Ecole des Chartes*, 1960, p. 107-114.

# Monographies d'itinéraires routiers

## INTRODUCTION

Nous avons pris le parti de rassembler dans ce second volume les descriptions d'itinéraires et les cartes détaillées présentant chacun d'entre eux afin de ne pas déséquilibrer l'ensemble du premier volume. Les différents itinéraires seront présentés successivement du nord au sud du Vivarais, en débutant par les axes de la région du mont Pilat pour finir par les axes cévenols.

Chaque route fait l'objet d'une notice construite systématiquement sur le même modèle. Nous présenterons tour à tour les éléments textuels anciens permettant d'identifier l'itinéraire, suivis d'une proposition de tracé établie le plus souvent à l'aide des sources médiévales, complétées par l'étude des cartes et des cadastres anciens. Ensuite, nous proposerons dans la mesure du possible une datation de la route en essayant de savoir si elle est d'origine antique, altimédiévale ou bien encore si elle est postérieure aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles. Enfin, pour terminer, nous présenterons au fur et à mesure des descriptions, les éléments se rattachant à la route tels que les péages, les ponts, les gués ou les hôpitaux.

Suite à la description de chaque groupe d'itinéraires, nous avons annexé une série de cartes détaillées illustrant le tracé de la route.

Nous ne reprendrons pas, dans ce second volume, la présentation des différentes sources utilisées, de leurs forces et de leurs faiblesses en matière d'histoire routière, de même que nous n'évoquerons pas dans les pages qui suivent les questions d'ordre méthodologique. Sur ces aspects, nous renvoyons le lecteur au premier volume où nous les avons longuement développés <sup>(2394)</sup>.

## Chapitre 1 : Les chemins du rebord sud du massif du Pilat

A la fin du Moyen Age, deux groupes d'itinéraires se croisent sur les flancs sud du mont Pilat, dominant le nord du Vivarais. Le premier relie la vallée du Rhône au Velay et au Puy, le second, la vallée du Rhône à la plaine du Forez.

### A- Du Rhône au Puy par Bourg-Argental et Yssingeaux, cartes n° 1 à 11

---

Le plus septentrional des itinéraires étudiés relie la vallée du Rhône au Velay ou à la plaine du Forez par le rebord sud du Mont Pilat. Il chemine donc en permanence sur les confins du Vivarais viennois, du Forez et du Velay. De nombreux textes le mentionnent sur tout ou partie de son parcours, de Vienne ou du Rhône au Puy. Pour l'essentiel, il s'agit des terriers du comte de Forez, la partie est du chemin traversant de lieu en lieu toute sa châtellenie de Malleval, mais aussi du cartulaire du prieuré casadéen de Saint-Sauveur-en-Rue, qui couvre la partie la plus occidentale de l'itinéraire et nous fournit des documents antérieurs au XIII<sup>e</sup> siècle.

#### a- Du Rhône à Bourg-Argental

Au départ de la vallée du Rhône, sur ses premiers kilomètres, le chemin se divise en deux itinéraires parallèles. Le premier quitte la vallée du Rhône au lieu de la Gorge, sur la commune de Chavanay, le second à Saint-Pierre-de-Boeuf. Il est aussi possible qu'un axe ancien, manifestement plus ou peu utilisé à la fin du Moyen Age ait quitté le Rhône au sud de Saint-Pierre-de-Boeuf. Dans tous les cas de figure, ces différents itinéraires se rejoignent au niveau de Maclas ou de Saint-Appolinard pour continuer vers le Puy.

#### Depuis Chavanay

Ce chemin est le plus souvent dit *de Gorgia versus Anicium*, que ce soit dans sa traversée de la paroisse de Malleval, ou plus loin après Maclas <sup>(2395)</sup>. Quittant donc le

---

<sup>2394</sup> ) Cf. vol. 1, p.40-61.

<sup>2395</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°1.



Rhône au niveau de Gorge, qui est un port d'importance moyenne, l'itinéraire continue vers le Bessey où il est mentionné en 1352 comme l'*iter per quo tenditur de Beces versus Chavanay* <sup>(2396)</sup> puis arrive à Maclas. Pour rejoindre Bessey, nous pouvons le suivre sur le cadastre par le quartier des Combes. Signe de son ancienneté, il sert de limite de paroisse sur presque tout son parcours de la Gorge à Bessey, séparant Malleval au sud de Chavanay et Bessey au nord.

### Depuis Saint-Pierre-de-Boeuf

Plus au sud, un autre itinéraire quitte le sillon rhodanien à Saint-Pierre-de-Boeuf où une terre reconnue au comte de Forez en 1375 confronte l'*iter quo itur de Buët [Boeuf] versus Anicium* <sup>(2397)</sup>. Saint-Pierre-de-Boeuf est tout comme Gorge un port permettant de traverser le Rhône par un bac, mais c'est aussi un port où débarquent les marchandises destinées à l'intérieur du pays, comme par exemple le sel, que l'on retrouve ensuite taxées aux péages échelonnés sur la route <sup>(2398)</sup>. Saint-Pierre-de-Boeuf même est, en outre, un poste de perception du péage de la châellenie comtale de Malleval portant ici tant sur les circulations rhodaniennes que sur les échanges en direction de l'intérieur du Vivarais vers le Velay <sup>(2399)</sup>.

Ensuite, plus avant sur son parcours, immédiatement au pied du mont Pilat, nous retrouvons le chemin à Malleval mentionné à de très nombreuses reprises dans les terriers pour le comte de Forez. Ainsi, en 1362, un tenancier de Malleval reconnaît une terre jouxtant la route de *Buecz versus Anicium sive Podium* <sup>(2400)</sup>, ou encore, en 1374, un autre tient des parcelles longées par l'*iter Anicii* <sup>(2401)</sup>. Plus significatif encore de l'importance de l'itinéraire, le chemin est mentionné en 1374 comme l'*iter quo itur de Vienna apud Anicium* <sup>(2402)</sup>.

Un péage est levé à Malleval au moins dès 1310, date à laquelle Jean, comte de Forez, assigne une rente de 100 sous tournois sur les revenus de celui-ci en faveur de la maison de Saint-Saturnin-du-Port, au diocèse d'Uzès <sup>(2403)</sup>.

Pour finir, un hôpital est mentionné à Malleval dans plusieurs testaments à compter

<sup>2396</sup> ) AD 42, B 2035, f°1.

<sup>2397</sup> ) AD 42, Collection Chaley, Ms 611, f°81.

<sup>2398</sup> ) Cf. t. I, p. 298-299.

<sup>2399</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2400</sup> ) AD 42, B 2036.

<sup>2401</sup> ) AD 69, 48H 1702, f°30.

<sup>2402</sup> ) AD 69, 48H 1702, f°17v°.

<sup>2403</sup> ) AN, P 1397/1, cote 469.

du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>( 2404 )</sup>. Un jardin le confronte directement en 1375 <sup>( 2405 )</sup>, et en 1363 une parcelle jouxte le *violum antiquum quo itur de Hospitali Elemosine Malle Vallis versus pontem Romeu* <sup>( 2406 )</sup>. Le nom de ce pont renvoie en outre au passage de pèlerins, ce qui correspond tout à fait à la destination du chemin : Le Puy.

### De Malleval à Bourg-Argental

Après Malleval, le chemin traverse la paroisse de Maclas où il rejoint celui venant de la Gorge, les deux se confondant ensuite en direction du Puy. En 1352, Nicolas Massot reconnaît tenir une terre située à Maclas le long de la route de Malleval au Puy <sup>( 2407 )</sup>, reconnaissance encore rendue dans les mêmes termes en 1362 <sup>( 2408 )</sup>. En 1351, toujours à Maclas, une terre reconnue à Renaud de Forez confronte l'*iter publicum quo itur de Gorgia versus Anicium* <sup>( 2409 )</sup>.

Maclas est aussi un lieu de perception de péage au profit du comte de Forez. Mentionné tardivement, le péage de Maclas, n'est sans doute qu'un point de perception de celui de Malleval, centre de la châellenie <sup>( 2410 )</sup>. Un acte non daté issu d'un sommaire des titres de la seigneurie de Malleval, mais que l'on peut vraisemblablement attribuer à l'extrême fin du XV<sup>e</sup> siècle ou au tout début du XVI<sup>e</sup> siècle, le laisse en effet penser <sup>( 2411 )</sup>. Hugues *Sabbastier* dénombre les biens et revenus qu'il tient du comte de Forez, relevant de la baronnie de Malleval. Parmi ceux-ci figurent : « la quatrième partie du péage de Maclas [et] trois émines de sel qu'il doit percevoir tous les ans sur les débiteurs du péage » <sup>( 2412 )</sup> ce qui suggère que, Maclas n'étant nullement chef-lieu de châellenie, ce n'est qu'un péage annexe de Malleval.

Peu après, à Véranne, nous retrouvons la route désignée de la même manière en 1362 <sup>( 2413 )</sup> et en 1372 <sup>( 2414 )</sup> : *iter publicum quo itur de Gorgia versus Anicium* ; elle traverse alors le mas des Barges.

<sup>2404</sup> ) AD 42, B 1874.

<sup>2405</sup> ) AD 42, B 2037, f°9.

<sup>2406</sup> ) AD 42, B 1057, f°189v°.

<sup>2407</sup> ) AD 42, B 2035, f°3.

<sup>2408</sup> ) AD 42, B 2036, f°64.

<sup>2409</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°5v°.

<sup>2410</sup> ) Sur les questions de mode de perception des péages, de subordination de certains péages à d'autres, cf. t. I, p.408-411.

<sup>2411</sup> ) Le seul nom figurant dans l'analyse de l'acte est celui de Hugues *Sabbastier*, inconnu par ailleurs, ce qui ne nous suggère aucun élément de datation. Toutefois, les actes étant classés par ordre chronologique dans le sommaire, il est peu vraisemblable que celui qui nous préoccupe, bien que non daté, ait été mal inséré. Pour ce qu'on peut en juger, ce serait le seul cas.

<sup>2412</sup> ) AD 42, 1J 146, p 6.

Passant Véranne, le chemin arrive à Saint-Appolinard où est mentionnée en 1451 l'*Elemosina Sancti Apolaris* <sup>(2415)</sup>. Il continue ensuite par Saint-Julien-Molin-Molette pour enfin arriver à Bourg-Argental. Sur cette section, le chemin est toutefois mal documenté par manque de terrier. Nous le retrouvons à Saint-Julien-Molin-Molette en direction de Bourg-Argental, lorsqu'en 1276 il sert de limite dans les transactions répartissant les dîmes de la paroisse entre le prieur de Saint-Sauveur-en-Rue et le curé de Saint-Julien <sup>(2416)</sup>. Peu avant Bourg-Argental il franchit le col du Banchet où il est attesté en 1375, une terre y confrontant l'*iter quo itur de Cruce* [du col] *usque Chavaney* <sup>(2417)</sup>.

A l'arrivée à Bourg-Argental, la descente de la route jusqu'au bas de la vallée de la Deûme porte encore de nos jours le nom évocateur de *Costaviol*, « la côte de la route ». Dès 1339 au moins, un pont permet à la route de franchir le ruisseau de Riotet, affluent de la Deûme en rive gauche, dans sa traversée de Bourg-Argental <sup>(2418)</sup>.

Un autre péage se perçoit sur la route lorsque celle-ci traverse le mandement d'Argental. Ce dernier est mentionné pour la première fois en 1296, puis encore en 1339 et en 1473 <sup>(2419)</sup>.

Outre le péage, un hôpital est implanté à Bourg-Argental au moins depuis le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, sans doute en liaison avec la route <sup>(2420)</sup>. Par la suite, plusieurs testaments de la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles le mentionnent encore <sup>(2421)</sup>.

## b- De Bourg-Argental à Yssingaux

Passé Bourg-Argental, la route emprunte la vallée de la Deûme, cheminant parallèlement à la rivière en rive gauche, passant par le lieu de La Tuillière où elle est mentionnée en 1322 <sup>(2422)</sup>. Elle ne franchit pas la Deûme et semble suivre le même tracé que celle

<sup>2413</sup> ) AD 42, B 2036, f°38.

<sup>2414</sup> ) AD 42, B 2037, f°9.

<sup>2415</sup> ) AD 07, 90H 50.

<sup>2416</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°CLXXXVIII.

<sup>2417</sup> ) AD 42, Collection Chaley, Ms. 611, f°35v°.

<sup>2418</sup> ) A. Nat., P1396/1, cote 443.

<sup>2419</sup> ) 1296 : *Chartes du Forez*, n°886 ; 1339 : A. Nat., P 1396/1, cote 443 ; 1473 : AD 42, collection Chaley, Ms 80, p. 82. Sur ce péage, cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2420</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., p. 103.

<sup>2421</sup> ) Cf. par exemple AD 07, 29J 3, n°4 ; AD 42, B 1876.

<sup>2422</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°36.

figurant sur la carte de Cassini qui est aussi celui de la route départementale 503 actuelle : l'exiguïté de la vallée ne lui permet de toute façon pas de divaguer largement et de se déplacer au cours des siècles. Pour suivre un autre tracé, il lui aurait fallu traverser la Deûme à deux reprises ce qui paraît bien improbable.

Elle arrive ensuite à Saint-Sauveur-en-Rue où il est possible qu'elle soit mentionnée dès 1061, servant de confront à des terres vendues au prieuré de Saint-Sauveur. Ces parcelles sont situées *in territorio ecclesie Sancti Salvatoris sub via iuxta rivetum qui aliquando decurrit in rivum qui appellatur Deuma* <sup>(2423)</sup>. Même si l'origine et la destination de cette *via* ne sont pas mentionnées dans l'acte, la disposition des lieux laisse penser que ce chemin correspond à la route du Rhône au Puy, sur laquelle est établie la route départementale actuelle dans sa traversée de Saint-Sauveur. De nos jours, à proximité du prieuré, sous celui-ci et en direction de la Deûme, la route croise en effet un modeste ruisseau, affluent de la Deûme, dans une topographie similaire à celle décrite en 1061.

En 1265 elle est mentionnée à Saint-Sauveur sous le nom de *strata Sancti Maximi* <sup>(2424)</sup>, en raison du vocable de l'hôpital routier se trouvant non loin de là, sur le tracé de la route au pas du Tracol <sup>(2425)</sup>. Sa montée vers le col figure nettement sur la carte de Cassini, où le lieu est désigné sous le nom de « Côte du Tracol » et rien ne permet de supposer qu'un autre tracé ait existé au Moyen Age. Néanmoins, quelques virages en lacets à la sortie de Saint-Sauveur et plus loin au niveau de Chaveneyriol témoignent probablement d'aménagements de roulage modernes destinés à adoucir la pente particulièrement rude. Un chemin vicinal, passant au plus près de la Deûme et présentant une très bonne continuité de Saint-Sauveur au Tracol, peut être l'héritier du tracé médiéval.

L'importance de la route pour la population de Saint-Sauveur est manifeste lorsque le 28 novembre 1398, elle est exemptée du péage de Malleval par le bayle comtal de Malleval <sup>(2426)</sup> : placé sur l'axe commercial, le village vit sans doute comme beaucoup d'autres du transport et ces franchises lui permettent de s'assurer de revenus commerciaux plus larges.

Un autre acte nous renseigne implicitement sur le passage de la route du Rhône au Puy à Saint-Sauveur-en-Rue. Il s'agit d'une transaction visant à régler un différend survenu en 1247 entre Girard *Ricols*, miles du château de Serrières, d'une part et Artaud Pagan, prieur de Saint-Sauveur-en-Rue, de l'autre. Girard revendiquait alors un repas au prieuré à l'aller et au retour de ses voyages au Puy, preuve qu'il empruntait sans doute la route de la vallée de la Deûme, au moins depuis Bourg-Argental, localité qu'il gagnait selon toute vraisemblance par Annonay <sup>(2427)</sup>.

---

<sup>2423</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°II.

<sup>2424</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., p. 195.

<sup>2425</sup> ) Le *Tracollum* est mentionné à de nombreuses reprises dans le cartulaire de Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., principalement p. 122, 149, 248 et 255.

<sup>2426</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°79.

Le col du Tracol marque l'entrée sur le plateau du Velay. La route continue ensuite par Riotord. Au niveau de Riotord se greffe sur la route du Puy un axe secondaire venu d'Annonay par Villevocance et les crêtes séparant les vallées de la Deûme et de la Cance<sup>(2428)</sup>. A la sortie de Riotord, alors que la route actuelle oblique vers le sud en franchissant la Dunières, il est net que le tracé initial dont la continuité est encore conservée passe par le Collet puis Chapitel et Leygas avant de gagner le Pont de Faurie, à un kilomètre au sud-est de Dunières. Le *pontem de Faurias*, mentionné dès 1468<sup>(2429)</sup>, lui permet de traverser la Dunières pour gagner Montfaucon-en-Velay. La route n'est toutefois pas documentée sur ce tronçon, mais la carte de Cassini associée à la lecture du cadastre et à quelques indications toponymiques permet de restituer son tracé probable. A la différence de la R.D. 501 actuelle qui effectue un long détour après avoir traversé le pont des Fauries, la route ancienne subsiste encore probablement sous la forme d'un chemin vicinal direct partant dans l'alignement du pont et gravissant assez brutalement la pente en ligne droite jusqu'au sud du hameau du Cruzet. Ensuite, elle passe au droit du hameau de Malataverne situé juste avant Montfaucon.

Après Montfaucon en se dirigeant vers Yssingeaux, différents tracés encore lisibles sur les cartes actuelles et sur le cadastre sont les héritiers probables de la route ancienne. A partir des Lardons, le tracé ancien et celui de la R.D. 105 semblent se confondre jusqu'à la Détourbe. De là, il est net que la R.D. 105 se surimpose totalement au parcellaire et au réseau viaire vicinal, ce qui implique que ce n'est qu'une création relativement récente, sans doute à associer à des aménagements de roulage du XVIII<sup>e</sup> siècle, voir du XIX<sup>e</sup>. Le tracé ancien se poursuit au contraire au nord de la R.D. 105, facilement identifiable par la Bruyette avant de rejoindre la Chambetière. Seule une section de quelques centaines de mètres autour la Chambetière a aujourd'hui disparu. Passé ce hameau, plusieurs limites de parcelles matérialisées par des haies vives laissent penser que la route se poursuivait jusqu'aux Champs avant de gagner le pont de la Sainte par Libeyre et le lieu-dit évocateur de Montjoie, marquant un carrefour avec un chemin conduisant de Grazac à Tence.

Le *pontem vocatur de la Saynta* sert de confront dans un échange conclu entre l'abbaye de Saint-Chaffre et la commanderie de Saint-Jean-de-Jérusalem du Puy en 1273<sup>(2430)</sup>. Nous savons avec certitude qu'il livrait le passage à la route du Rhône au Puy. En effet, le 9 janvier 1371, le Roi concède un barrage exceptionnel pour une durée de deux ans à compter du mois de mars afin de subvenir aux travaux indispensables à effectuer sur le pont de l'Enceinte étant donné qu'il est sur l'*itinere publico eundo de villa Anicii ad riperiam Rodani*, dans la mesure où le pont est *multum ruinosus et maxima reparatione indigeat*<sup>(2431)</sup>. Par ailleurs, le pont de la Sainte est un poste de perception du

<sup>2427</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°CXVI. Sur les chemins passant par Annonay, cf. infra p. 29-59.

<sup>2428</sup> ) Cf. infra, p. 50-52.

<sup>2429</sup> ) Chassaing (A.) et Jacotin (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire*, p. 215.

<sup>2430</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier*, op. cit., pièces complémentaires n°CCCCLVIII.

péage du château de Laptès mentionné dès 1285 <sup>(2432)</sup>.

Passé le pont de l'Enceinte, le chemin actuel trace un long détour en direction du sud afin d'aborder tangentiellement le flanc ouest de la vallée du Lignon. Les contraintes de relief permettent de penser qu'il en était de même au Moyen Age, la pente étant trop brutale pour être gravie de face. La route s'élève donc vers les Rives puis Lestrade, avant d'arriver à Yssingeaux.

### c- D'Yssingeaux au Puy

Au-delà d'Yssingeaux, la route continuait vers Le Puy en empruntant le même tracé que celui qu'a suivi la R.N. 88 jusqu'aux années 1990. Dès la sortie d'Yssingeaux, elle est mentionnée au lieu-dit de Choumourou en 1309 <sup>(2433)</sup>. De là, le chemin est encore net en direction du col du Perthuis, son passage étant attesté en 1349 au droit de Bessamorel puis au col même <sup>(2434)</sup>. Au XIV<sup>e</sup> siècle le col du Perthuis était un poste de perception du péage du mandement de Queyrières <sup>(2435)</sup>.

Du col du Perthuis jusqu'au Puy, il est certain que le dépouillement approfondi du chartrier de l'Hôtel-Dieu du Puy apporterait son lot de précisions sur le tracé de la route. Néanmoins, loin de notre domaine d'étude nous n'avons pu nous y livrer et nous suggérons seulement l'axe général suivi par la route. Après le col, la route se dirige vers Saint-Hostien, mais il est net que l'itinéraire ancien n'oblique pas vers l'ouest à l'image de la route actuelle. Au contraire, il s'oriente directement au sud vers la Veyseyre, ne rejoignant le tracé actuel qu'au niveau de Valaugères, peu avant Saint-Hostien. Quelques kilomètres avant ce village s'en sépare un chemin se dirigeant vers le nord du Puy, en direction de Chaspignac et de Peyredeyre <sup>(2436)</sup>. De Saint-Hostien, cheminant au nord de l'axe actuel, la route se dirige vers le château de Lardeyrol, prétexte à la perception d'un péage connu à compter du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(2437)</sup>. Le toponyme « Les Roches de Malpas » jalonne ensuite le tracé à l'approche de la vallée de la Sumène, rivière qui est traversée par un pont mentionné dès le XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(2438)</sup>. Finalement, la route rejoint l'axe venu de

<sup>2431</sup> ) AD 34, A6, f°95v°.

<sup>2432</sup> ) Lascombe (A.): *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 241.

<sup>2433</sup> ) *Ibidem*, p. 427.

<sup>2434</sup> ) AD 43, Hôtel-Dieu, 1B 529, n°5.

<sup>2435</sup> ) Lascombe (A.): *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 120.

<sup>2436</sup> ) Nous n'avons trouvé aucun texte médiéval mentionnant cet axe, mais il est continu de bout en bout et son tracé sert encore de limite de commune sur presque toute sa longueur, ce qui implique qu'il est très probablement ancien. Seule une transaction du milieu du XV<sup>e</sup> siècle entre Dragonet de Saint-Vidal, seigneur de Glavenas, et le représentant de l'abbé de Mazan au sujet des terres du monastères situées autour du col du Perthuis peut éventuellement la mentionner sous le nom de *strata veteri* [AD 07, 3H 1].

<sup>2437</sup> ) Perrel (P.): *Yssingeaux et le pays des sucs*, op. cit., t. 2, p.16.

Tournon et Saint-Agrève au niveau de Doue avant de descendre par la côte de Malescot vers la Loire qui est traversée soit au pont de Brives, soit à celui de Charensac. Ensuite, la route entre au Puy par la porte nord-est de la ville dite « Porte de Vienne », nom éminemment évocateur de la destination sur laquelle elle ouvre <sup>(2439)</sup>.

L'importance de cet axe ne fait pas de doute. Tout d'abord, rares sont les chemins à être aussi fréquemment désignés par une origine et une destination aussi lointaine : Le Puy d'un côté et Vienne ou au moins le Rhône de l'autre. De plus, au moins quatre péages se prélèvent sur son tracé : Malleval-Maclas au départ, Argental ensuite, Laptès-La Sainte et enfin, Lardeyrol-Le Pertuis. De même, son tracé est jalonné d'au moins quatre hôpitaux dont nous avons conservé la trace : Malleval, Saint-Appolinard, Bourg-Argental et. Saint-Maxime du Tracol, sans compter le prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue qui doit comme tout établissement bénédictin entretenir une hôtellerie.

Cette route desservant le Puy doit en outre être parcourue par nombre de pèlerins ainsi qu'en témoigne encore le *pontem romeu* de Malleval mentionné en 1363 <sup>(2440)</sup>, le toponyme de *Massa pelerino* à Véranne en 1375 <sup>(2441)</sup> ou celui de Montjoie proche d'Yssingaux. L'importance du Puy comme centre de pèlerinage, par-delà le culte marial déjà attractif en lui-même, est renforcée par la position de la cité comme point de départ de l'une des quatre routes conduisant à Compostelle décrite dans le célèbre *Guide du pèlerin de Saint-Jacques. Item a Burgunionibus et Theutonicis per viam Podiensem ad Sanctum Jacobum pergentibus* <sup>(2442)</sup>. L'origine des pèlerins passant prioritairement au Puy nous est donnée. Pour gagner la cité mariale depuis la Bourgogne, le chemin le plus logique consiste à suivre la vallée du Rhône par Lyon jusqu'à Vienne, où affluent aussi les pèlerins venus du nord-est de l'Europe par Chambéry, Aoste et Bourgoin <sup>(2443)</sup>.

Outre le passage des pèlerins, nous avons plusieurs mentions directes du trafic empruntant le chemin. Ainsi, nous avons déjà souligné que Girard *Ricols, miles* de Serrières, empruntait en 1247 la route pour se rendre au Puy et demandait alors à être accueilli au prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue. De même, les habitants de Saint-Sauveur bénéficient au XIV<sup>e</sup> siècle de franchises au péage de Malleval, ce qui marque vraisemblablement leur participation aux flux commerciaux empruntant la route. Plus directement, les contrebandiers rouerguats transportant du billon et se rendant du Massif Central aux foires de Genève en 1424 traversent le Rhône au niveau de « la Gorge de

<sup>2438</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire*, op. cit.

<sup>2439</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle, Le Puy-en-Velay*, op. cit., p. 368.

<sup>2440</sup> ) AD 42, B 1057, f°189v°.

<sup>2441</sup> ) AD 42, B 2037, f°9.

<sup>2442</sup> ) Vieillard (J.) : *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, op. cit., p. 48.

<sup>2443</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I : *Reconstitution d'objet*, vol. 2, p. p. 310.

Chavanay », ayant selon toute vraisemblance emprunté la route du Puy au Rhône <sup>( 2444 )</sup>.

Si cette route compte parmi les plus importantes de la région, elle peut aussi être considérée comme l'une des plus anciennes. Plusieurs éléments laissent en effet penser qu'elle est pour le moins altimédiévale, sinon assurément antique.

Il est difficile de déterminer avec précision si la route de Vienne à la région du Puy est d'origine antique. Plusieurs éléments convergeant le suggèrent néanmoins fortement, au moins pour une partie de son tracé, entre le Rhône et Yssingaux, si ce n'est jusqu'au col du Perthuis. Rappelons ici que la cité antique vellave n'est pas le Puy mais Saint-Paulien, situé quelques kilomètres au nord de la cité mariale. Un acte de 1344 mentionne encore un chemin allant du pont de la Sainte à Saint-Paulien <sup>( 2445 )</sup>. Comment expliquer qu'à cette date Saint-Paulien soit encore le terme d'un si long chemin alors que ce n'est qu'un village tout à fait secondaire à la fin du Moyen Age ? Sans doute faut-il voir dans ce tracé et dans sa dénomination l'héritier d'un axe antique ayant perduré jusqu'au XIV<sup>e</sup> siècle, même s'il a alors perdu toute importance. Par ailleurs, nous avons signalé que la route se scindait en deux après le passage du Perthuis : un axe se dirigeant vers le nord et Saint-Paulien par Peyredeyre se sépare de la route conduisant au Puy, probablement qualifié de *strata veteri* au XV<sup>e</sup> siècle. Ne peut-on pas voir dans ce chemin, absolument continu et formant presque tout le long une limite de paroisse, le vestige d'un tracé antique gagnant la cité vellave ? Il est très logique que deux chefs-lieux de cités voisins comme Vienne et Saint-Paulien soient reliés par un axe routier important, d'autant plus que Vienne compte au nombre des cités majeures. En outre, le tracé de cette route est assez étroitement jalonné de sites antiques entre Saint-Paulien et Yssingaux, sur les plateaux vivaro-vellaves, par ailleurs très pauvres et assez largement vides d'hommes avant le Moyen Age <sup>( 2446 )</sup>. Si la concentration de sites archéologiques ne constitue en elle-même pas une preuve du passage d'une route, leur localisation dans une bande de quelques kilomètres de part et d'autre de l'axe médiéval au milieu d'un désert humain est un indice significatif. Seule la section la plus montagneuse entre Yssingaux et Bourg-Argental traverse des secteurs où l'archéologie n'a révélé encore aucun site antique.

Si seules quelques indications ténues permettent de penser que cette route est d'origine antique, nous sommes mieux renseignés pour la période carolingienne. En effet, de retour d'Aquitaine en 767, Pépin-le-Bref suit l'ancienne *via Bolena*, route de Bordeaux à Lyon, qu'il délaisse au Puy pour gagner Vienne par la route que nous venons de décrire <sup>( 2447 )</sup>.

Ensuite, la route est mentionnée dès 1061 dans sa traversée de

---

<sup>2444</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne. Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 674.

<sup>2445</sup> ) Perrel (P.) : *Yssingaux et le pays des sucs*, op. cit., t.1, p. 31-32

<sup>2446</sup> ) Provost (M.), Rémy (B.) et Pin-Carré (M.-C.) : *Carte archéologique de la Gaule n°43, la Haute-Loire*, op. cit., 169, 171 et 172.

<sup>2447</sup> ) Rouche (M.) : *L'Aquitaine, des Wisigoths aux Arabes*, op. cit., p. 253.



Saint-Sauveur-en-Rue comme nous l'avons déjà expliqué.

De même, le port de Boeuf auquel aboutit la route et qui permet de traverser le fleuve existe déjà dans les toutes premières années du XI<sup>e</sup> siècle, puisqu'il est donné entre 1001 et 1003 par *Artaldus* et son épouse Pétronille, à l'abbaye de Saint-André-le-Bas avec l'église de Saint-Martin et sa terre à partir du Rhône jusqu'à la *stratam superiorem* <sup>(2448)</sup>. Il est difficile de savoir si la *strata superiorem* correspond à notre chemin du Rhône au Puy. C'est toutefois très probable puisque cette *strata* n'est assurément pas la route de la vallée du Rhône circulant tout à fait à côté du fleuve alors que sa situation « haute » permet de penser qu'elle s'élève sur le coteau rhodanien comme la route du Puy. Le terme de *strata* semble exclure qu'il s'agisse d'un chemin de desserte locale. Le tracé de cette *stratam superiorem* ne correspond toutefois sans doute pas à celui de la route de la fin du Moyen Age que nous venons de décrire. En effet, à proximité de l'église Saint-Martin, bien localisée au sud de Saint-Pierre-de-Boeuf, passe un itinéraire très rectiligne et encore continu de nos jours reliant en droite ligne le port de Boeuf et Saint-Appolinard où il rejoint le tracé de la fin du Moyen Age. Sur une longue section, il sert de limite de paroisse entre Mallevall et Saint-Pierre-de-Boeuf, signe de son antériorité par rapport au réseau paroissial. Ce chemin perdure encore à la fin du Moyen Age puisque nous le retrouvons mentionné sur la paroisse de Maclas en 1352 sous la forme du chemin de Saint-Appolinard à Boeuf <sup>(2449)</sup>. Ce premier tracé, pouvant correspondre à l'axe antique et altimédiéval s'est ensuite déplacé pour passer à Mallevall, centre d'une châtelainie importante et lieu de marché <sup>(2450)</sup>. Le château a ici très manifestement attiré la route tout comme il a attiré l'habitat aboutissant à la formation d'un *castrum*. La situation est la même pour l'axe allant de la Gorge à Maclas, qui est manifestement antérieur à la fixation des limites paroissiales.

De plus, l'occupation altimédiévale de plusieurs lieux où passe la route ne fait pas de doutes. Ainsi, Maclas est chef-lieu d'*ager* aux IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles <sup>(2451)</sup> et l'église de Bourg-Argental, beaucoup plus loin du Rhône dans la haute vallée de la Deûme, est mentionnée au milieu du IX<sup>e</sup> siècle <sup>(2452)</sup>.

Un autre élément peut plaider en faveur de l'ancienneté de la route, et peut-être dès lors, de son importance. Une puissante famille alleutière du X<sup>e</sup> siècle étend ses domaines de façon très linéaire sur toute la partie viennoise du tracé de notre route depuis le Rhône jusqu'au col du Tracol au débouché sur le plateau vellave. Ce lignage possède alors dans la région des biens à Maclas, Roisey, Saint-Pierre-de-Boeuf et Burdignes. Il est également à l'origine des deux lignages châtelains d'Argental et de Mallevall dont les domaines jalonnent eux aussi la route de Vienne au Puy. C'est d'ailleurs le lignage

<sup>2448</sup> ) Cartulaire de Saint-André-le-Bas, n°179, p. 127-129.

<sup>2449</sup> ) AD 42, B2035, f°3.

<sup>2450</sup> ) AD 42, B 2037, f°9.

<sup>2451</sup> ) Batia (J.) : *Recherches historiques sur le Forez Viennois*, op. cit., p. 16-17.

<sup>2452</sup> ) *Cartulaire de Saint-Maurice*, n° 57 p. 23

d'Argental qui fonde le prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue et qui en est le bienfaiteur principal jusqu'à sa disparition <sup>( 2453 )</sup>. L'association entre le tracé de la route et ces domaines est telle qu'il faut bien admettre qu'elle a sans doute été un élément géographique déterminant dans la gestion et la structuration du patrimoine de cette famille de puissants alleutiers du X<sup>e</sup> siècle et dans l'orientation des seigneuries châtelaines qui lui succèdent.

Tous ces éléments permettent donc de penser que la route existait déjà dès les siècles carolingiens au moins et qu'elle connaissait dès lors une importance non négligeable, tout comme à la fin du Moyen Age. Malgré quelques changements ponctuels de tracés comme au niveau de Malleval, elle semble toutefois avoir conservé son tracé général jusqu'au XV<sup>e</sup> siècle.

## B- De Champagne et d'Annonay aux vallées du Gier et de la Loire par Le Bessat, cartes n° 11 et 12

---

Deux axes traversent transversalement le plateau d'Annonay en direction du massif du mont Pilat, se rejoignant sur les pentes sud de ce dernier pour passer par le Bessat avant de continuer jusqu'à la vallée du Gier.

### De Champagne à Saint-Julien-Molin-Molette

Ce premier chemin quitte le sillon rhodanien au niveau de Champagne en se confondant avec celui de Champagne à Annonay sur ses premiers kilomètres, puis s'élève en direction de la paroisse de Peaugres qu'il traverse au sud. Le couvent des Célestins de Colombier-le-Cardinal y possède en 1384 des droits « sur un pasturage proche de Gurin et au lieu de Moulesane et sur deux sesterées de terre audit lieu, a Lorne de la Veyra, iouxte le chemin de Champagne à Saint Iullien Moulin Moulete » <sup>( 2454 )</sup>. A proximité de Gurin figure encore sur le cadastre un chemin conduisant jusqu'à Saint-Julien-Molin-Molette <sup>( 2455 )</sup>, présentant un tracé relativement rectiligne. Il se sépare de la route d'Annonay à Champagne sur la commune de Bogy, au lieu-dit du Suc de Juvet <sup>( 2456 )</sup> puis continue par la Grange de Bayard, Posefoi, Tourton, puis Savas. Peu avant et juste après Savas, l'établissement de la route actuelle d'Annonay au col du Fayet perturbe le tracé ancien, toutefois il est possible de le retrouver sur le cadastre ancien. Au-delà de Savas, la route gagne le col du Fayet et de là, Saint-Julien par la Côte du Bedos et Eteize.

<sup>2453</sup> ) Sur cette famille d'alleutiers, sur les lignages châtelains des Argental et des Malleval qui en descendent, comme sur leurs domaines, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, vol. I, p. 147, vol. III, p. 12.

<sup>2454</sup> ) AD 07, 11H, Sac 2

<sup>2455</sup> ) Cadastre de Peaugres, 1832, tableau d'assemblage.

<sup>2456</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, Serrières, 3034 ouest.

## D'Annonay à Saint-Julien-Molin-Molette

Le chemin d'Annonay à Saint-Julien passe selon toute vraisemblance par Boulieu puis par le Pont-Neuf à Saint-Marcel-les-Annonay où, en 1456, les clarisses d'Annonay baillent une parcelle située contre le chemin tendant du Pont Neuf à Saint-Julien passant par Sassolas <sup>(2457)</sup>. Les terriers des clarisses d'Annonay, largement possessionnées à Sassolas mentionnent d'ailleurs tout au long du XV<sup>e</sup> siècle le chemin de Sassolas à Annonay ou celui de Sassolas à Saint-Julien-Molin-Molette quand ce n'est pas celui de Saint-Julien-Molin-Molette à Annonay, chemin passant après Sassolas à la *Costa d'Eteyse* <sup>(2458)</sup>.

## De Saint-Julien-Molin-Molette au Bessat et au Gier

Après Saint-Julien-Molin-Molette, le chemin s'élève jusqu'au col du Bessat. Ensuite, le chemin redescend vers Rochetaillé et la vallée du Gier ouvrant sur la plaine du Forez en direction de Saint-Etienne <sup>(2459)</sup>. « A la Chanal, près du Bessa, estant en dessoubz, joignant le grand chemin allant de Rochetaillé à Annonay » : cette mention, certes tardive puisque de 1530 a le mérite d'être claire <sup>(2460)</sup>. A partir du Bessat, un autre chemin, suivant la haute vallée du Gier et descendant en direction de Saint-Chamond sur un axe pratiquement parallèle au précédent, est attesté en 1493 comme confront d'une parcelle que André *de la Tenor* reconnaît tenir des Clarisses d'Annonay <sup>(2461)</sup>. Remarquons qu'à la fin du Moyen Age, la route est rarement mentionnée au-delà de Saint-Julien-Molin-Molette qui semble être sa destination première, sans doute afin d'y rejoindre la route allant du Rhône au Puy par le massif du Pilat.

## La transversale du Bessat : du Rhône au Puy par les crêtes du Pilat

Au niveau du col du Bessat, la route d'Annonay au Gier coupe perpendiculairement un axe important reliant Lyon au Puy qui a déjà fait l'objet d'une analyse sommaire de la part d'Etienne Fournial <sup>(2462)</sup>. Sans reprendre son analyse détaillée puisqu'il ne concerne que très marginalement l'espace Vivarois, relevons toutefois quelques références s'y rapportant complétant le propos d'Etienne Fournial. C'est sans doute à ce chemin que

<sup>2457</sup> ) AD 07, 36J 58, pièce 1

<sup>2458</sup> ) AD 07, 90H 10, n°13.

<sup>2459</sup> ) Sur les relations de la vallée du Gier avec la plaine du Forez, nous renvoyons à Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 153-154.

<sup>2460</sup> ) Dufour (J.-E.) : *Dictionnaire topographique du Forez et des paroisses du Lyonnais et du Beaujolais formant le département de la Loire*, op. cit., p. 679.

<sup>2461</sup> ) AD 07, 90H 11, pièce 2, f°2

<sup>2462</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 154.

correspond l'*iter quo itur dou Bessa apud Rodanum* <sup>( 2463 )</sup> mentionné en 1475 au col, de même que le chemin allant *de Sancto Desiderio versus lo Bessa* en 1390 <sup>( 2464 )</sup> et *del pas de Bessat versus Santcum Desiderium* en 1460 <sup>( 2465 )</sup>. Il s'agit ici indiscutablement de Saint-Didier-en-Velay, paroisse distante de 20 kilomètres vers l'ouest en ligne droite. Dans cette direction, il est possible de tracer l'axe général de la route. A partir du col du Bessat, elle descend selon toute vraisemblance par le lieu du Palais, puis par La Tour. A ce niveau subsiste encore une route <sup>( 2466 )</sup> tout à fait rectiligne et présentant une continuité de plus de 15 kilomètres, surprenante pour un simple chemin vicinal. Elle conduit jusqu'à Saint-Genest-Malifaux et par-delà à Saint-Didier-en-Velay où elle arrive par le lieu-dit de Montméat. Cette route semble antérieure à tous les autres chemins vicinaux du secteur qui viennent s'y rattacher et sert sur environ huit kilomètres de limite communale entre Saint-Just-de-Malmont, Jonzieux et Saint-Romain-les-Atheux, signe de son ancienneté. Après Saint-Didier-en-Velay, elle se dirige sur Monistrol-sur-Loire <sup>( 2467 )</sup>, puis gagne le Puy soit par Yssingaux, soit par la vallée de la Loire.

Aucun péage ne pèse directement sur le trafic empruntant ces routes reliant le Rhône au Bessat. Attestées à plusieurs reprises, nous ne pouvons toutefois douter de leur existence tout au long des deux derniers siècles du Moyen Age au moins, mais sans doute ne s'agit-il alors que d'axes relativement locaux. En outre, les itinéraires transitant par le Bessat sont globalement moins bien renseignés que la route de Vienne au Puy que nous venons de décrire. Néanmoins, les régions traversées ne figurent pourtant pas parmi les plus mal documentées, le relatif silence des textes pourtant nombreux étant sans doute révélateur de l'importance assez secondaire de ces routes.

Par ailleurs, la route actuelle entre Annonay et Saint-Etienne passant par Bourg-Argental et le col du Grand Bois n'apparaît jamais dans la documentation consultée, le trafic passant manifestement en totalité par Le Bessat.

La route de Champagne à Saint-Julien-Molin-Molette est peut-être d'origine antique ou pour au moins altimédiévale. En effet, elle présente les caractères généraux d'un axe de ces périodes. Ainsi, elle chemine de façon rectiligne à l'écart de tous les centres paroissiaux voisins, qu'il s'agisse de Peaugres au départ, puis ensuite de Saint-Clair et de Saint-Julien-en-Goye ou encore de Saint-Jacques-d'Atticieux. Elle relie en outre Champagne au sud-est que nous pensons être d'origine probablement antique, à l'emplacement d'une éventuelle agglomération secondaire et Saint-Julien-Molin-Molette où passe la route du Rhône au Puy que nous venons de décrire et que nous tenons pour probablement antique. Nous sommes donc peut-être en présence d'un itinéraire hérité de

<sup>2463</sup> ) AD 42, B 2044, f°286v°.

<sup>2464</sup> ) AD 42, B 1189, f°39v°.

<sup>2465</sup> ) Archives du château d'Arthun communiquées à J.-E. Dufour par le Comte de Neufbourg, cf. Dufour (J.-E.) : Dictionnaire topographique du Forez ..., *op. cit.*, p. 679.

<sup>2466</sup> ) Numéroté actuellement RD12, RD22 et RD37 du fait des changements de départements successifs.

<sup>2467</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, *op. cit.*, p. 154.

l'Antiquité ou du haut Moyen Age, bien identifié et individualisé dont la continuité de bout en bout ne fait pas de doute, mais dont l'importance aux trois derniers siècles du Moyen Age n'est plus ce qu'elle a dû être. Sans doute que le développement marchand d'Annonay a attiré les courants d'échange, défavorisant ce premier chemin au profit du second passant par Saint-Marcel-les-Annonay.

## Chapitre 2 : Les chemins du Piedmont annonéen

Ce sont pour l'essentiel des routes reliant la vallée du Rhône au Forez ou au Velay et passant le plus souvent par Annonay. L'état des sources permettant leur étude est très variable d'un secteur à l'autre du plateau annonéen. En effet, si les abords même d'Annonay ou la région de Peaugres - Saint-Cyr sont bien renseignés par les chartiers des clarisses et des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem d'Annonay ou celui des célestins de Colombier-le-Cardinal, il n'en est pas de même par exemple pour les franges est et sud du plateau, qui demeurent mal documentées.

### A- D'Annonay à Serrières, cartes n° 14 et 15

Au nord du Piedmont, une route reliait Annonay et Serrières, dans le sillon rhodanien. Tout au long de son parcours, aux deux derniers siècles du Moyen Age, elle est dite route de Serrières à Annonay <sup>(2468)</sup> ou encore de Serrières à Boulieu <sup>(2469)</sup>.

Au départ d'Annonay, elle empruntait le pont de la Deûme mais elle ne se rendait pas comme la route actuelle à Davézieux qui semble alors desservi uniquement par des chemins locaux <sup>(2470)</sup>. Ce n'est que la construction *ex nihilo* au XVIII<sup>e</sup> siècle de la « Nouvelle route d'Annonay à Serrières », figurant sur les cadastres napoléoniens, qui y fera passer l'itinéraire Annonay-Serrières.

Le tracé ancien figure encore sur le cadastre à la sortie d'Annonay sous le nom « d'ancienne route d'Annonay à Serrières ». Nous savons qu'en 1446 elle passe à proximité de la *Magnam maladeriam* <sup>(2471)</sup> où le cadastre napoléonien indique encore « l'Ancienne route d'Annonay à Serrières », au quartier de la Reclusière <sup>(2472)</sup> Ensuite, l'ancienne route continue vers le nord, passant au lieu-dit de Chabetou <sup>(2473)</sup> puis au Mas <sup>(2474)</sup> et au bois d'Aumas <sup>(2475)</sup> pour arriver à Goudanel. La *via quo itur de Prologo*

<sup>2468</sup> ) AD 07, 11H, sac 2, pièce F2.

<sup>2469</sup> ) AD 07, 90H 10.

<sup>2470</sup> ) AD 07, 11H, sac 1, pièce H 1.

<sup>2471</sup> ) AD 07, 90H 98.

<sup>2472</sup> ) Annonay, cadastre de 1826, section de Vicenty feuille D <sup>1</sup>.

*apus Annoniaco* y est mentionnée en 1329 comme confront d'une terre des Célestins de Colombier-le-Cardinal <sup>(2476)</sup>. Au niveau de Gourdanel, sur le cadastre napoléonien, notre route porte encore le nom de route de Boulieu à Peaugres <sup>(2477)</sup>.

Au-delà de Gourdanel, le chemin est encore très visible sur le cadastre et les cartes, continuant par le Bois de Lagrasse <sup>(2478)</sup> et Lagrasse <sup>(2479)</sup> pour arriver à Peaugres. Peu avant Peaugres, au lieu-dit de Biéron, le chemin figurant sur les cartes et sur le cadastre de 1832 tourne vers le nord, mais la disposition des limites parcellaires et l'amorce d'un petit chemin vicinal laisse penser que le chemin ancien continuait droit vers Peaugres où il arrivait sensiblement face à l'église. Le tracé suivi d'Annonay à Peaugres est donc très différent de celui de la route construite au XVIII<sup>e</sup> siècle. Il a dû alors être abandonné ce qui expliquerait qu'il apparaisse encore très nettement et de manière continue sur nos cartes, n'ayant pas fait l'objet de travaux au cours des trois derniers siècles puisque réduit depuis à l'état de chemin vicinal ou de sentier.

A partir de Peaugres, deux itinéraires descendent en direction de Serrières, sans compter la route du XVIII<sup>e</sup> siècle.

Le premier, le plus méridional, n'apparaît pas dans la documentation antérieure au XVI<sup>e</sup> siècle, mais l'absence de terrier couvrant le sud-est de la paroisse de Peaugres explique sans doute ce fait. Son tracé permet toutefois de supposer qu'il est bien médiéval. Au départ de Peaugres, il est dans le prolongement du chemin venant d'Annonay. C'est en fait ce dernier qui continue jusqu'à Serrières par-delà le village de Peaugres, cette continuité laissant penser qu'il est contemporain de la section Annonay-Peaugres qui, elle, est par contre bien attestée au Moyen Age. Il quitte donc Peaugres par l'est en direction du lieu-dit de Gresseras de Saint-Roch <sup>(2480)</sup>, puis descend ensuite très directement par la Côte du Vernat, vers le quartier de Saint-Sornin à Serrières. L'inscription du chemin dans le parcellaire est un élément supplémentaire plaidant en faveur de son ancienneté. Sur le cadastre napoléonien, aucune limite de parcelle ne se prolonge des deux côtés du tracé, qui est donc antérieur à la mise en place du parcellaire. Dater cette dernière fournirait ici un *ante quem* au chemin. Sans pouvoir affirmer quoi que ce soit de précis en la matière faute d'étude spécifique, nous pouvons

---

<sup>2473</sup> ) Annonay, cadastre de 1826, section de Vicenty feuille D <sup>1</sup>.

<sup>2474</sup> ) Davézieux, cadastre de 1826, section de la Croix de la Justice feuille A <sup>1</sup>.

<sup>2475</sup> ) Davézieux, cadastre de 1826, section de la Croix de la Justice feuille A <sup>1</sup>.

<sup>2476</sup> ) AD 07, 11H, sac 1, pièce N 1.

<sup>2477</sup> ) Saint-Clair, cadastre de 1826, tableau d'assemblage.

<sup>2478</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000 <sup>è</sup>, Serrières, 3034 ouest.

<sup>2479</sup> ) Peaugres, cadastre de 1832, tableau d'assemblage.

<sup>2480</sup> ) Peaugres, cadastre de 1832, section d'Artruc feuille B <sup>1</sup>.

toutefois penser que le parcellaire est déjà bien en place au XVII<sup>e</sup> siècle. En effet, la route établie dans la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle, qui passe une centaine de mètres plus au nord, est nettement surimposée au parcellaire existant qui lui est donc forcément antérieur. Il ne fait donc pas de doute que cet axe, bien que non mentionné dans les textes anciens, ait déjà été en place à la fin du Moyen Age.

Pour sa part, le second chemin de Peaugres à Serrières suit un cheminement tout autre. Au sortir de Peaugres, il se sépare de l'axe sud en direction du nord, passant au hameau de *Praclaux*, où il est attesté comme confront d'une terre en 1463, ainsi qu'à la *Nouherie* la même année, puis en 1473 à *Gilbergeon* <sup>(2481)</sup>. Plusieurs reconnaissances pour des terres tenues des clarisses d'Annonay, mal localisées mais situées dans ces quartiers, confrontent le chemin qui va à Serrières ou à Boulieu ou encore à Annonay <sup>(2482)</sup>. Ensuite, le chemin, encore très nettement visible sur les cartes I.G.N., et à plus forte raison sur le cadastre, passe par les lieux de La Remise et Bénévis pour descendre ensuite en longeant le ruisseau de Vergelet <sup>(2483)</sup> jusqu'au *castrum* de Serrières. En 1377, une terre y « iouxte le chemin d'Andance à Serrières ou soit d'Annonay à Serrières » <sup>(2484)</sup>. La liaison entre les deux axes sud et nord permet d'établir une chronologie relative certaine entre les deux : le chemin du nord est postérieur à celui du sud sur lequel il vient se raccorder perpendiculairement

L'importance de la route du XIII<sup>e</sup> au XV<sup>e</sup> siècle ne fait pas de doute. Un péage portant tant sur les marchandises transitant par le Rhône que sur les produits originaires ou à destination du Piedmont annonéen, et au-delà vers le Velay, se lève à Serrières <sup>(2485)</sup>. Serrières apparaît de plus à de très nombreuses reprises entre les XIII<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles comme un port important, qu'il s'agisse de traverser le fleuve ou de débarquer et d'embarquer des marchandises <sup>(2486)</sup>. D'un point de vue technique, c'est un port qui apparaît comme l'un des meilleurs de cette section du Rhône, ses berges comptant parmi les plus sûres et les plus commodes <sup>(2487)</sup>.

Le rôle clef de Serrières dans les relations entre le Velay et la vallée du Rhône est clairement mis en évidence en 1275 lorsque Arnaud de Lamastre, prieur de Saint-Sauveur-en-Rue, d'une part, et Vivien et Guillemet, pontonniers du port de Serrières, de l'autre, transigent sur les droits de passage au-delà Rhône exigés du prieuré de Saint-Sauveur <sup>(2488)</sup>. Les pontonniers s'engagent à passer au port de Serrières, pour

<sup>2481</sup> ) AD 07, 90H 10. Peaugres, cadastre de 1832, section de Praclos feuille A<sup>2</sup>.

<sup>2482</sup> ) AD 07, 90H 10.

<sup>2483</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, Serrières, 3034 ouest.

<sup>2484</sup> ) AD 07, 11H, sac 2, pièce F 2.

<sup>2485</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2486</sup> ) Cf infra, p. 618-620.

<sup>2487</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve...*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 355.

les besoins de la grange de la *Chalmeta*, le prieur, ses familiers, ses envoyés et les animaux de la grange, moyennant une quarte de blé à la mesure de Serrières et un repas à prendre au prieuré de Saint-Sauveur lorsque ceux-ci iront à Notre-Dame du Puy ou lorsqu'ils en reviendront. Les troupeaux du prieuré de Saint-Sauveur qui traversent le Rhône sont sans doute des troupeaux transhumants passant l'hiver dans les plaines du sillon rhodanien et regagnant par Serrières, Annonay, Bourg-Argental et la vallée de la Deûme leurs pâturages d'été sur le rebord nord-est du plateau vellave <sup>(2489)</sup>.

Les marchands de la région romanaise se rendant en rive droite du Rhône pour y acheter draps et bétail déclarent en 1514 traverser le Rhône à Peyraud, non loin au sud de Serrières, gagnant ensuite l'intérieur du Vivarais et Annonay où ils commercent par notre route <sup>(2490)</sup>.

Par-delà des transports commerciaux et des mouvements très certainement liés à la transhumance, la route d'Annonay à Serrières est un axe de pèlerinage conduisant au Puy. Ceci nous est rappelé par la transaction de 1275 lorsque les pontonniers de Serrières, en échange de leurs largesses vis-à-vis du prieuré, obtiennent d'y passer la nuit lorsqu'ils vont ou reviennent de Notre-Dame du Puy. L'emploi de l'hagionyme « Notre-Dame du Puy » et non simplement du toponyme « Le Puy » ne laisse subsister de doute sur les mobiles du voyage.

Il est difficile de préciser l'ancienneté de l'itinéraire faute de textes mais nous avons toutefois un faisceau de présomptions permettant de penser raisonnablement que la route de Serrières à Annonay est certainement antérieure au X<sup>e</sup> siècle, sans aller plus avant dans la précision.

En effet, remarquons que la branche sud du chemin qui se sépare en deux à partir de Peaugres, n'arrive pas au *castrum* de Serrières qui est à la fin du Moyen Age le pôle d'habitat le plus peuplé mais qu'il dessert au contraire la vieille église Saint-Sornin, à proximité de laquelle se trouvait certainement le premier noyau de peuplement et le port du haut Moyen Age, antérieurement à l'implantation du château. Il est toutefois difficile de situer avec précision l'apparition de Saint-Sornin, mais notons que la première mention de l'église de Serrières date du X<sup>e</sup> siècle <sup>(2491)</sup>. Retenons aussi le vocable de l'église de Serrières, Saint-Saturnin en occitan, qui peut-être considéré comme un bon marqueur d'une église du très haut Moyen Age, certainement antérieure au VIII<sup>e</sup> siècle <sup>(2492)</sup>.

<sup>2488</sup> ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, n°CCXIV

<sup>2489</sup> ) Cf. t. I, p. 253-254.

<sup>2490</sup> ) AM Romans, CC 472, f°345.

<sup>2491</sup> ) Chevalier (U.) : *Chartes de Saint-Maurice-de-Vienne, de Léoncel et de l'église de Valence*, op. cit., (cartulaire de Saint-Maurice-de-Vienne), n°115\*.

<sup>2492</sup> ) Aubrun (M.) : *La paroisse en France*, op. cit. p. 17. Si la qualité de marqueur chronologique de certains vocables évoqués par Michel Aubrun doit être reconsidérée (comme Saint-Pierre par exemple qui dans la région désigne même des chapelles castrales à l'image de celle de Privas), d'autres comme Saint-Etienne ou Saint-Martin par exemple, mais aussi dans le cas qui nous occupe Saint-Saturnin, peuvent encore être tenus pour spécifiquement issus du très haut Moyen Age.



L'occupation du site de Saint-Sornin dès cette époque voire dès l'Antiquité est donc fortement probable <sup>(2493)</sup>. La route existait-elle déjà ? Nous ne pouvons l'affirmer, mais retenons en la possibilité.

En outre, dès le X<sup>e</sup> siècle, le Rhône est traversé très régulièrement et sans difficulté. En effet, en 970, *Ascherius*, chanoine de Saint-Maurice-de-Vienne, et ses frères, donnent à la mense des chanoines de cette église, que préside l'archevêque *Teutbaldus*, divers biens dans l'*ager* d'Annonay dont l'église Saint-Sornin, au port de Serrières et une part de leur héritage contenant trois manses limités par le *Mons Vercingus*, par la voie publique qui va de Serrières à *Salicibus* et par le Rhône <sup>(2494)</sup>. Le lieu de *Salicibus* n'est autre que Salaise-sur-Sane, la route reliant donc les deux rives du fleuve.

A l'inverse, le second itinéraire passant plus au nord se dirige directement vers le *castrum* dont l'apparition fournit un *terminus a quo* à la création de cette branche nord : les premières mentions textuelles que nous ayons du château de Serrières sont du courant du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(2495)</sup>. La route d'Annonay à Serrières apparaît comme un bon exemple des évolutions d'un itinéraire. Dirigé dans un premier temps vers le port de la fin du haut Moyen Age et l'église Saint-Sornin qui constitue le premier pôle structurant l'habitat, il se détourne ensuite de sa destination ancienne du fait de la fondation du château et de la création du *castrum*. L'incastellamento aboutit ainsi à un déplacement du centre de Serrières vers le nord que la route suit, sans doute dans le courant du XII<sup>e</sup> siècle.

La seconde route d'Annonay au Rhône conduit pour sa part à Champagne, à quelques kilomètres au sud de Serrières.

## B- D'Annonay à Champagne, cartes n°16 et 17.

Le « grand chemin d'Annonay à Champagne », pour sa part, est mentionné en 1455 au lieu-dit de Gurin « proche du lieu de la grosse pierre ronde », non loin au sud de Peaugres comme confront d'une terre des célestins de Colombier-le-Cardinal <sup>(2496)</sup>. Si cette énigmatique « grosse pierre ronde » demeure non localisée sur nos cartes, le lieu de Gurin est par contre facilement identifiable, ce qui permet avec l'aide du cadastre de retrouver le tracé du chemin.

Au départ d'Annonay, le chemin sort lui aussi de la ville par la porte et le pont de Deûme, comme tous les axes se dirigeant vers l'est. Il passe ensuite au sud de la Grande Maladrerie d'Annonay, le chemin de Serrières passant pour sa part au nord. Son tracé,

<sup>2493</sup> ) Aucun travail de carte archéologique ne vient apporter une vision d'ensemble de l'occupation antique du site de Serrières, néanmoins, la région paraît largement peuplée et à Serrières même, un sarcophage antique a été utilisé en réemploi dans une construction post médiévale (renseignement Pierre-Yves Laffont).

<sup>2494</sup> ) Cartulaire de Saint-Maurice-de-Vienne, n°115\*

<sup>2495</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., t. III, p. 344.

<sup>2496</sup> ) AD 07, 11H, sac 2, pièce 11.

aujourd'hui bouleversé par l'établissement des zones industrielles de l'est d'Annonay est encore visible sur le cadastre. Il passe par La Lombardière <sup>( 2497 )</sup> puis continue par la Croix de Justice <sup>( 2498 )</sup>. Il est difficile de préciser si ce toponyme marque la limite de deux juridictions, mais notons toutefois qu'il borde la route et qu'il est sans doute le témoin de la présence de fourches patibulaires plantées symboliquement en bordure de l'axe routier. Au-delà, la route passe par Charamelle <sup>( 2499 )</sup> et La Pelouse, sur la commune de Colombier-le-Cardinal, à proximité du quartier de Gurin où il est mentionné en 1455. A partir de La Pelouse, le chemin constitue la limite des paroisses de Saint-Cyr et de Peaugres, puis de Bogy et de Saint-Cyr, de Bogy et de Saint-Désirat et enfin de Bogy et Champagne sur une distance de plus de sept kilomètres, traversant le plateau annonéen en droite ligne. Sur la paroisse de Bogy, au lieu-dit du Suc de Juvet, s'en détache la route que nous avons déjà présentée reliant Champagne à Saint-Julien-Molin-Molette et au-delà à la vallée du Gier.

La descente sur Champagne n'est pas renseignée par les textes médiévaux, mais le cadastre apporte des éléments, de même que la carte I.G.N. Le chemin, suivant alors la limite paroissiale entre Champagne et Bogy, s'oriente vers le nord et descend sur le coteau rhodanien au lieu-dit de la Cote du Panel pour rejoindre Champagne et entrer dans le bourg par l'ouest, face à l'église.

Si aucun péage ne semble peser sur les marchands empruntant la route d'Annonay à Champagne, hormis celui d'Annonay, c'est sans doute parce que cette route ne sort que peu du très vaste mandement d'Annonay et ne traverse manifestement aucun autre mandement entre Annonay et le Rhône. Il ne faut donc pas y voir la marque de l'éventuelle faible importance de notre chemin mais simplement le résultat du découpage des mandements. Au débouché de la route, le port de Champagne apparaît comme un point important, permettant de traverser le Rhône ou encore de débarquer et d'embarquer des marchandises sur le fleuve qui draine quantité de marchands <sup>( 2500 )</sup>. Ainsi, les Dauphinois commerçant le drap et le bétail avec le Vivarais déclarent en 1514 passer par le port de Champagne, donc très certainement par la route d'Annonay pour gagner les régions d'élevage de l'intérieur du Vivarais <sup>( 2501 )</sup>. Nous avons par ailleurs déjà mentionné les contrebandiers rouerguats transportant du billon d'argent en direction des foires de Genève qui traversent le Rhône à Chavanay en 1424. Dans le même temps, un second convoi descendu du Massif Central plus au sud, par Privas, traverse le Rhône à Champagne <sup>( 2502 )</sup>. Certes, leur route ne passe pas par Annonay, mais leur passage à Champagne témoigne de l'activité du port.

De plus, de l'autre côté du Rhône en rive gauche arrive face à Champagne une route

<sup>2497</sup> ) Davézieux, cadastre de 1826, section B.

<sup>2498</sup> ) Davézieux, cadastre de 1826, section de la Croix de Justice, feuille A <sup>2</sup>.

<sup>2499</sup> ) Aujourd'hui Saramelle, Davézieux, cadastre de 1826, section de la Croix de Justice, feuille A <sup>2</sup>.

<sup>2500</sup> ) Cf. infra, p. 622.

<sup>2501</sup> ) AM Romans, CC 472, f°345.

permettant de rejoindre le bas Grésivaudan et de là Grenoble et les Alpes, en passant par la vallée de la Valloire <sup>( 2503 )</sup>.

Les caractères de la route permettent de penser que son tracé remonte selon toute vraisemblance au très haut Moyen Age, si ce n'est à l'Antiquité. En effet, il est net qu'il a servi de limite aux paroisses, scellant son antériorité par rapport à ces dernières. En outre, le nord du Piedmont annonéen, tout comme le rivage rhodanien au niveau de Champagne, comptent parmi les régions du nord du Vivarais les plus peuplées dès l'Antiquité <sup>( 2504 )</sup>. De plus, de la route de Champagne, part la route de Saint-Julien-Molin-Molette que nous tenons, elle aussi, pour altimédiévale, voire antique.

Champagne s'affirme donc comme un point de départ important pour les routes pénétrant à l'intérieur du Vivarais au haut Moyen Age. Seule l'archéologie pourrait toutefois apporter des éléments précis sur le niveau de développement ancien de cette localité que quelques découvertes fortuites laissent entrevoir.

## C- D'Annonay et de Boulieu à Andance, cartes n°16 et 17

### D'Annonay à Andance

L'*iter regium* <sup>( 2505 )</sup> qui relie Annonay à Andance, dans la vallée du Rhône, sort d'Annonay par le pont de la Deûme. Il passe ensuite au lieu-dit de *Doyzan* où il est mentionné en 1491 <sup>( 2506 )</sup>, puis à *Claux Bilan* où il confronte une terre donnée aux clarisses d'Annonay en 1459 <sup>( 2507 )</sup>. Ces deux lieux situés non loin d'Annonay demeurent non localisés, mais il est vrai que les abords de la ville ont subi de nombreuses modifications du fait de son accroissement.

La route figurant sur les cartes de Ducros et de Cassini, qui correspond pour l'essentiel au tracé de l'actuelle R.D. 82, ne succède pas au chemin médiéval : elle est portée sur les cadastres napoléoniens comme la « nouvelle route d'Annonay à Andance ». Le chemin médiéval ne passe pas par le village de Saint-Cyr même ; une terre située au sud de ce village confronte en 1459 la route d'Annonay à Andance au midi et la route d'Annonay à Saint-Cyr au nord <sup>( 2508 )</sup>. C'est ce dernier axe qui, une fois prolongé au XVIII<sup>e</sup> siècle, est devenu la route d'Annonay à Andance au détriment du tracé

<sup>2502</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne. Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 677.

<sup>2503</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve...*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 358.

<sup>2504</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. I, p. 51 et 52.

<sup>2505</sup> ) AD 07, J 223, f°28v°.

<sup>2506</sup> ) AD 07, J 223, f°29.

<sup>2507</sup> ) AD 07, 90H 50, pièce 19.

médiéval que l'on retrouve encore sur le cadastre ancien sous la forme d'un chemin local au tracé continu et rectiligne, joignant Annonay à Andance. Au sud de Saint-Cyr, le chemin passe donc entre les lieux-dits Guirenières et Pré Morel<sup>(2509)</sup> pour continuer par Neyves jusqu'au lieu de la Révicolle, au bord du coteau rhodanien<sup>(2510)</sup>. Ce toponyme Révicolle marque très justement le débouché de la route sur le plateau et la fin de la rude montée que le voyageur doit gravir pour s'élever du Rhône au Piedmont d'Annonay.

Dans la descente de Révicolle jusqu'au hameau des Barges, la route dite « Ancienne route d'Annonay à Andance » figure nettement sur le plan cadastral. Néanmoins, elle vient se surimposer au parcellaire, signe qu'elle n'est certainement pas médiévale sur ce tronçon. Elle doit en fait correspondre aux travaux effectués dans les années 1720. Le qualificatif de « vieille » ne lui est finalement assigné que postérieurement aux travaux, certainement réalisés à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, établissant la route là où elle passe de nos jours. Le chemin médiéval qui n'est pas la « vieille route » est donc à chercher dans l'un des multiples sentiers qui descendent de Révicolle vers les Barges, sans que l'on puisse préciser lequel il faut préférer. Pour finir, peu avant Andance la route confronte en 1491 une terre située au lieu de *Leystra*, au quartier des Rioux<sup>(2511)</sup>. Notons qu'au niveau de Saint-Etienne-de-Valoux, la route passe à proximité immédiatement d'une maladrerie ainsi que l'atteste le toponyme « La Maladière ».

### De Boulieu à Andance

Un autre itinéraire, parallèle à celui-ci mais reliant Boulieu à Andance, et non à Annonay, existe aussi un peu plus au nord. En 1365, il est mentionné à Saint-Cyr<sup>(2512)</sup> et le cadastre napoléonien permet de retrouver son cheminement probable depuis Neyves jusqu'à la Croix de Justice où il coupe celui d'Annonay à Champagne que nous venons de décrire. Ce tracé présente l'avantage, pour le voyageur voulant continuer vers la vallée de la Deûme et Bourg-Argental, d'éviter de passer par Annonay et de traverser la Deûme à deux reprises.

Pour autant que l'on puisse en juger, malgré le faible nombre de documents la concernant, cette route d'Annonay à Andance est certainement la plus importante des routes reliant Annonay au Rhône, dépassant celle de Serrières et plus encore celle de Champagne. Pour preuve, c'est la seule des trois à être qualifiée d'*iter regium* au XV<sup>e</sup> siècle<sup>(2513)</sup>. En outre, Andance est un port de première importance sur le Rhône,

<sup>2508</sup> ) AD 07, 90H 50, pièce 19.

<sup>2509</sup> ) Saint-Cyr, cadastre de 1826, section de Saint-Cyr sud feuille B<sup>2</sup>.

<sup>2510</sup> ) Saint-Etienne-de-Valoux, cadastre de 1833, section unique.

<sup>2511</sup> ) AD 07, J 223, f°28v°.

<sup>2512</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°17

<sup>2513</sup> ) AD 07, J 223, f°28v°.

mentionné pour la première fois en 1228 <sup>(2514)</sup>. Par exemple, les marchands dauphinois interrogés en 1514 expliquent que pour se rendre en Vivarais et en Velay acheter draps et bétail, ils franchissent le Rhône à Serrières et Champagne, mais surtout à Andance qui est pour eux le port le plus commode et le plus sûr <sup>(2515)</sup>. Inévitablement, le trafic de la route qui part de ce port en direction du Massif Central est donc important. Il est d'ailleurs significatif qu'au XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsqu'il s'agit de privilégier résolument un axe entre Annonay et le Rhône afin d'y établir une grande route, c'est celui d'Andance qui est retenu au détriment des autres, arguant du fait qu'il est déjà le plus fréquenté, situation qui perdure jusqu'à nos jours <sup>(2516)</sup>.

Rien ne nous permet d'affirmer que la route puisse être, si ce n'est antique, au moins altimédiévale. Si nous avons de fortes présomptions concernant l'ancienneté des routes de Champagne à Annonay et de Serrières à Annonay, pour celle qui nous occupe ici, seule la très forte occupation antique et altimédiévale dans la région d'Andance et sur les abords du tracé peut laisser supposer qu'un chemin existait alors. Au sujet du peuplement ancien de la région d'Andance, notons la présence sur la colline du Châtelet des vestiges d'un lieu de culte paléochrétien, pouvant être une basilique funéraire datée grâce à l'épigraphie du VI<sup>e</sup> siècle et implantée sur un temple gallo-romain <sup>(2517)</sup>. A proximité du tracé, des sépultures du haut Moyen Age et une *villa* antique ont été mises au jour sur la commune de Saint-Cyr <sup>(2518)</sup>. Même si ces indices permettent de penser qu'une origine antique ou du haut Moyen Age pour cet axe n'est pas à exclure, nous nous garderons bien d'extrapoler quoi que ce soit quant à son importance d'alors.

## D- D'Annonay à Sarras et Saint-Vallier cartes n°18 et 19

En direction du sud-est, Annonay est aussi relié à la vallée du Rhône par un chemin aboutissant non loin de Sarras. En 1353, une vigne située à *Galende*, au vignoble d'Annonay est confrontée par l'*iter de Annoniaco versus Sarratum* et par l'*iter quo itur de Annoniaco versus Sanctum Clarum* <sup>(2519)</sup>. Si ce dernier chemin allant vers Saint-Clair est d'importance strictement locale, ce n'est pas le cas de celui conduisant à Sarras, qui est aussi dit parfois, signe de son importance, *iter quo itur de Annoniaco versus Sanctum Vallerium* <sup>(2520)</sup>. Là encore, comme à Serrières, le Rhône ne constitue pas un obstacle

<sup>2514</sup> ) AD 43, 1H 292, n°1.

<sup>2515</sup> ) AM Romans, CC 472, f°345.

<sup>2516</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3085/2.

<sup>2517</sup> ) Blanc (A.): *Carte archéologique de la Gaule romaine...*, op. cit., p. 73.

<sup>2518</sup> ) Laffont (P.-Y.): *Châteaux pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 52.

<sup>2519</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°13v°.

<sup>2520</sup> ) Saint-Vallier, Drôme, localité de la rive gauche du fleuve située en vis à vis de Sarras.

infranchissable.

Au sortir d'Annonay, le chemin se dirige par le quartier de Saint-Denis <sup>( 2521 )</sup> vers le lieu-dit de *Moureon* où il est mentionné en 1352 comme confront d'une terre se trouvant *subtus domus del Morreon* <sup>( 2522 )</sup>. Ensuite, le chemin passe à proximité de la grange que les clarisses d'Annonay possèdent au quartier des Sagneux depuis 1348 et qu'il longe au sud <sup>( 2523 )</sup>. Lors de l'arrentement de la grange en 1416, le chemin d'Annonay à Thorrenc passant par l'Eterpas est aussi mentionné comme confront nord <sup>( 2524 )</sup>. Nous retrouvons encore le chemin au quartier de *Balma* en 1481 <sup>( 2525 )</sup> ou à *Pra Barbier* en 1465 et à l'*Ulme* en 1452 <sup>( 2526 )</sup>, sans toutefois être parvenu à localiser ces lieux-dits.

Au-delà de la grange des Clarisses, le chemin continue jusqu'à Talencieux où il est mentionné en 1348 <sup>( 2527 )</sup>, en passant au nord du hameau de Midon puis par Les Grands Prés. Seul le cadastre permet ensuite de restituer son tracé. A l'est de Talencieux, le chemin oblique vers le sud-est en direction du quartier de Rapeau puis continuant par la Garde, il arrive au sommet du coteau rhodanien. Ce toponyme la garde pourrait tout à fait jalonner la limite des mandements de Thorrenc au nord et de Revirand au sud, au passage de la route <sup>( 2528 )</sup>. Le cadastre indique que la descente s'effectue en direction du hameau de Cance par la crête de Roche Vautour. Sur le versant du coteau rhodanien, une route présentant le même tracé que l'actuelle R.D. 370b est indiquée sur le cadastre, mais elle ne semble pas pouvoir être tenue pour médiévale tant elle s'inscrit mal dans le parcellaire en de nombreux points. A l'inverse, subsiste encore un sentier dévalant la pente sans lacet et dont la bonne inscription dans le parcellaire ainsi que la topographie laisse penser qu'il doit globalement correspondre au chemin médiéval <sup>( 2529 )</sup>. Au bord du

<sup>2521</sup> ) Annonay, cadastre de 1826, section de Vicenty feuille D<sup>2</sup>.

<sup>2522</sup> ) AD 07, 90H 10, n°3. Le qualificatif de *domus* appliqué à ce qui n'est à l'heure actuelle qu'un simple hameau et où aucune maison particulière, noble ou religieuse ne se signale, ne s'appliquerait-il pas à un hôpital situé le long de la route ? C'est possible et nous avons d'autres exemples d'hôpitaux à l'existence bien assurée qui sont simplement qualifiés de *domus*, comme par exemple celui du Pal, à proximité de Montpezat.

<sup>2523</sup> ) AD 07, 90H 1.

<sup>2524</sup> ) AD 07, 90H 53.

<sup>2525</sup> ) AD 07, 90H 53.

<sup>2526</sup> ) AD 07, 90H 10, n°3.

<sup>2527</sup> ) AD 07, 90H 1.

<sup>2528</sup> ) Talencieux, situé immédiatement au nord de La Garde, se trouve à la fin du Moyen Age dans le mandement de Thorrenc alors que Silon au sud de la Garde relève de celui de Revirand [Charrié (P.) : *Dictionnaire topographique du département de l'Ardèche, op. cit.*, p. 341].

<sup>2529</sup> ) Andance, cadastre de 1833, section de Saint-Bosc, feuille C<sup>2</sup>.

Rhône, la route arrive à au hameau de Cance où elle traverse la rivière du même nom dans une configuration toponymique maintes fois remarquée. Nous ne savons néanmoins pas si un ouvrage d'art existait là au Moyen Age, mais une simple planche ou un gué aménagés peuvent le plus souvent suffire. Après Cance, circulant parallèlement au Rhône, la route passe à Silon où se trouve un petit port permettant au voyageur de traverser le Rhône en direction de Saint-Vallier. Elle continue ensuite vers le sud et arrive vite à Sarras où un autre port lui permet de traverser là encore vers Saint-Vallier<sup>(2530)</sup>.

Il est difficile de percevoir l'importance de cet axe, mais sans doute est-il globalement comparable aux chemins d'Annonay à Serrières et d'Annonay à Champagne que nous venons de décrire, se présentant comme une variante complémentaire à ces derniers que le voyageur emprunte s'il veut se diriger vers le sud de la vallée du Rhône.

En ce qui concerne les origines de la route, rien ne nous permet de penser qu'elle soit antique ni même altimédiévale. Son tracé ne présente aucun caractère spécifique et nous ne possédons aucun texte pouvant suggérer son existence avant les derniers siècles du Moyen Age.

## E- D'Annonay à Tournon par Quintenas et Etables, cartes n°20 à 23

L'itinéraire majeur partant depuis Annonay en direction du sud est la route de Tournon. Il apparaît à plusieurs reprises dans la documentation des deux derniers siècles du Moyen Age.

En 1446, il quitte Annonay par le pont de Cance (*Pontem Cancie*) et dès lors il est mentionné comme allant à Tournon<sup>(2531)</sup>. En 1381, nous le retrouvons peu après, *ultram Canciam*<sup>(2532)</sup>. Passée la Cance, au voisinage de la *parve maladeriam* d'Annonay et non loin du *Pilas Roffiaci*<sup>(2533)</sup>, il est désigné en 1398 sous le nom de chemin qui va d'Annonay à Quintenas<sup>(2534)</sup>. Le cadastre napoléonien permet de suivre son tracé jusqu'à Quintenas : après la maladrerie de Roiffieux, le chemin continue en relative ligne droite vers le quartier de Maure, aux confins des communes de Roiffieux, de Vernosc et de Quintenas<sup>(2535)</sup>. A ce niveau, la route du XVIII<sup>e</sup> siècle contourne la dépression du Lac d'Embrun par le sud-ouest alors que le chemin médiéval passe beaucoup plus directement au nord de celui-ci pour continuer jusqu'à Quintenas par un tracé parallèle à la route du XVIII<sup>e</sup> siècle sur laquelle est établie l'actuelle R. D. 578. Le chemin médiéval

<sup>2530</sup>) Sur ces deux ports, cf. infra p. 625-626.

<sup>2531</sup>) AD 07, 90H 98, f°15v°.

<sup>2532</sup>) AD 07, 90H 50, pièce 7.

<sup>2533</sup>) Ces deux lieux-dits figurent encore explicitement sur la carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> n°2934 est, Annonay.

<sup>2534</sup>) AD 07, 90H 3, f°13v°.

<sup>2535</sup>) Vernosc, cadastre e 1832, tableau d'assemblage.

est simplement décalé de cinquante à cent mètres vers l'ouest passant au lieu de Sinfons <sup>(2536)</sup>. La continuité du tracé sur cette section ne pose aucun problème et le tracé vient parfaitement s'inscrire dans le parcellaire, à la différence de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle qui lui est voisine.

Au sortir de Quintenas, la route ancienne suit toujours un tracé plus à l'ouest que la route du XVIII<sup>e</sup> siècle, très nettement identifiable sur le cadastre au lieu-dit de la Chapelle <sup>(2537)</sup>. Plus au sud, au lieu de Centuron <sup>(2538)</sup>, le chemin croise le tracé antique ou alti médiéval de la route de Silon à Satillieu. A ce niveau, il entre aussi dans le mandement du château d'Ay dans l'étendue duquel se lève un péage au moins aux deux derniers siècles du Moyen Age <sup>(2539)</sup>. Rien ne nous permet toutefois de savoir en quels points précis il était perçu. Encore plus au sud, au quartier Des Routes, le chemin coupe le tracé tardimédiéval de la route de Silon à Satillieu. Sur cette dernière route de Silon à Satillieu, mais non loin du carrefour avec celle de Tournon, se trouvait l'hôpital de Bille. N'étant pas implanté directement sur la route d'Annonay à Tournon, un court chemin, encore visible sur le cadastre sur lequel il forme une limite parcellaire nette, s'en écarte et y conduit le voyageur <sup>(2540)</sup>.

Encore plus au sud, la route passe au lieu de Daillon, et selon toute vraisemblance devait traverser l'Ay non loin du lieu de Jaquier. En 1366, nous savons que le chemin passe à proximité d'un moulin malheureusement non nommé <sup>(2541)</sup> et que peu après avoir franchi l'Ay, s'en sépare la route de Préaux, Vaudevant et Saint-Félicien. Entre Daillon et Jaquier, la route figurant sur le plan napoléonien marque un grand virage vers l'ouest, mais un sentier direct pouvant correspondre au chemin médiéval continue tout droit. C'est sur ce dernier que le parcellaire vient s'appuyer, signe de son ancienneté relative, et non sur la route qui recoupe les parcelles laissant penser qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, elle est de construction récente. La situation est similaire de l'autre côté de l'Ay, où la route serpente pour remonter vers Saint-Jeure alors que le chemin médiéval doit correspondre au chemin vicinal recoupant tous les virages en ligne droite.

Au sud de Saint-Jeure-d'Ay, la route n'est renseignée par aucun texte médiéval jusqu'à Etables. Le cadastre est donc notre seule source mais il demande à être abordé

<sup>2536</sup> ) Quintenas, cadastre de 1832, section du Bresnaud feuille A<sup>2</sup>.

<sup>2537</sup> ) Quintenas, cadastre de 1832, section de Chizaret feuille C.

<sup>2538</sup> ) Quintenas, cadastre de 1832, section de Chizaret feuille C.

<sup>2539</sup> ) AD 07, 59J 54, p. 162.

<sup>2540</sup> ) L'hôpital de Bille n'est mentionné par aucun document médiéval consulté. Seule la toponymie nous en rappelle l'existence. Le risque de confusion avec des possessions des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem, ici éventuellement la commanderie de Devesset, est très réduit. En effet, le charrier de cet établissement ne signale aucun bien, aussi petit soit-il dans le secteur. En outre, le toponyme s'applique précisément à un groupe de bâtiments nettement circonscrit et non à un quartier entier, comme ce serait plus probablement le cas avec une possession d'une commanderie.

<sup>2541</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°14v°.



avec précautions. Il est tentant de tracer le chemin médiéval sur l'emplacement de la route figurant sur le plan cadastral, mais la chronologie du parcellaire et de la route rend cela impossible entre Saint-Jeure-d'Ay et le hameau de Bareyssac. En effet, la route cadastrée coupe très souvent le parcellaire figurant sur le plan, signe qu'elle ne peut être très ancienne et certainement pas médiévale. Selon toute vraisemblance, la route médiévale devait passer par Senovert puis par Les Grands Meyrieux, tracé sur lequel la continuité de l'itinéraire est évidente. Ensuite, à partir des Grands Mérieux, sur un kilomètre environ, le tracé est moins net, remontant par le vallon du ruisseau de Belhomme jusqu'à proximité du hameau de Fontanet où nous le retrouvons nettement. Sur cette section, le parcellaire marque toutefois une limite très rectiligne pouvant correspondre à l'ancien chemin sur lequel les parcelles se sont peu à peu étendues jusqu'à le faire disparaître. Le chemin continue ensuite, traversant la paroisse d'Etables<sup>(2542)</sup>, par la Croix du Fraysse puis Crémolière, le Buisson, Bel Air et enfin Brouty pour arriver au-dessus de la vallée du Doux au niveau de Monéronne.

Sur cette section, à partir de Fontanet, la route se confond pratiquement tout le long de son tracé avec les limites paroissiales de Lemps et d'Etables puis de Saint-Jean-de-Muzols et Lemps.

Le tracé du chemin descendant de Monéronne jusqu'au Doux a été modifié en 1719, mais les travaux ont avant tout consisté à établir des lacets serpentant autour du tracé ancien qui figure encore sur les cadastres sous la forme d'un sentier direct<sup>(2543)</sup>. A ce niveau, la reconstruction du pont sur le Doux, à la fin du Moyen Age, a déplacé le point de franchissement de la rivière de 300 mètres vers l'aval environ. Ce dernier est passé du pont dit « de César », détruit par une crue au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au « Grand Pont », achevé au début du XVI<sup>e</sup> siècle, un bac ayant fonctionné pendant ce long intervalle. En 1350, les consuls de Tournon justifient d'ailleurs l'autorisation demandée au roi de créer une imposition extraordinaire pour financer la reconstruction du pont en expliquant son importance puisqu'il permet d'aller non seulement à Lyon par la vallée du Rhône, mais aussi à Annonay<sup>(2544)</sup>.

Passé le pont dit « de César », le bac ou le « Grand Pont », selon l'époque, le chemin continu par le détroit de Malpas. C'est la dernière difficulté au sortir des gorges du Doux. Ce point apparaît au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle comme particulièrement dangereux, le voyageur risquant de verser dans la rivière. Ceci justifie les travaux d'élargissement engagés en 1759<sup>(2545)</sup>. Entre le Malpas et Tournon, le chemin circule au fond de la vallée du Doux, passant par le lieu d'*Interaquis*<sup>(2546)</sup>. Ce toponyme, mentionné au nord de la route en 1437, demeure non localisé mais il est permis de penser qu'il désigne les

<sup>2542</sup> ) AD 07, G 305.

<sup>2543</sup> ) AD 07, C 866, n°50.

<sup>2544</sup> ) Mazon (A.) : *Notes historiques sur Tournon et ses seigneurs des origines au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 75.

<sup>2545</sup> ) AD 07, C 866, n°15.

<sup>2546</sup> ) AD 07, G 279.

terres se trouvant comprises entre le cours du Rhône et celui du Doux, correspondant aux quartiers actuels de Rochebonne ou des Sables. Si on localise *Interaquis* sur les berges du Doux, la route passant au sud de ce lieu, elle devait avoir un tracé proche de l'actuel R.D. 532. Les travaux de 1757 visant à la rendre insubmersible laissent toutefois penser qu'elle passait plus bas qu'aujourd'hui, en traversant la plaine du Doux <sup>(2547)</sup>. L'entrée dans Tournon se faisait par la porte nord dite *Portam Dulcis* <sup>(2548)</sup>.

Pour finir, mentionnons qu'un péage se lève dans le mandement de Tournon au moins depuis la fin du XII<sup>e</sup> siècle, portant tant sur la navigation rhodanienne que sur les marchandises transportées par terre, donc sur la route qui nous intéresse ici <sup>(2549)</sup>.

Retenons aussi une variante d'itinéraire sur la descente du coteau rhodanien vers le Doux. Il est possible que celle-ci se soit aussi effectuée en direction de Saint-Jean-de-Muzols depuis le quartier des Grands Bois. Ce chemin, bien que non mentionné dans la documentation ancienne, présente tous les caractères d'un axe ancien remanié au XVIII<sup>e</sup> siècle pour le rendre carrossable. Nous sommes en présence sur le cadastre napoléonien d'un chemin dévalant assez directement la pente, coupée par une route en lacets postérieure s'apparentant à un tracé de roulage. En outre, ce chemin abouti à la *Domus Hospitale Pontem Dulcis* <sup>(2550)</sup> qui n'est autre qu'un membre de la commanderie des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem de Devesset généralement appelé de la Sainte-Epine <sup>(2551)</sup>. De là, le chemin permet de gagner très directement Tournon en ne passant pas par le pont qui constitue un détour de 7 à 8 kilomètres, distance non négligeable lorsque l'on chemine à pieds. Ce « raccourci » n'est toutefois praticable que lorsque le niveau des eaux du Doux est bas, situation qui se présente durant le tiers ou la moitié de l'année, en été et en hiver. Pourquoi le pont n'a-t-il pas été construit au niveau de ce passage à gué ce qui aurait eu pour effet de ne pas allonger artificiellement la distance ? Le lieu de construction du pont, en retrait de la vallée du Rhône s'explique, sans doute par des raisons techniques, comme la recherche d'appuis rocheux solides. En effet, il n'y en a pas dans la plaine alluviale qui s'étend en aval du lieu choisi pour la construction.

L'importance de cet itinéraire ne semble pas faire de doute, au moins au niveau régional, puisque c'est la seule route reliant les deux villes principales du nord du Vivarais à la fin du Moyen Age. En 1446, il est d'ailleurs qualifié d'*iter publicum et regale* <sup>(2552)</sup>.

<sup>2547</sup> ) AD 07, C 866, n°8.

<sup>2548</sup> ) AD 07, G 303.

<sup>2549</sup> ) AN, Q1/31, n°9.

<sup>2550</sup> ) AD 07, G 241.

<sup>2551</sup> ) Patrié (Fl.) : « Deux membres de la commanderie hospitalière de Devesset en Haut-Vivarais et leurs chapelles : Sainte-Epine de Tournon et Saint-Georges d'Annonay », art. cité.

<sup>2552</sup> ) AD 07, 90H 98.

La volonté affichée des consuls de Tournon d'aboutir à la reconstruction du pont du Doux, malgré les multiples incidents qui ont émaillé les travaux, ne semble avoir jamais faibli de la chute du premier pont en 1252 au début du XVI<sup>e</sup> siècle qui marque l'achèvement des travaux. C'est dire l'importance de cet axe pour la ville.

Les sources sont muettes en ce qui concerne l'ancienneté de la route antérieurement au XIII<sup>e</sup> siècle. Un faisceau de présomptions permet toutefois de penser qu'elle peut être du haut Moyen Age ou pour le moins des siècles carolingiens.

Tout d'abord, cette route relie les chefs-lieux d'*agri* voisins de Tournon et d'Annonay, ce qui peut plaider en faveur de son ancienneté, sans pour autant préjuger de l'importance de l'itinéraire au haut Moyen Age.

Tout d'abord, son trajet est jalonné de plusieurs lieux occupés dès le haut Moyen Age dont le principal est sans doute Quintenas, paroisse existant déjà en 772<sup>(2553)</sup> et archiprêtré du diocèse de Vienne depuis 805 au moins<sup>(2554)</sup>. Cette paroisse constitue certainement avec Tournon et Annonay déjà cités, le troisième pôle important de peuplement du Haut-Vivarais altimédiéval.

Pour finir, notons aussi que la route a servi de limite entre les paroisses de Cheminas, d'Etables, de Lemps et de Saint-Jean-de-Muzols sur sept kilomètres de développement, ce qui laisse penser que ses origines sont anciennes. Nous ne possédons toutefois aucun renseignement assuré sur la période de fondation de ces quatre paroisses, et encore moins sur la fixation de leurs limites ce qui aurait pu apporter un terminus *ante quem* à l'apparition de la route d'Annonay à Tournon. Il est toutefois fort probable que ces églises, à l'image de celle des régions mieux documentées du sud du Vivarais, soient déjà pour l'essentiel en place aux VII<sup>e</sup> ou VIII<sup>e</sup> siècles. La fixation des limites paroissiales liées à l'achèvement des fondations d'églises paroissiales est toutefois généralement à placer aux IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles<sup>(2555)</sup>. Nous pouvons donc penser que cette route est antérieure à ces deux siècles, sans pouvoir apporter une quelconque précision supplémentaire. Rien n'indique assurément son importance d'alors mais toutefois, si elle a perduré sur une aussi longue durée, ne peut-on pas supposer que c'est en raison de son développement même dès le haut Moyen Age ?

## F- D'Annonay à Saint-Bonnet-le-Froid par la Cance, cartes n°24 à 26

Depuis Annonay, une route importante permet de gagner le Velay. Elle emprunte la vallée de la Cance qu'elle suit jusqu'au plateau vivaro-vellave où elle rejoint les autres itinéraires

<sup>2553</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. I, p. 65.

<sup>2554</sup> ) Charvet (C.) : *Histoire de la Sainte Eglise de Vienne*, op. cit., p. 653-655.

<sup>2555</sup> ) Lemps pourrait apparaître pour la première fois en 774 ou 776 dans un diplôme de Charlemagne en faveur de l'abbaye de Saint-Oyand [Mühlbacher (E.) : *Die Urkunden Pippins, Karlmanns und Karls des Grossen*, op. cit., n° 301, p. 452-453]. Cet acte semble toutefois, au moins en partie, faux. [Poupardin (R.) : « Etude sur les deux diplômes de Charlemagne pour l'abbaye de Saint-Claude », art. cit.]. Sur la mise en place du réseau paroissial, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> à -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. I, p. 68.

venus soit du Piedmont Annonéen, des abords de la vallée du Doux ou encore du massif du Pilat pour continuer vers Yssingeaux et Le Puy. Elle n'est pas extrêmement bien documentée sur la partie vellave de son tracé, mais il est toutefois possible d'en restituer le tracé avec une certaine précision, au moins en Vivarais, essentiellement grâce à une terre du milieu du XV<sup>e</sup> siècle couvrant la vallée de la Cance<sup>(2556)</sup>.

La route quitte Annonay par la place du Champ, en direction de la vallée de la Cance<sup>(2557)</sup>. Au sortir d'Annonay, en 1479, une vigne localisée *in territorio Annoniaci vocato de Cornas*, confronte l'*iter regium qua itur de Annoniaco versus Valliscanciam*<sup>(2558)</sup>. Ce lieu de *Cornas* est sans doute à identifier avec le toponyme actuel de Cornieu, sur la commune d'Annonay<sup>(2559)</sup>. Au-delà de Cornieu, la route est encore très visible sur le cadastre napoléonien<sup>(2560)</sup> mais son tracé a toutefois été modifié au XVIII<sup>e</sup> siècle afin de rendre le roulage plus facile pour les charrois. Les travaux ont alors surtout consisté à allonger le parcours en repoussant le chemin jusqu'au fond des différents vallons qui descendent vers la Cance<sup>(2561)</sup>. Le tracé ancien, dont subsistent plusieurs segments de sentier, passe donc par les lieux de Cornieu, Des Aygas, des Barraques et enfin du pont de Tines. Le chemin rejoint la vallée de la Cance au lieu de La Vigneronde, circulant ensuite en fond de vallée par Les Roberts et Plat jusqu'à Villevocance<sup>(2562)</sup>.

Après Villevocance, la route continue vers Vocance par un tracé qui en 1458 « joute la Cance »<sup>(2563)</sup>. Il traverse celle-ci au lieu-dit du Pont de Paillas<sup>(2564)</sup> où figure un pont sur le cadastre napoléonien, pont dont nous ne savons pas s'il existait au Moyen Age. Après le pont, la route passe au lieu-dit la Détourbe, puis arrive à Vocance. A Vocance, elle traverse le village même, au plan linéaire caractéristique des villages rues rencontrés dans bien des vallées vivaroises<sup>(2565)</sup>.

Au-delà, la route continue vers Saint-Julien-Vocance où elle est aussi mentionnée en

<sup>2556</sup> ) AD 07, 1J 274.

<sup>2557</sup> ) AD 07, C 859, n°75.

<sup>2558</sup> ) Acte de M<sup>e</sup> Guérin, notaire d'Annonay dont les registres sont perdus, mais transcrit partiellement dans Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 159.

<sup>2559</sup> ) Annonay, cadastre de 1826, tableau d'assemblage.

<sup>2560</sup> ) Annonay cadastre de 1826, section de Châtainais feuille B<sup>2</sup> et section de Toissieu feuille B<sup>3</sup>.

<sup>2561</sup> ) AD 07, C 859, n°75.

<sup>2562</sup> ) Villevocance, cadastre de 1826, section de Ville, feuilles A<sup>2</sup> et A<sup>3</sup>.

<sup>2563</sup> ) AD 07, 1J 274, f°71.

<sup>2564</sup> ) Villevocance, cadastre de 1826, section de Ville, feuille A<sup>1</sup> et section de Praillon, feuille B<sup>1</sup>.

<sup>2565</sup> ) AD 07, 90H 50, pièce 19.

1458 <sup>(2566)</sup>. Le cadastre napoléonien représente la route du XVIII<sup>e</sup> siècle passant par Le Noyer puis Pratblanc, en suivant un tracé plus éloigné de la Cance que la route actuelle <sup>(2567)</sup>. Cette route reprend selon toute vraisemblance le tracé antérieur, puisqu'il n'a pas été prévu d'y faire des travaux faute de crédits suffisants lorsque l'ensemble de l'itinéraire a été repris <sup>(2568)</sup>.

De Villevocance au nord à Saint-Julien-Vocance au sud, la route traverse le mandement du château de Vocance dans l'étendue duquel se levait un péage mentionné à plusieurs reprises à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle <sup>(2569)</sup>. Nous ne savons toutefois rien des postes où il était perçu.

Après Saint-Julien, la route continue en rive droite de la Cance en passant aux lieux-dits Le Villard, Lauthéal, La Veyrières et pour finir, Les Baraques <sup>(2570)</sup>. Une fois au col des Baraques, la route obliquait vers le plateau vellave qu'elle atteignait au niveau de Saint-Bonnet-le-Froid, le terrier de 1458 mentionnant la route de Vocance à Saint-Bonnet <sup>(2571)</sup>. Sur cette section, les travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, toujours pour des raisons budgétaires semblent avoir été limités à quelques reprises de tracé au croisement du chemin avec les ruisseaux affluents de la Cance et à la réfection des ponceaux qui s'y trouvent, ne modifiant en rien le plan d'ensemble de la route.

Saint-Bonnet-le-Froid est l'un des postes où se percevait le péage et pulvérisage du mandement de Beaudiner à propos duquel les seigneurs de Beaudiner et de Mahun transigent en 1264 <sup>(2572)</sup>. En 1281, Guillaume de Beaudiner, en rédemption de ses péchés et de ceux de ses parents, donne le péage de Saint-Bonnet à l'OEuvre du Saint-Esprit de Saint-Saturnin-du-Port <sup>(2573)</sup>.

A Saint-Bonnet-le-Froid, le voyageur venant d'Annonay rejoint la route de Tournon au Puy qui l'emmène jusqu'à Yssingeaux où il rencontre la route de la vallée de la Deûme par laquelle il continue jusqu'à la cité vellave.

L'importance de cette route ne fait pas de doute, au moins pour les trois derniers siècles du Moyen Age. La multiplication des péages qui se prélèvent sur son trajet l'atteste. Sur la section vivaroise de la route, trois mandements sont traversés, qui tous

<sup>2566</sup>) AD 07, 1J 274, f°49.

<sup>2567</sup>) Saint-Julien-Vocance, cadastre de 1826, tableau d'assemblage.

<sup>2568</sup>) AD 07, C 797.

<sup>2569</sup>) Cf. par exemple : AN, KK 1230 et AD 07, C 96, f°231.

<sup>2570</sup>) Saint-Julien-Vocance, cadastre de 1826, section du Four, feuilles D<sup>1</sup> et D<sup>2</sup>.

<sup>2571</sup>) AD 07, 1J 274, f°56v°.

<sup>2572</sup>) AN, H<sup>4</sup> 3082/1.

<sup>2573</sup>) Pont-Saint-Esprit, Gard, Brugier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire...*, op. cit., n°CXIX.

trois donnent lieu à une taxation : Annonay au départ, Vocance ensuite et pour finir, Beaudiner. En outre, cette route est qualifiée d'*iter regium* dès le XV<sup>e</sup> siècle, signe certain de son importance <sup>(2574)</sup>.

De plus, la donation du péage de Saint-Bonnet-le-Froid en faveur de l'OEuvre du Saint-Esprit de Saint-Saturnin-du-Port en 1281 reflète largement les relations qui se tissent entre le Velay et le sillon rhodanien par cet axe.

Un autre acte concernant le péage du mandement de Vocance atteste des circulations entre le Velay et le Piedmont annonéen par la vallée de la Cance. En 1475, un différend entre Jacques de Tournon, seigneur de Vocance, et les habitants de la seigneurie de Montregard qui se trouve sur le trajet vellave de la route est réglé par le commissaire du sénéchal de Beaucaire spécialement nommé à cet effet. Celui-ci contraint les habitants de Montregard à solder le péage de Vocance malgré leurs refus <sup>(2575)</sup>. Le fait qu'un tel litige mette aux prises le péager de Vocance avec l'ensemble des habitants est révélateur de l'importance de la route pour ce village. Nous le verrons par la suite, c'est dans de telles localités que se recrutent le plus souvent les muletiers assurant les transports, ce qui nous semble expliquer l'importance que revêt à leurs yeux une éventuelle, mais non confirmée, exemption de péage <sup>(2576)</sup>.

Pour finir, mentionnons l'évêque de Mende, Jean Petitdéd, qui, se rendant de sa cité à Vienne en 1478, a sans doute emprunté la route de la vallée de la Cance. En effet, lors de son étape à Annonay, il décède pour des raisons qui nous sont inconnues. Il est aisé de restituer l'itinéraire emprunté pour rallier Vienne depuis le Gévaudan, passant certainement par Le Puy, Saint-Bonnet-le-Froid, la Cance puis Annonay. Ensuite son voyage aurait probablement dû se continuer, selon toute vraisemblance, par Peaugres et Serrières <sup>(2577)</sup>.

Si l'importance de la route de la Cance ne fait pas de doute, il est beaucoup plus difficile de lui assigner une datation. Les premières mentions du chemin ne sont pas antérieures à la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle et à la contestation qui s'élève en 1264 au sujet du péage de Saint-Bonnet-le-Froid entre le seigneur de Beaudiner et celui de Mahun, la présence d'un péage soutenant celle de la route <sup>(2578)</sup>.

Tout au plus, pour les périodes antérieures, peut-on souligner que la région d'Annonay sur laquelle débouche cette route est anciennement et fortement peuplée. La vallée de la Cance, immédiatement en amont d'Annonay, apparaît elle aussi peuplée dès l'Antiquité ou le très haut Moyen Age, ainsi que l'attestent des toponymes de forme ancienne comme Vanosc, Vertrosc et Metrosc, par exemple, formés sur un radical de

---

<sup>2574</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. I, p. 159.

<sup>2575</sup> ) AD 07, C 96, f°231.

<sup>2576</sup> ) Cf t. I, p. 143-146.

<sup>2577</sup> ) AD 48, G 1089.

<sup>2578</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1.

nom de personne suivi du suffixe *-oscum* <sup>( 2579 )</sup>.

La vallée de la Cance forme explicitement, avec Annonay à son débouché sur le Piedmont, un archiprêtré du diocèse de Vienne qui en 805 est mentionné avec les huit autres archiprêtrés du diocèse sous la forme de *Annoniaci et Valliscanti*, lorsque Charlemagne dote l'église de Vienne après qu'elle ait été relevée de sa ruine par l'archevêque *Volferius* <sup>( 2580 )</sup>.

En outre, preuve de l'importance de l'occupation ancienne de la vallée de la Cance et de ses abords, en 889, un puissant alleutier nommé Guigue donne à l'abbaye de Romans divers biens dans le *pagus* de Vienne et l'*ager* d'Annonay. Plus précisément, ces biens sont dits *in locis que nominantur Valle Cantia* (vallée de la Cance) *sive Venosco* (Vanosc). Ils sont situés à *Bronna* (Montbrun, c<sup>ne</sup> de Villevocance ?), à *Miseriaco* (Misérieux, c<sup>ne</sup> de Villevocance), à *Escomelo* (Escomel, c<sup>ne</sup> de Villevocance), à *Maxiano* (Meysat, c<sup>ne</sup> de Vanosc), à *Provincerias* (Pervençères, c<sup>ne</sup> de Saint-Julien-Vocance) ainsi que dans de nombreux autres lieux situés dans la vallée de la Cance mais que nous n'avons pu identifier avec précision <sup>( 2581 )</sup>.

L'importance du peuplement ancien dans la vallée de la Cance et sur ses abords immédiats induit implicitement l'existence d'un chemin circulant dans la vallée dès le haut Moyen Age, mais rien ne permet de penser que celui-ci ait eu alors une quelconque importance. A l'inverse, la région de Saint-Bonnet-le-Froid était pour autant que l'on puisse en juger, assez peu peuplée avant le milieu du Moyen Age <sup>( 2582 )</sup>. Cela n'interdit néanmoins nullement le passage de la route qui peut tout à fait traverser des régions semis désertes. Tout en retenant la possibilité que la route de la Cance ait existé dès les siècles Carolingiens au moins, les communications entre Annonay et le Velay devaient essentiellement se faire par la route de la vallée de la Deûme que nous avons déjà présentée et que nous tenons pour au moins altimédiévale.

## G- D'Annonay à Bourg-Argental et à la vallée de la Deûme, cartes n°26 et 27

En direction du Velay et du Forez, un *iter publicum* important part d'Annonay vers Bourg-Argental. Il permet de rejoindre la route précédemment décrite cheminant de Saint-Pierre-de-Boeuf au Puy par Malleval, Argental, Dunières et Yssingaux <sup>( 2583 )</sup>.

<sup>2579</sup> ) Dauzat (A.) et Rostaing (G.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 707.

<sup>2580</sup> ) Allut (P.) éd. : *Claude Charvet, Mémoire pour servir à l'histoire de l'abbaye royale de Saint-André-le-Haut*, op. cit., p. 653-655.

<sup>2581</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard*, op. cit., n°4, p. 5-7.

<sup>2582</sup> ) Aucun site archéologique antérieur au VIII<sup>e</sup> siècle n'est pour l'heure recensé sur la région de Tence - Saint-Bonnet-le-Froid, cf. Provost (M.) et Rémy (B.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, Haute-Loire*, op. cit., p. 170, 172.

<sup>2583</sup> ) AD 07, 110H.

Au sortir d'Annonay, cette route passe en 1403 par le lieu de *Varanhas* puis franchit la Deûme par le *pontem Boylhac* <sup>( 2584 )</sup>, le pont de Boulieu. Quelques kilomètres seulement séparent Annonay de Bourg-Argental que la route franchit en cheminant en rive gauche de la Deûme <sup>( 2585 )</sup>. Tout laisse penser que du pont de Boulieu à Bourg-Argental, la route médiévale et le tracé de l'actuelle R.N. 82 sont pour l'essentiel confondus. La route médiévale passait donc elle aussi selon toute vraisemblance à Gardache, Puy-Loriol et enfin le Perron et l'Allier avant d'arriver à Bourg-Argental. A partir de là, la vallée de la Deûme remontant vers le sud-ouest ouvre alors la porte du Velay.

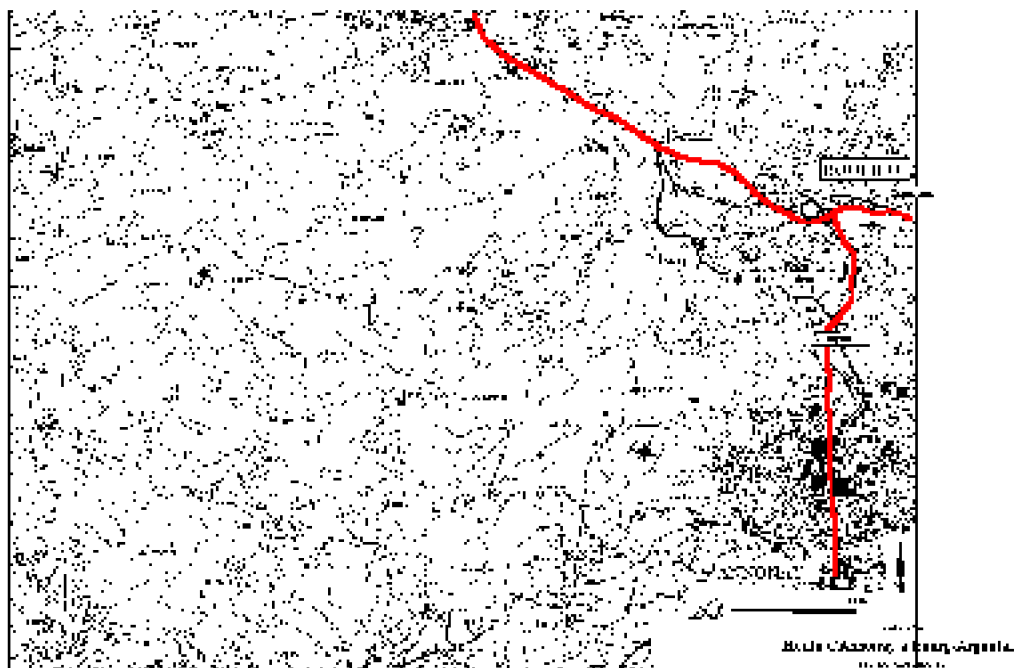
Boulieu, par où la route quitte Annonay, est l'un des postes de perception du péage du mandement d'Annonay qui apparaît à plusieurs reprises dans la documentation des deux derniers siècles du Moyen Age <sup>( 2586 )</sup>. Nous ne savons toutefois pas exactement où se situait le point de perception de ce péage, mais le village même de Boulieu est bien disposé. En effet, y converge aussi la route venue de Champagne, dans le sillon rhodanien, qui évite au voyageur de passer par Annonay. Un poste de péage à Boulieu même permet ainsi de taxer en un seul point les deux routes conduisant vers Bourg-Argental.

<sup>2584</sup> ) AD 69, 48H 1699, pièce 2. *Varanhas* : actuellement quartier de Haut et Bas-Varagnes, commune d'Annonay. *Pontem Boylhac* : pont de Boulieu, franchissant la Deûme entre Bas-Varagnes et Boulieu.

<sup>2585</sup> ) AD 69, 48H 1699, pièce 6.

<sup>2586</sup> ) AN, P 1360/1, cote 795 ; AN, H<sup>4</sup> 3112/2, n°8 ; Poncer : *Mémoire historique sur le haut Vivarais*, op. cit., p. 103 ; AN, P 1402/1, cote1242.





Carte n°26

Prenant la forme d'un simple axe de liaison entre la ville d'Annonay et le chemin du sud du Pilat, cette route n'en est pas moins le second itinéraire permettant à Annonay de communiquer facilement avec le plateau vellave et le Puy. Très court, les mentions de trafic l'empruntant n'en sont pas moins rares.

## H- De la vallée de la Cance à celle de la Deûme par Vanosc, cartes n°28

Une seconde route permet de relier la région annonéenne à la route de la haute vallée de la Deûme. Elle joint la haute vallée de la Cance à Bourg-Argental. Mal documentée, elle n'est toutefois pas aisée à localiser avec précision.

Depuis Vocance, point de départ de l'itinéraire où *l'iter per quo itur de Valliscancia versus Burgum Argentali* est mentionné en 1397 <sup>(2587)</sup> ou encore en 1458 <sup>(2588)</sup>, le

chemin gagne Vanosc par les lieux-dits de Ladrait, de l'Hortolat et de Meysat pour arriver à Vanosc, par le *pontem de Poncharessas*, mentionné en 1458, *apud Vanosc juxta ripperiam Vanoscum* <sup>(2589)</sup>. Ce pont, traversant le ruisseau de Vanosc, à identifier avec l'actuel ruisseau de Malbuisson, situé *subtus Vanosc*. Il est difficile de le localiser avec précision, mais sans doute devait-il se trouver au lieu du Cluzeau, sur le tracé du chemin et immédiatement sous le village de Vanosc.

A Vanosc, arrive un second chemin venant de la vallée de la Cance depuis Villevocance. Il est dit chemin de Vanosc à Annonay en 1326 <sup>(2590)</sup>. Sur son tracé se trouve l'*hospitium de Rivorja subtus Vanosc*, que l'on peut localiser au lieu de la Rivoire, et qui est mentionné comme confront à plusieurs reprises dès 1291 <sup>(2591)</sup> puis en 1317 <sup>(2592)</sup> et en 1326 <sup>(2593)</sup>.

A partir de Vanosc, en direction d'Argental, en 1326, le chemin passe *in verticem blachie Ravoyrie* <sup>(2594)</sup>. Toujours sur le cadastre, il est indiqué passant par les lieux de Côte, puis de Fortunères et enfin du Bouchet de Cartara pour arriver au château de Montchal où il est mentionné en 1458 <sup>(2595)</sup>. Aucun péage ne semble associé à cette châtellenie, mais il est vrai qu'elle est entre les mêmes mains que le château d'Argental, prélevant déjà un péage sur la route à son extrémité nord. Nous savons aussi qu'en 1394, le chemin de Vocance à Bourg-Argental passe au lieu de *Bramafam*, dans le mandement de Montchal, mais nous n'avons pu le localiser <sup>(2596)</sup>. Après Montchal, le cadastre l'indique passant par Les Olagnières, Bel-Air et enfin Mounes, avant de rejoindre la vallée de la Deûme.

Cet axe devait avoir avant tout une importance locale. Il ne semble jamais désigné autrement que comme le chemin de Vocance ou de Vanosc à Argental. La présence de l'hôpital de la Rivoire sur son parcours peut toutefois laisser penser qu'un trafic de

2587 ) AD 07, 90H 50, pièce 8.

2588 ) AD 07, 1J 274, f° 30.

2589 ) AD07, 1J 274, f°38v°.

2590 ) Reconnaissance aujourd'hui perdue pour une terre située à Vanosc mais transcrite dans Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le haut Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 73.

2591 ) *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, n°15, p. 232.

2592 ) *Ibidem*, n°29, p. 238.

2593 ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le haut Vivarais, op. cit.*, t. I, p. 73.

2594 ) *Ibidem*.

2595 ) AD 07, 1J 274, f°41v°.

2596 ) AD 07, 90H 10.

quelque importance l'empruntait, bien que cet établissement situé non loin de la route de la vallée de la Cance ait pu également servir au voyageur empruntant cette dernière.

Une autre route est attestée en 1265, la *strata qua tendit de Montcalvo versus Rivortorto*, qui sert alors de limite à l'espace où les hommes du prieuré de Saint-Sauveur-en-Rue ont le droit de faire dépaître leurs troupeaux <sup>(2597)</sup>. Manquant d'indications précises, il est difficile d'en restituer le tracé, mais un axe encore visible de nos jours peut correspondre à ce tracé. Sa topographie et le fait qu'il constitue sur presque toute sa longueur une limite de paroisse laissent penser qu'il est ancien. Ce chemin quitte la route de Villevocance à Vanosc au niveau de Pouillas pour continuer par Meyssat puis Sagnard. A partir de ce point, il sert de limite entre les paroisses de Monestier et de Vanosc, puis continuant par Les Fayettees et la vallée de Cansonnet, il arrive à l'abbaye de moniales de Clavas puis à Riotord où il rejoint la route de la Deûme. Toutefois, nous ne nous prononcerons pas sur son importance qui semble relativement secondaire même si la continuité de son tracé ne pose aucun problème, ni manifestement son ancienneté dans la mesure où il constitue la limite de plusieurs paroisses sur une longue distance.

## I- D'Annonay à Satillieu et à Pailharès, cartes n°29 à 31

En direction du sud, Annonay est aussi relié à Satillieu et au delà au col du Faux par un itinéraire cheminant à l'est du Piedmont, au bord des premiers contreforts du Plateau. Mal documenté car traversant des secteurs couverts par aucun chartier où minutier de notaire, il n'est pas aisé à repérer avec précision. Au départ d'Annonay vers le sud, ce chemin apparaît en 1490 sous le nom de *l'iter quo itur de Annoniaco versus Satillacum*, passant au lieu non identifié de Barges <sup>(2598)</sup> et en 1454, sous le même nom, au lieu de *Laurineche*, dans le mandement d'Ay <sup>(2599)</sup>.

### D'Annonay à Satillieu

Le chemin de Satillieu, comme les autres itinéraires conduisant vers le sud, sort d'Annonay par la Porte et le Pont de Cance. Ensuite, il passe au lieu de la Petite Malautière (*parve malederiam*), non loin de Roiffieux puis au *Pillas Roffiaci*, à identifier avec le quartier des Pilles à Roiffieux <sup>(2600)</sup>.

Faute de renseignement plus précis sur la suite de son parcours, nous devons essayer de restituer son tracé à partir du cadastre et des cartes anciennes. Sur le cadastre napoléonien de Saint-Alban-d'Ay <sup>(2601)</sup> figure encore le chemin de Saint-Alban à Roiffieux, aujourd'hui presque perdu et ne subsistant pratiquement que sous la forme d'un

<sup>2597</sup> ) Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue, n°209.

<sup>2598</sup> ) AD 07, J 223.

<sup>2599</sup> ) AD 07, 90H 50.

<sup>2600</sup> ) AD 07, 90H 3, f°13v°.

sentier. Ce dernier correspond manifestement à notre axe. Après les Pilles, à Roiffieux, il continue par Chardons puis la Blache avant d'arriver à Saint-Alban-d'Ay. Le chemin entre ici dans le mandement d'Ay dans l'étendue duquel se prélève un péage<sup>(2602)</sup>.

Passé Saint-Alban-d'Ay, la route gagne la vallée de l'Ay par le quartier de Fiolebise. Une fois dans la vallée de l'Ay, elle ne peut divaguer sur une grande distance et se trouve confinée en rive gauche de la rivière jusqu'à Satillieu.

### De Satillieu à Pailharès

Aucun texte ne mentionne la continuation du chemin au-delà de Satillieu mais il y a fort à penser qu'à la fin du Moyen Age, la vallée de l'Ay ne constitue pas une impasse routière. Au contraire le chemin poursuivait probablement parcours en direction du sud soit vers le col du Faux, soit vers celui du Marchand où il rejoignait la route allant du sillon rhodanien au Velay par Lalouvesc. En effet, le péage du château de Mahun se lève en 1398 à Satillieu ce qui se comprendrait mal si la localité était située au fond d'une vallée sans issue donc sans passage autre que les circulations strictement locales<sup>(2603)</sup>. Faute d'indication précise, nous retiendrons donc la possibilité qu'au-delà de Satillieu, le tracé de la route suive la vallée de l'Ay puis celle du Malpertuis jusqu'au col du Faux. L'absence de péage associé au château de Seray, dont le mandement se situe immédiatement au sud de la vallée de l'Ay, laisse penser que la route ne pénètre pas dans celui-ci mais circule au fond de la vallée uniquement. Le nom même du ruisseau, « Malpertuis », évoque les difficultés de passage du chemin dans une vallée relativement étroite.

Ensuite, au-delà du col du Marchand, en direction de Pailharès, le chemin est bien identifié, par le Tracol et la Garde puis Royer.

Il est difficile de savoir si cette voie présente une réelle importance. Elle ne semble pas constituer un axe d'importance interrégionale première à égalité des vallées de la Cance et de la Deûme, mais il ne faut pas pour autant en faire un axe secondaire. Satillieu est d'ailleurs un poste de perception du péage de Mahun, château se trouvant à l'écart de toute route. Une transaction réglant un différend survenu en 1264 entre Aymar, seigneur de Beaudiner, et le seigneur de Mahun atteste ainsi des circulations empruntant cette route. Il est convenu par l'intermédiaire de Guigue, seigneur de Roche, que les vassaux du seigneur de Beaudiner seront exempts de tous droits de péage ou de pulvérage sur la terre de Mahun et tous les vassaux du seigneur de Mahun seront exempts de tous droits de péage ou de pulvérage sur la terre du seigneur de Beaudiner. En outre, les vassaux des deux seigneuries seront exempts de péage à Saint-Bonnet-le-Froid<sup>(2604)</sup>. Il est significatif que les vassaux du seigneur de Beaudiner, seigneurie située sur les confins du Vivarais et du Velay, obtiennent des franchises pour

<sup>2601</sup> ) Saint-Alban-d'Ay, cadastre de 1838, tableau d'assemblage.

<sup>2602</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2603</sup> ) AN, KK 1230.

<sup>2604</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3082/1.

le péage de Mahun qui est perçu à Satillieu et inversement, que les hommes de la seigneurie de Mahun, donc ceux du village de Satillieu, obtiennent des franchises pour les péages vellaves de Beaudiner et de Saint-Bonnet-le-Froid. Les circulations soutendant cette transaction évoquent directement les relations du Piedmont rhodanien avec le Velay par la vallée de l'Ay.

Plusieurs éléments permettent de supposer fortement que cette route existait dès le X<sup>e</sup> siècle, au moins jusqu'à Satillieu et sans doute au-delà vers Pailharès. Tout d'abord, la *villa que vocatur Satiliacus*, située *in agro Annonagicense*, est mentionnée dès 996 dans le cartulaire de Saint-André-le-Bas <sup>(2605)</sup>. Il est donc vraisemblable que le centre de la viguerie ait été relié à une villa périphérique de l'*ager* par une route, quel que soit son degré de développement. Dans ce même acte, figure aussi la mention comme confront d'une *via publica* passant par la villa de Satillieu. Certes, rien n'indique assurément que cette *via publica* soit la route qui nous intéresse ici, mais nous pouvons raisonnablement le présumer pour trois raisons.

Tout d'abord, le qualificatif de *publica* ne renvoie-t-il pas à une route liée au pouvoir public siégeant en la viguerie d'Annonay qu'elle rejoint ?

Le second élément plaidant en faveur de l'identification de la *via publica* de 996 avec la route de la vallée de l'Ay des trois derniers siècles du Moyen Age est le fait qu'en direction du sud, après Satillieu, elle rejoigne Pailharès, autre chef-lieu d'*ager*, ce qui justifierait le qualificatif de « public » employé en 996, cette route reliant les deux chefs-lieux de viguerie voisins.

Le troisième élément nous permettant de penser que cette route importante de 996 est bien la route reliant Annonay à Satillieu est d'ordre géographique. En effet, si l'on admet que la *villa* de Satillieu correspond pour l'essentiel à la paroisse de Satillieu, cette dernière ne devait pas s'étendre beaucoup plus loin que la seule vallée de l'Ay à laquelle la paroisse est confinée. La géographie de la *villa*, de fait très linéaire, ne laisse pas la place à une autre route importante, ni au X<sup>e</sup> siècle, ni après.

Il ressort donc que cette route d'importance moyenne au cours des derniers siècles du Moyen Age est certainement l'héritière d'un axe d'origine publique reliant deux chefs-lieux d'*agri*. Peut-être faut-il voir dans cette origine « administrative » la raison de son faible développement entre les XIII<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Son orientation nord-sud dictée par son rôle initial non commercial ne correspond en effet pas, nous le verrons par la suite, aux courants d'échanges dominants qui eux, sont orientés est-ouest.

### J- D'Annonay à Saint-Félicien, cartes n°22, 31 et 32

En direction du sud, Annonay est aussi relié à Saint-Félicien <sup>(2606)</sup>. Au départ et jusqu'à la vallée de l'Ay, le chemin en direction de Saint-Félicien se confond avec celui conduisant d'Annonay à Tournon. Deux chemins s'en détachent et permettent de gagner Saint-Félicien.

<sup>2605</sup> ) Cartulaire de Saint-André-le-Bas, n°157, p. 115.

<sup>2606</sup> ) AD 07, 1J 216.

### Par Preaux

Le premier quitte le chemin d'Annonay à Tournon peu après le passage de l'Ay pour continuer sur les contreforts de la vallée du Furon jusqu'à Préaux où il est mentionné en 1489 <sup>( 2607 )</sup>. Puis, passant selon toute vraisemblance par La Balayère et La Bruyère, le chemin arrive au Tracol et au col de Juvenet. Ensuite, nous le retrouvons à Vaudevant où il est mentionné en 1366 <sup>( 2608 )</sup> et en 1454 <sup>( 2609 )</sup>. Sur cette section, le toponyme « Malatray », situé au sud-ouest de Preaux, ne semble pas lié à la route médiévale, mais à un chemin de roulage récent, probablement issu du XVIII<sup>e</sup> siècle tant il s'inscrit mal dans le parcellaire.

Le tracé du parcours Vaudevant - Saint-Félicien pouvait sans doute se faire par deux axes. Le premier, le plus évident, doit emprunter la vallée de la Vivance, par laquelle Vaudevant et Saint-Félicien ne sont distants que de 4 à 5 kilomètres. Le second semble toutefois avoir prévalu et c'est d'ailleurs le seul à être mentionné dans la documentation consultée. De Vaudevant, la route poursuit vers le col du Gibet pour passer ensuite au lieu-dit de Létra <sup>( 2610 )</sup> puis au mas de Crumilhon <sup>( 2611 )</sup>, au territoire de Flachet <sup>( 2612 )</sup>, important carrefour où il rejoint les routes allant vers Saint-Agrève ou vers Tournon, mais aussi celle allant vers Saint-Bonnet-le-Froid.

### Par Saint-Victor

Le second axe quitte la route d'Annonay à Tournon à la sortie sud de Saint-Jeure-d'Ay. Nous le retrouvons ensuite mentionné au mas de Royol en 1340, depuis lequel en passant par Navas, il rejoint Saint-Victor <sup>( 2613 )</sup>. Sur cette section, ce chemin est nettement distinct de la route moderne qui ne passe plus par Royol et Navas mais chemine plus à l'est. Au-delà de Saint-Victor, le cheminement direct vers Saint-Félicien ne pose plus de problème en empruntant la route de Tournon à Lalouvesc.

Ces axes menant à Saint-Félicien ne sont globalement pas des routes très importantes et leur existence semble avant tout liée à la desserte du sud du plateau annonéen, comme c'est aussi le cas à la fin du Moyen Age pour la route qui mène d'Annonay à Satillieu.

<sup>2607</sup> ) AD 07, G 303.

<sup>2608</sup> ) AD 07, 1E 1589, f°14v°.

<sup>2609</sup> ) AD 07, 90H 50, f°16.

<sup>2610</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, 2935 est, Satillieu.

<sup>2611</sup> ) Le mas de Crumilhon mentionné en 1414 est sans doute à associer au mas de Crémilleux actuel.

<sup>2612</sup> ) AD 07, 1J 216, f°60v°.

<sup>2613</sup> ) AD 69, 48H 177, pièce 3.

La route conduisant d'Annonay à Tournon est toutefois mentionnée en 1414 à Saint-Félicien <sup>(2614)</sup>, mais devant les difficultés du parcours et la distance supplémentaire que représente ce tracé par rapport au chemin direct que nous avons déjà décrit (de 15 à 20 kilomètres), cette mention isolée ne peut en aucun cas être tenue pour représentative du cheminement courant pour relier Annonay à Tournon, ni Annonay au Velay.

## K- La route de Silon à Satillieu, cartes n°33 à 35

Un dernier axe relie la vallée du Rhône au Piedmont Annonéen. Il ne rayonne toutefois pas, à la différence des précédents, depuis Annonay même, mais chemine d'est en ouest sur la bordure sud du Piedmont. Ce chemin n'est mentionné qu'une fois dans les textes que nous avons consulté. En 1487, il confronte une parcelle située dans le mandement d'Oriol dont reconnaissance est rendue à Jean de Monastier <sup>(2615)</sup>.

### Un tracé antique ?

Le cadastre ancien nous permet de suivre son tracé sur une grande part de son parcours. Le chemin quitte la vallée du Rhône au niveau du petit port de Silon puis gravit rapidement le coteau en direction du château de Revirand pour ensuite cheminer sur le plateau séparant les vallées de l'Ay et de la Cance par Corme. Sur cette section, le chemin est dit sur le cadastre napoléonien « Chemin du port de Silon à Corme » <sup>(2616)</sup> et il présente à plusieurs reprises sur le terrain deux ornières nettes, quoi que peu profonde <sup>(2617)</sup>.

Après Corme, le chemin est ensuite appelé « Varogne » ou « Verogne » selon les planches du cadastre <sup>(2618)</sup>. Il continue sous cette appellation par le sud du hameau de Thoué, puis passant au nord d'Ardoix il arrive à La Croisette et Prat. Ensuite, toujours sous le nom de Verogne ou de Varogne, il entre sur la commune de Quintenas où il passe au lieu de Centuron <sup>(2619)</sup> pour finir par rejoindre la vallée de l'Ay et Satillieu par Prapérier.

La route reliant Silon à Satillieu, qui a été popularisée par l'érudition sous le nom de « Varogne », nom figurant sur le cadastre est probablement un axe d'origine antique. L'étymologie présentée pour Varogne voudrait que ce soit la contraction de *Via Rodania*,

<sup>2614</sup> ) AD 07, 1J 216, f°4v°.

<sup>2615</sup> ) ADA, 23J 11.

<sup>2616</sup> ) Ardoix, cadastre de 1832, tableau d'assemblage.

<sup>2617</sup> ) Les plus nettes sont visibles face au château de Revirand, lorsque la route marque un brusque virage vers le nord. Le substrat granitique pourtant très résistant est ici entaillé sur une dizaine de centimètres de profondeur.

<sup>2618</sup> ) Ardoix, cadastre de 1832, section de Manoha feuille A<sup>2</sup>, section d'Ardoix feuille D<sup>1</sup> ou section de Corme et Thoué feuille B<sup>1</sup>.

<sup>2619</sup> ) Quintenas, cadastre de 1832, tableau d'assemblage.

bien qu'aucun texte ancien ne nous ait jamais livré une telle appellation (<sup>2620</sup>). Constatons que le nom de Varogne ne s'applique pas uniquement à la route reliant le port de Silon à Satillieu qui nous occupe ici, mais qu'il désigne aussi la voie d'Antonin le Pieux qui chemine le long du Rhône, comme par exemple à Saint-Jean-de-Muzols (<sup>2621</sup>). Dans ce dernier cas, l'itinéraire en question est effectivement une voie romaine bien reconnue et assurée. Autre argument toponymique, le nom Satillieu, destination de la route, est d'origine antique, formé sur le nom d'homme *Satillius* complété du suffixe *-acum* (<sup>2622</sup>). Plusieurs sites antiques, ou indices de sites, jalonnent la route et ses abords comme à Corme, Ardoix, Rome, Manoha ou encore Pestrain (<sup>2623</sup>). Remarquons aussi que le tracé de la route passe à quelques centaines de mètres seulement au nord du village d'Ardoix mais n'effectue aucun détour pour y passer, de même qu'il évite Saint-Romain-d'Ay en passant au sud. Deux réseaux de chemins radioconcentriques très nets se développent autour de ces deux paroisses pour desservir leur terroir mais le chemin de Varogne ne s'y inscrit jamais. Il leur est tout à fait étranger et manifestement antérieur.

### Une variante médiévale ?

Parallèlement à cet itinéraire bien identifié et baptisé de bout en bout « Varogne » sur le cadastre napoléonien, nous suggérons qu'un second axe cheminant plus au sud, qui présente une aussi bonne continuité que le chemin nord dont il diffère globalement peu. Sur les cadastres anciens il est dit « chemin d'Ardoix à Saint-Romain-d'Ay ». Il se sépare du chemin de Varogne au niveau de Thoué, puis traverse Ardoix et continue ensuite parallèlement au chemin de Varogne à un ou deux kilomètres au sud de celui-ci. Sur la commune de Saint-Romain, il longe l'hôpital de Bille (<sup>2624</sup>) puis rejoint le chemin de Varogne au lieu-dit de Griottier.

Le premier chemin, dit de « Varogne », passant au nord serait antique ou du très haut Moyen Age comme nous venons de l'expliquer. Le second par contre, desservant mieux les centres de peuplement médiévaux et bordé d'un hôpital apparaît, quant à lui, plus tardif. La chronologie des carrefours ne laisse en outre subsister aucun doute sur cette question : le chemin sud s'embranchement nettement sur l'axe nord par deux bifurcations brusques.

Il convient de rester prudent sur l'importance de cet axe à la fin du Moyen Age. En effet, retenons tout d'abord qu'il n'est que rarement mentionné dans la documentation médiévale. Surtout, plus probant que tout argument *a silencio*, il passe à proximité

---

<sup>2620</sup> ) Guigal (M.) : « Les faux blocs à cupules de la Varogne », art. cit., p. 38.

<sup>2621</sup> ) Le « chemin de Varogne » figure sur le cadastre napoléonien et le lieu-dit de Varogne traversé par la voie d'Antonin figure aussi sur la carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> n°3035 ouest Tournon, au confluent du Doux et du Rhône.

<sup>2622</sup> ) Dauzat (A.) et Rostaing (C.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 645.

<sup>2623</sup> ) Renseignements Christelle Fraisse, Centre de Documentation Archéologique d'Alba-la-Romaine.

<sup>2624</sup> ) Cf. infra, p. [COMP].



immédiate des châteaux d'Oriol et de Revirand (<sup>2625</sup>) où ne se lève aucun péage entre le XIII<sup>e</sup> siècle et le XV<sup>e</sup> siècle. Peut-on concevoir une telle situation au bord d'un axe voyant passer un trafic commercial conséquent ? Certainement pas. Tout laisse donc à penser que nous sommes en présence d'un axe avant tout local, reliant le sud du Piedmont annonéen au Rhône, et ne connaissant pas un niveau de développement comparable à ceux reliant Annonay même au Rhône par Serrières, Andance ou encore Sarras.

A l'issue de ce tour d'horizon des chemins du Piedmont annonéen à la fin du Moyen Age, il apparaît qu'Annonay se trouve au centre d'une véritable étoile routière, en position de carrefour. Quatre routes relient la ville au Rhône et trois en partent en direction du Velay mais toutes ne semblent toutefois pas avoir la même importance. Les principales routes cheminant depuis le Rhône étaient incontestablement celles de Serrières et d'Andance et sans doute dans une moindre mesure, celles de Champagne et de Tournon. Celle de Sarras apparaît plus secondaire. Vers le Velay, les routes de la Deûme et de la Cance devaient toutes deux avoir plus d'importance que l'itinéraire par Satillieu et Lalouesc, celui passant par Saint-Félicien étant pour sa part assez largement d'intérêt « local ».

Parmi les routes convergeant vers Annonay, certaines semblent être plus anciennes que d'autres, altimédiévales pour le moins si ce n'est antiques. Ainsi, la route de la vallée de la vallée Deûme a eu une importance non négligeable dès l'Antiquité, de même peut-être que celle de la vallée de la Cance. La route d'Annonay à Satillieu et au-delà vers Pailharès est probablement elle aussi du haut Moyen Age, reliant deux chefs-lieux d'*agri* voisins, comme éventuellement celle de Tournon à Annonay et celle d'Annonay à Maclas, pour les mêmes raisons. L'axe de Champagne à Annonay présente pour sa part les caractères d'un axe antique, la route d'Annonay à Serrières étant quant à elle au moins en place dès les IX<sup>e</sup> ou X<sup>e</sup> siècles au moins.

De même, au sud la route dite « chemin de Varogne » au XIX<sup>e</sup> siècle et reliant Satillieu au Rhône apparaît, elle aussi, d'origine antique, mais elle semble avoir perdu beaucoup de son importance aux trois derniers siècles du Moyen Age.

## Chapitre 3 : Les chemins des abords de la vallée du Doux

Les abords nord et sud de la vallée du Doux sont empruntés par deux routes conduisant de la vallée du Rhône au Velay. La plus septentrionale relie Tournon à Saint-Bonnet-le-Froid et la plus méridionale passe par Saint-Agrève. Entre ces deux axes, un chemin relie Saint-Félicien à Boucieu-le-Roi et un autre Pailharès à Saint-Agrève. Traversant des régions assez bien documentées, ces routes sont renseignées par divers

<sup>2625</sup> ) Sur le château d'Oriol, cf Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 241 ; sur celui de Revirand, cf Laffont (P.-Y.) : « Le château de Revirand, données, nouvelles sur un petit *castrum* du haut-Vivarais », art. cité.

fonds. Mentionnons d'abord quelques terriers des comtes de Forez pour leurs possessions de Pailharès, ou encore le chartrier Du Bourg de Bosas pour le secteur de Lalouvesc et de Vaudevant. De même, le chartrier de la collégiale Saint-Julien, à Tournon, nous renseigne sur les chemins de la basse vallée du Doux, alors que les registres de notaire de Lamastre couvrent l'amont de la vallée.

## A- De Tournon au Puy par Saint-Félicien et Lalouvesc, cartes n°36 à 44

---

L'*iter quo itur de Tornone versus Anicium* est mentionné à de très nombreuses reprises à compter du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(2626)</sup>. Sur la partie vivaroise de son parcours, cette route est toutefois le plus souvent appelée « route de Tournon à Lalouvesc », comme par exemple lorsqu'elle sert de confront à une terre située au mandement de Seray, paroisse de Vaudevant, faisant l'objet d'une vente au XV<sup>e</sup> siècle<sup>(2627)</sup>. De nombreuses mentions dans plusieurs terriers et actes fonciers nous permettent de restituer l'essentiel de son tracé à partir de Saint-Victor, la première section de Tournon à cette paroisse étant par contre très mal documentée.

### a- De Tournon à Saint-Bonnet-le-Froid

Sur la première partie de son tracé, de Tournon à Saint-Victor, la route de Tournon à Lalouvesc et au Puy se confond avec celle d'Annonay à Tournon. Rappelons rapidement que le chemin quitte la vallée du Rhône par Tournon, important port rhodanien<sup>(2628)</sup> où se lève un péage portant sur les marchandises transitant par eau, donc voyageant sur le Rhône, mais aussi sur les convois passant par terre, donc sur la route du Puy. Ce péage se lève au moins dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(2629)</sup>. La route sort de la ville de Tournon par la *Portem Dulcis*. Comme son nom l'indique, cette dernière ouvre en direction du nord et de la vallée du Doux par où la route s'engage vers l'intérieur du Vivarais. Elle franchit le Doux pour passer en rive gauche de la rivière au niveau du Grand Pont puis s'élève rapidement en direction du nord. C'est au niveau du hameau de Crémolières que la route continuant vers Lalouvesc se sépare de celle d'Annonay qui continue vers le nord.

### De Crémolières à Saint-Félicien

De Crémolières, le chemin se dirige vers Saint-Victor où est mentionnée en 1414 la route allant de Saint-Victor au Puy<sup>(2630)</sup>, ou encore route de Lalouvesc à Saint-Victor en 1478<sup>(</sup>

<sup>2626</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. II, n°8823.

<sup>2627</sup> ) AD 58, 2F 822, pièce 2.

<sup>2628</sup> ) Cf. infra, p.630-632.

<sup>2629</sup> ) Cf. t. I, annxe n°13.

<sup>2630</sup> ) AD 07, 1J 216.

<sup>2631</sup> ). Entre le hameau de Crémolières et Saint-Victor, le cadastre nous permet de proposer une restitution du tracé de la route. La route actuelle passant par Les Clots ne semble aucunement ancienne au début du XIX<sup>e</sup> siècle. En effet, celle-ci est systématiquement surimposée au parcellaire, signe qu'elle est plus récente que ce dernier <sup>(2632)</sup>. Le chemin ancien semble passer beaucoup plus directement au sud, par la paroisse d'Etables où il est mentionné en 1492 <sup>(2633)</sup>. Depuis Crémolières, il quitte donc la route de Tournon à Annonay pour se diriger vers Chaveroches <sup>(2634)</sup>, continuant ensuite jusqu'au village d'Etables qu'il traverse pour atteindre le hameau de Blachon <sup>(2635)</sup>. Le chemin entrant sur la paroisse de Saint-Victor se poursuit par la maison forte de Corsas et Le Besset <sup>(2636)</sup> jusqu'au village de Saint-Victor même.

Après Saint-Victor, la route continue en direction de la paroisse voisine de Saint-Félicien. Entre Saint-Victor et Saint-Félicien, elle confronte en 1491 une terre située au lieu de Chercieu <sup>(2637)</sup>, au carrefour de la route allant de Saint-Victor au Puy et de Chercieu au moulin de Bosas <sup>(2638)</sup>. Elle est ensuite mentionnée à plusieurs reprises dans sa traversée de Saint-Félicien comme confront de diverses terres. En 1414, l'*itinere publico* de Tournon au Puy est mentionné au mas *Deus Charboniers* <sup>(2639)</sup> ou encore dans Saint-Félicien même <sup>(2640)</sup>. Entre Saint-Félicien et Saint-Victor, elle est aussi dite en 1489 « route de Pailharès à Tournon » <sup>(2641)</sup>.

Au sortir de Saint-Victor, la route est nettement identifiable sur le cadastre. Là encore, la route construite au XVIII<sup>e</sup> siècle, dite au début du XIX<sup>e</sup> siècle « grande route de Tournon à Lalouvesc », est venue se surimposer en certains secteurs au chemin ancien, qui subsiste toutefois en d'autres, où il est alors baptisé « ancien chemin » par opposition

<sup>2631</sup> ) AD 58, 2F 820, pièce 2.

<sup>2632</sup> ) Etables, cadastre de 1819, section B <sup>1</sup> dite de La Brousse et des Marion et section A <sup>3</sup> dite de Navas et Belhomme.

<sup>2633</sup> ) AD 07, G 305.

<sup>2634</sup> ) Etables, cadastre de 1819, section E <sup>2</sup> dite du Grand Perrin.

<sup>2635</sup> ) La Blache sur le cadastre d'Etables de 1819, section H <sup>2</sup> dite de Changean.

<sup>2636</sup> ) Saint-Victor, cadastre de 1837, section C <sup>1</sup> dite de Deyras.

<sup>2637</sup> ) Le lieu-dit de Chercieu ne figure ni sur la carte de Cassini, ni sur le cadastre de 1837. Nous proposons toutefois de le situer entre Saint-Victor et Saint-Félicien dans la mesure où un chemin en part en direction de la Daronne, chemin conduisant vers le sud au moulin de Bosas qui lui est bien localisé.

<sup>2638</sup> ) AD 07, G 355.

<sup>2639</sup> ) *Ibidem*, f°49v°.

<sup>2640</sup> ) *Ibidem*, f°4v°.

<sup>2641</sup> ) AD 07, G 303.

à la nouvelle route. Ainsi, l'ancien chemin, qui est certainement en de nombreux points l'héritier direct de l'axe médiéval, passe au sortir de Saint-Victor à quelques mètres au sud de la route actuelle. A partir du lieu-dit de Mourette <sup>( 2642 )</sup>, la route du XVIII<sup>e</sup> siècle effectue un détour vers le nord afin d'éviter un vallon. Une limite parcellaire nette et continue permet toutefois de penser que le chemin médiéval continuait pour sa part tout à fait droit. Ensuite, le chemin ancien se confond avec la route du XVIII<sup>e</sup> siècle jusqu'au lieu de Fontay où celle-ci dérive vers le nord alors que le « chemin ancien » continue droit vers Montrond puis passe au sud de Juny <sup>( 2643 )</sup> pour gagner le quartier de la Gerle <sup>( 2644 )</sup>. Si la route moderne traverse alors la Vivance sur le pont de la Gerle, le chemin ancien figurant sur le cadastre descend pour sa part vers le sud et ne la traverse qu'au hameau de Forot <sup>( 2645 )</sup> pour gagner ensuite Saint-Félicien en ligne droite. Remarquons que l'arrivée à Saint-Félicien se fait en face de l'emplacement supposé d'une porte médiévale, alors que le chemin que nous pensons être moderne arrive sur un faubourg auquel ne correspond aucune porte ancienne.

Pour finir, signalons qu'au niveau de Saint-Félicien la route traverse le mandement du château de Rochefort, mais qu'aucun péage ne semble être associé à ce site. Néanmoins, mal documenté, la plus grande prudence s'impose avant de conclure qu'il n'en a effectivement pas existé.

### De Saint-Félicien à Lalouvesc

Après Saint-Félicien, la route médiévale suit certainement un tracé plus direct que la route actuelle en direction du col du Gibet, tracé restant encore relativement lisible sur le cadastre. Il est net que la route principale du cadastre entre Saint-Félicien et le col du Gibet n'est pas la route médiévale. Elle n'en présente aucun caractère, serpentant fidèlement le long des courbes de niveau, de même qu'elle ne vient que très mal s'inscrire dans le parcellaire napoléonien qu'elle recoupe le plus souvent. Au contraire, une succession continue de plusieurs tronçons de chemins et de limites parcellaires rectilignes permet de restituer un axe direct passant au sud du hameau d'Amont semblant plus correspondre au chemin médiéval <sup>( 2646 )</sup>. Il est ici intéressant de noter l'évolution des tracés. Le chemin médiéval « coupe » le relief en droite ligne, n'hésitant pas à franchir un dénivelé important mais n'allongeant nullement la distance par de quelconques détours superflus. Le chemin du XVIII<sup>e</sup> siècle, passant plus au sud, présente déjà un tracé au profil plus doux, et ceci au prix d'un allongement sensible de la distance. La route actuelle, construite *ex nihilo* et ne figurant pas sur le cadastre napoléonien, pousse ce parti à l'extrême puisqu'elle effectue un détour de trois à quatre kilomètres afin d'offrir un profil

---

<sup>2642</sup> ) Saint-Victor, cadastre de 1837, section F<sup>1</sup> dite de Colange.

<sup>2643</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, sections B<sup>1</sup> et B<sup>2</sup> dites de Brintenas.

<sup>2644</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, section A<sup>1</sup> dite de Saint-Félicien.

<sup>2645</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, section B<sup>2</sup> de Brintenas.

<sup>2646</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, section A<sup>1</sup> dite de Saint-Félicien.

sans aucune forte pente.

A partir du col du Gibet la route traverse le nord de la paroisse de Pailharès. Nous la retrouvons *al Vernelh* dès 1276 à proximité du lieu de *Letraco*<sup>(2647)</sup>, désignée sous le nom d'*iter de Letraco*<sup>(2648)</sup>. Le lieu-dit de *Letraco* est à identifier avec le lieu de Létra actuel<sup>(2649)</sup>. En 1294, c'est l'*iter de Turnone apud La Louves* qui passe au lieu-dit de *Vernelh*<sup>(2650)</sup>. Sur ce tronçon, la route actuelle se confond avec le chemin qualifié sur le cadastre « d'ancien chemin », le tracé dit alors « grande route » passant plus au nord. Sur cette section, elle est mentionnée en 1478 comme confront d'une terre vendue au territoire de *Longa Roveyra*, située au mandement de Seray, que la route longe alors sur sa limite sud<sup>(2651)</sup>. Circulant sur la limite des mandements de Rochebloine au sud et de Seray au nord, la route longe le flanc méridional de la serre de la Graille puis passe au sud du mas d'Oternaud<sup>(2652)</sup> où l'*itinere regio tendente de Aovesco apud Turnone* confronte une terre vendue dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(2653)</sup>.

Après la serre de la Graille<sup>(2654)</sup>, le chemin continue par Grimaud jusqu'au col du Marchand, au nom évocateur, puis par le col du Faux. Au niveau de ces deux cols, la route de Tournon à Lalouvesc et au Puy croise la route allant de Pailharès à Annonay que nous avons déjà évoquée. Avant d'arriver au col du Marchand, la *strata de Valisventis versus Aovesco*, qui n'est autre que la route de Tournon au Puy, sert de limite à la *Cham de Bastencs* en 1281<sup>(2655)</sup>.

Sur cette section, le chemin traverse le nord du mandement de Rochebloine. Dans l'étendue de ce dernier se lève peut-être un péage attesté une seule fois en 1310<sup>(2656)</sup>. Nous ne savons toutefois pas où celui-ci se levait, le château de Rochebloine étant implanté plusieurs kilomètres au sud de la route. Peut-on suggérer qu'un poste de perception existait au lieu-dit de Létra ? L'association du lieu-dit et de la route est étroite ainsi qu'en témoigne peut-être le toponyme<sup>(2657)</sup>. En outre, le lieu de Létra n'est jamais

<sup>2647</sup> ) Actuellement, lieu-dit de Létra, commune de Pailharès, carte I.G.N. 2935 est, Satillieu.

<sup>2648</sup> ) AN, P 494, cote 1410.

<sup>2649</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, section A<sup>3</sup> dite de Colin.

<sup>2650</sup> ) A. Nat., P 494, cote 1456.

<sup>2651</sup> ) AD 58, 2F 820, pièce 2.

<sup>2652</sup> ) Commune de Vaudevent, carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> n°2935 est, Satillieu.

<sup>2653</sup> ) AD 58, 2F 822, pièce 2.

<sup>2654</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, section A<sup>1</sup> dite de Colin.

<sup>2655</sup> ) AD 07, 13J 7.

<sup>2656</sup> ) AN, P 1397/1, cote 469 ; cf. t. I, annexe n°13.

localisé dans les textes par rapport au chef-lieu de paroisse, en l'occurrence Pailharès, comme c'est généralement le cas, mais toujours par rapport au chef-lieu de mandement, pourtant très éloigné, de Rochebloine. Pour finir, notons que la route prend parfois le nom de *strata de Letraco*. Ne peut-on pas proposer que cette appellation porte sur la section sur laquelle s'étendent les droits de péage de Létra? Restons toutefois prudents.

Notons encore qu'à partir du col du Gibet et presque jusqu'à Lalouvec, la route sert de limite de paroisse entre Pailharès et Vaudevant puis entre Lalouvec et Satillieu sur une distance de huit kilomètres, signe de l'ancienneté du tracé.

La route, enfin, arrive à Lalouvesc où nous la retrouvons mentionnée à de très nombreuses reprises du XIII<sup>e</sup> siècle au XV<sup>e</sup> siècle. En 1294, c'est l'*iter de Turnone apud La Louves* qui confronte une terre située dans le mandement de Rochebloine<sup>(2658)</sup>, et en 1478, l'*itinere publico quo itur de Alovesco apud Vallisventum et Sanctum Victorum* confronte une terre dans le mandement de Seray<sup>(2659)</sup>. Lalouvec est en outre un poste de perception du péage du mandement de Mahun, que l'on retrouve mentionné conjointement avec le poste de Satillieu. En effet, le château de Mahun<sup>(2660)</sup>, centre d'un vaste mandement s'étendant sur plusieurs vallées, n'est pas lui-même situé sur un axe de circulation commercial développé. Le péage ne semble donc pas s'y percevoir directement mais se lève au contraire sur les marges du mandement qui, comme à Lalouvesc au sud, est bordé de routes importantes<sup>(2661)</sup>.

### De Lalouvesc à Saint-Bonnet-le-Froid

Après Lalouvesc, nous manquons de textes médiévaux pour retrouver le tracé précis de la route. Tout au plus sait-on qu'elle continue en direction de Saint-Bonnet-le-Froid où elle entre sur le plateau vellave. En effet, lorsqu'en 1252 Aymar de Beaudiner confirme le legs testamentaire de Guillaume son père en faveur de l'abbaye de Saint-Ruf, il le complète par divers biens situés entre la cime du mont dit *Garda Oliver*, sur la route de Tournon au Puy, jusqu'au village de *Follet*, à une fontaine près de l'église de Saint-Bonnet, la vente comprenant les lieux de Saint-Julien, *Maernas* et de *Follet*<sup>(2662)</sup>. Ces toponymes ne figurant plus aujourd'hui sur aucun cadastre ni carte, ils ne nous sont pas d'un grand

<sup>2657</sup> ) Les linguistes ne se prononcent pas totalement sur l'étymologie de Létra, proposant deux solutions. Il peut s'agir soit d'un toponyme formé de Let suivi du suffixe *-acus* ou bien d'un dérivé classique de *strata*. [Discussion avec M. Georges Massot, professeur-agrégé de lettres classiques au lycée d'Aubenas, toponymiste vivarois]

<sup>2658</sup> ) AN, P 494, cote 1456.

<sup>2659</sup> ) AD 58, 2F 820, pièce 2.

<sup>2660</sup> ) Sur le château de Mahun et son mandement, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 193.

<sup>2661</sup> ) Sur le péage de Mahun et le poste de perception de Lalouvesc, cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2662</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. II, n°8823.

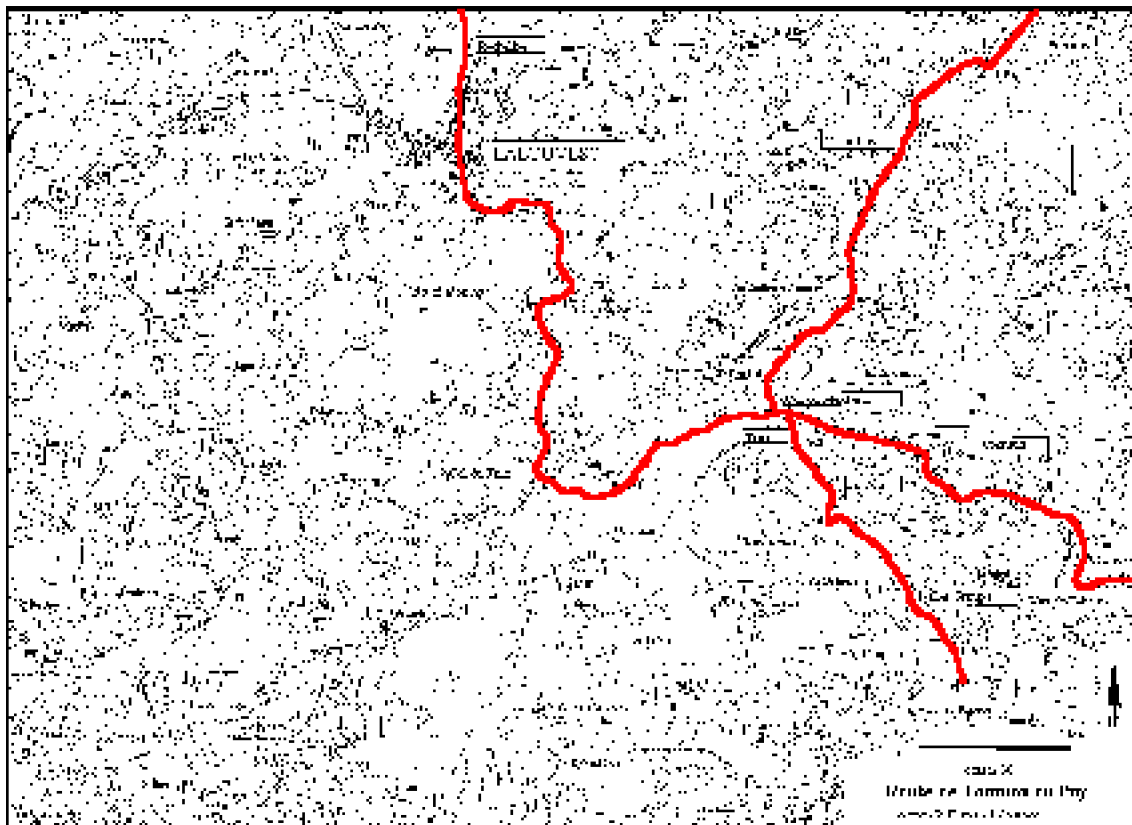
secours pour restituer le tracé de la route de Lalouvesc à Saint-Bonnet. Seul le cadastre peut nous permettre d'émettre une hypothèse d'itinéraire. Au sortir de Lalouvesc, le chemin dit « ancien » sur le cadastre, par opposition à la « grande route », se dirige vers le nord par le hameau de Rochelipe, puis passe au quartier des Champs. A partir de là, il se confond avec la limite des paroisses de Lalouvesc et de Saint-Symphorien de Mahun, limite qu'il suit vers l'est en direction de la Bosse<sup>(2663)</sup>. Ensuite jusqu'au col du Rouvey<sup>(2664)</sup>, le chemin ancien et la route du XVIII<sup>e</sup> semblent confondus. Après le col du Rouvey en direction de Saint-Bonnet, il est net sur le cadastre que le tracé de la route actuelle ne suit pas fidèlement celui du chemin ancien. Au niveau du Bois des Ranchonnières, le chemin ancien passe plus au nord que la route actuelle et suit la limite des paroisses de Saint-Pierre-sur-Doux et de Saint-Julien-Vocance jusqu'au lieu-dit du Bouillot, sur près de quatre kilomètres. Ce petit axe direct est d'ailleurs dit en 1832 « ancien chemin dite coursière »<sup>(2665)</sup>. Peu avant Saint-Bonnet-le-Froid, au niveau du col des Baraques, la route de Tournon est rejointe par celle venant d'Annonay par la vallée de la Cance précédemment décrite.

Même si aucun texte médiéval ne mentionne le chemin entre Lalouvesc et Saint-Bonnet-le-Froid, nous pouvons raisonnablement penser que l'axe retenu est médiéval. D'une part, la physionomie générale très rectiligne du chemin autour duquel semble avoir été établie la route au XVIII<sup>e</sup> siècle, dont la R.D. 532 est l'héritière directe, correspond à ce que nous avons rencontré en de nombreux autres cas mieux documentés. D'autre part, la route sert de limite de paroisse dès que celle-ci n'est plus établie sur un élément de relief caractéristique, ici en l'occurrence un rebord de plateau, ce qui constitue le signe assuré de son ancienneté.

<sup>2663</sup> ) Lalouvesc, cadastre de 1832, section B<sup>1</sup> dite de Lalouvesc.

<sup>2664</sup> ) Saint-Pierre-des-Macchabés, cadastre de 1832, section C<sup>3</sup> dite de Rouvey.

<sup>2665</sup> ) Saint-Pierre-des-Macchabés, cadastre de 1832, section C<sup>1</sup> dite de Rouvey.



Carte n°38

Au débouché sur le plateau vivaro-vellave, Saint-Bonnet-le-Froid est un poste de perception du péage du mandement de Beaudiner mentionné dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle ( <sup>2666</sup> ).

### **b- De Saint-Bonnet-le-Froid au Puy**

Au-delà de Saint-Bonnet-le-Froid, la documentation médiévale est plus rare et ne nous renseigne moins sur le tracé de la route. Un plan du XVIII<sup>e</sup> siècle, établi en vue de la modification des tracés routiers au départ de Saint-Bonnet vers le Velay représentant trois chemins existants, nous est donc d'un grand secours ( <sup>2667</sup> ). Le chemin le plus au nord,

<sup>2666</sup> ) Cf supra, t. I, annexe n°13. Sur la château et le mandement de Beaudiner, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 47.

<sup>2667</sup> ) AD 07, C 792.



attesté en 1459, rejoint Montfaucon, bailliage royal de Velay en passant par Montregard <sup>(2668)</sup>. Il s'y raccorde à la route de la vallée de la Deûme déjà évoquée qui ensuite mène au Puy. En situation intermédiaire, un peu plus au sud, un second chemin continue vers Tence et Saint-Hostien où il rejoint la route d'Yssingeaux au Puy. Enfin, complètement en direction du sud, un chemin passe par Devesset rejoint Saint-Agrève et par-delà Le Puy. De Devesset, un chemin repart aussi en direction de Montfaucon en passant par Lavenent, Le Mas de Tence et Montregard, mentionné dans plusieurs terriers de la commanderie des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem de Devesset en 1459 <sup>(2669)</sup> et en 1461 <sup>(2670)</sup>.

De tous ces itinéraires, le chemin passant par Tence devait être le plus emprunté car le plus direct, suivant la ligne la plus droite possible, à la différence de ceux de Montfaucon et Yssingeaux ou de Devesset et Saint-Agrève qui représentent des détours significatifs.

### De Saint-Bonnet à Tence

Faute de textes, nous sommes contraints de tenter de restituer son tracé à partir du cadastre. Il semble que le chemin ancien ait pour l'essentiel été repris par la R.D. 18 jusqu'à Tence. Ce chemin ancien sur lequel est venue se surimposer la route actuelle est-il médiéval ? Nous ne pouvons l'affirmer, mais notons qu'il était déjà en place au XVIII<sup>e</sup> siècle, dès avant que les travaux visant à améliorer les relations entre le Velay et le Vivarais soient effectués <sup>(2671)</sup>. Ce chemin, au moins antérieur au XVIII<sup>e</sup> siècle et peut-être médiéval, quitte Saint-Bonnet en direction du sud-ouest par le même tracé que la route actuelle. Toutefois, au niveau de Fort du Pré, le tracé probablement médiéval se sépare de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle en suivant un axe plus méridional, passant par le lieu-dit évocateur Malacharreyre puis par Beauvert. Ensuite, entre Beauvert et Les Fayes, il passe du côté nord de la route actuelle jusqu'à Lou Bouzalou. A ce niveau, il traverse le ruisseau de Malatray au lieu-dit de Malatray puis il repasse au sud jusqu'au lieu-dit des Hostes pour ensuite rejoindre Tence par les Mazeaux.

### De Tence au Puy

Le passage de la route au village de Tence est attesté en 1294 lors de la concession d'un droit de foire et de marché à la population par leur prieur, seigneur du lieu <sup>(2672)</sup>.

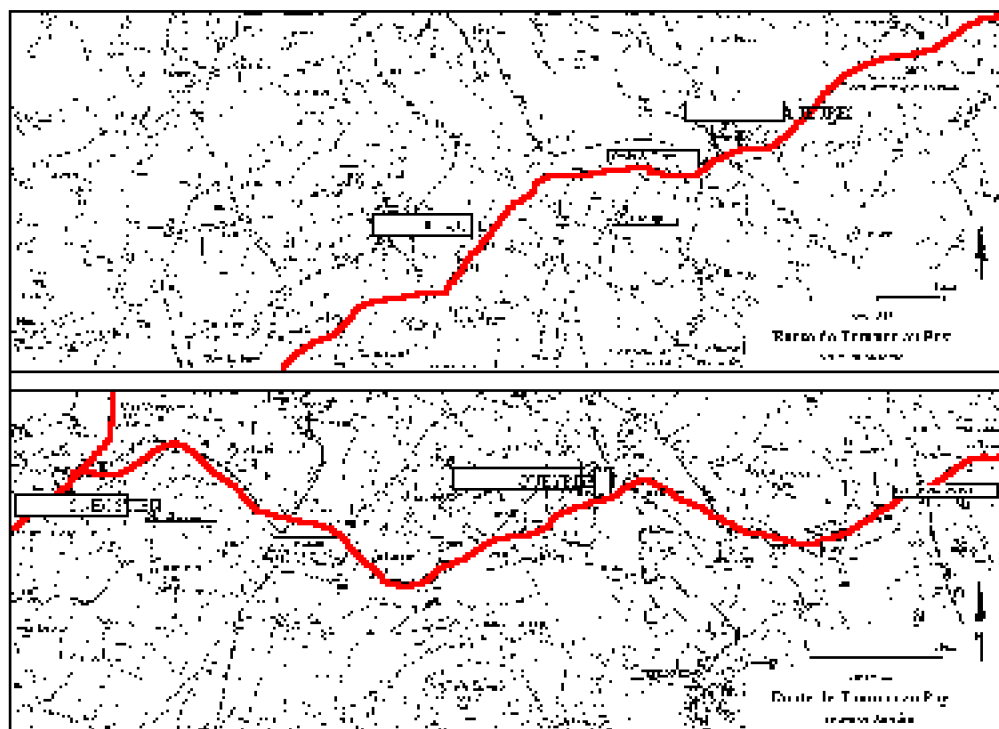
<sup>2668</sup> ) AD 69, 48H 1678, f°11.

<sup>2669</sup> ) AD 69, 48H 1678, f°3.

<sup>2670</sup> ) AD 07, 105H.

<sup>2671</sup> ) AD 07, C 792.

<sup>2672</sup> ) AD 69, D 145.



Cartes n° 43-44

Au-delà de Tence, la route s'éloigne de notre domaine d'étude, mais il est néanmoins possible d'en esquisser les grandes lignes. Elle traverse un modeste ruisseau sur une planche elle aussi attestée en 1294, avant d'arriver à Sallis. De là, la continuité du tracé est nette par Joux, Pouzols et les Moulins puis les Quatres Routes jusqu'à Saint-Jeures. Ensuite, passant par Araules, le chemin arrive au droit du *castrum* de Queyrières auquel sont associés des droits de péages <sup>(2673)</sup> puis, contournant le Mont Chiroux, il rejoint à Saint-Hostien la route d'Yssingeaux qui lui permet de gagner le Puy.

Bien individualisé et désigné à de nombreuses reprises comme une route du Rhône au Puy, l'importance de cet axe ne fait pas de doute. En outre, au XV<sup>e</sup> siècle, il est parfois qualifié d'*itinere regio* signe de son développement et de son statut privilégié par rapport aux autres axes du secteur, simples chemins publics <sup>(2674)</sup>.

<sup>2673</sup> ) Lascombe (A.): *Répertoire général des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 120.

La situation des péages de Mahun et de Beaudiner est elle aussi tout à fait significative du développement de la route du Rhône au Puy par Lalouvesc et Saint-Bonnet-le-Froid. En effet, ces deux châteaux, situés très à l'écart de l'axe routier, ont disposé des postes de perception sur l'itinéraire même, respectivement à Lalouvesc et à Saint-Bonnet-le-Froid <sup>( 2675 )</sup>. En ce qui concerne le péage du mandement de Rochebloine, mal renseigné, nous ne savons pas où il se lève et rien n'assure que les seigneurs de ce château, lui aussi très à l'écart de la route, ait implanté un poste au nord du mandement. C'est toutefois très probable et nous pensons qu'il a pu être implanté à proximité du carrefour routier de Létra, non loin du mas de *Vernelh*.

Outre la situation des postes de perception de péage qui rend compte des circulations traversant les mandements de Beaudiner et de Mahun, l'assignation d'une rente sur le péage de Beaudiner - Saint-Bonnet-le-Froid en faveur de l'hôpital du Saint-Esprit de Saint-Saturnin-du-Port, en 1281, témoigne elle aussi clairement de l'ouverture de cette région vers le sillon rhodanien, par le biais de cette route <sup>( 2676 )</sup>. De même, le chemin de Tournon au Puy par Lalouvesc et Saint-Bonnet se trouve en arrière-plan d'un conflit opposant les seigneurs de Beaudiner et de Mahun au XIII<sup>e</sup> siècle. En 1264, il est convenu entre ceux-ci que les vassaux du seigneur de Beaudiner seront exempts de tous droits de péage ou de pulvérage sur la terre de Mahun et que tous les vassaux du seigneur de Mahun seront exempts de tous droits de péage ou de pulvérage sur la terre du seigneur de Beaudiner. De plus, les vassaux des deux seigneuries seront explicitement exempts de péage à Saint-Bonnet-le-Froid <sup>( 2677 )</sup>. Une attention toute particulière semble portée au poste de perception de péage de Saint-Bonnet-le-Froid, qui commande plusieurs directions, vers le Velay comme vers le Vivarais où il ouvre sur Annonay et surtout sur Tournon par la route de Lalouvesc.

Les mentions directes de marchands et de voyageurs empruntant cette route demeurent toutefois rarissimes, essentiellement pas manque de registres de notaires pour les localités jalonnant le parcours. Retenons cependant que le port de Tournon, qui est au bout de la route à son débouché dans la vallée du Rhône, apparaît comme l'un des plus sûrs du Rhône moyen, surtout du fait de la stabilité de ses rives rocheuses et semble-t-il aussi en raison du savoir faire des Tournonais en matière de bac à traile <sup>( 2678 )</sup>. Ainsi, lorsque les marchands dauphinois, et principalement romans, se rendent aux foires du Puy au tout début du XVI<sup>e</sup> siècle, ils traversent le Rhône à Tournon. Ils empruntent ensuite soit la route que nous venons de décrire passant par Lalouvesc, soit celle de la vallée du Doux qui lui est parallèle au sud <sup>( 2679 )</sup>.

Si l'importance de la route de Lalouvesc aux trois derniers siècles du Moyen Age ne

<sup>2674</sup> ) AD 58, 2F 822, pièce 2.

<sup>2675</sup> ) Cf t. I, annexe n° 13.

<sup>2676</sup> ) Bruguier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire...*, op. cit., n°CXIX.

<sup>2677</sup> ) A. Nat., H<sup>4</sup> 3082/1.

<sup>2678</sup> ) Rossiaud (J.) : *Imaginaire et réalité d'un fleuve...*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 367.

fait pas de doute, elle semble avoir perdu de son importance par la suite puisqu'elle ne figure ni sur la carte de Cassini, ni sur la carte routière de la sénéchaussée de Beaucaire dressée par Ducros. Seule y est tracée la route empruntant le flanc sud de la vallée du Doux, qui à l'heure actuelle est encore la route couramment utilisée pour se rendre de Tournon au Velay. La route par Saint-Félicien et Pailharès a aujourd'hui perdu toute son importance médiévale et ne dessert plus que la région de Lalouvesc.

Autant nous avons pu cerner sans difficulté l'importance de la route à la fin du Moyen Age, autant en proposer une datation est problématique. Les éléments permettant de penser que nous sommes en présence d'un itinéraire existant déjà au haut Moyen Age sont ténus. Retenons toutefois que le chemin constitue sur une grande distance la limite de plusieurs paroisses. Ainsi, indépendamment de lignes de relief dominant, il sépare Vaudevent et Pailharès puis Satillieu et Lalouvesc, et pour finir, Saint-Pierre-sur-Doux et Saint-Julien-Vocance. Sans doute est-il donc antérieur au IX<sup>e</sup> ou au X<sup>e</sup> siècles alors que se fixent durablement les limites paroissiales.

Autre élément pouvant plaider en faveur de l'ancienneté de la route, Pailharès est le chef-lieu d'une viguerie mentionnée à cinq reprises entre 953 et 1040<sup>(2680)</sup>. Nous avons déjà par ailleurs suggéré que la route passant à Satillieu et venant d'Annonay mentionnée en 996 reliait dès lors Annonay et Pailharès, tous deux chefs-lieux d'*agri*. Pourquoi n'en serait-il pas de même avec les chefs-lieux d'*agri* de Tournon et de Colombier-le-Vieux<sup>(2681)</sup> qu'une route relierait à Pailharès?

Néanmoins, il est peu probable qu'elle soit antérieure au VIII<sup>e</sup> siècle, la région de Pailharès, Saint-Félicien et Lalouvesc qu'elle traverse apparaissant alors comme presque vierge de peuplement, sa mise en valeur étant avant tout le fait des siècles carolingiens<sup>(2682)</sup>.

S'il peut donc être raisonnablement envisagé que la route puisse être au moins des IX<sup>e</sup> ou X<sup>e</sup> siècles, rien n'indique qu'elle ait alors été d'une importance autre que locale.

### B- De Tournon au Puy par Saint-Agrève, cartes n°45 à 58

---

Un second axe, parallèle à celui passant par Saint-Bonnet-le-Froid, relie Tournon au Velay en cheminant plus au sud, suivant la vallée du Doux et débouchant sur le plateau au niveau de Saint-Agrève. C'est sans doute, nous le verrons, l'un des plus importants et des plus anciens de la région. Entre Tournon et Le Puy, on peut distinguer trois sections bien différentes de par leurs caractères topographiques et climatiques. D'abord, jusqu'à Lamastre, le chemin reste à basse altitude, longeant la vallée du Doux. Ensuite, de

<sup>2679</sup> ) AM Romans, CC 472, f°280.

<sup>2680</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Pouvoirs, châteaux et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., vol. I, p. 97.

<sup>2681</sup> ) La route de Tournon au Puy par Lalouvesc ne passe certes pas directement à Colombier-le-Vieux, chef-lieu de la viguerie mais n'en est distante que de quelques kilomètres en direction du nord.

<sup>2682</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., vol. I, p. 97.

Lamastre à Saint-Agrève, il s'élève en direction du plateau vivaro-vellave, sur lequel il chemine pour finir de Saint-Agrève au Puy.

## a- De Tournon à Lamastre

### De Tournon à Saint-Barthélemy-le-Plain

Au départ de Tournon, le chemin de Saint-Agrève suit lui aussi la vallée du Doux comme les chemins conduisant à Annonay et à Saint-Bonnet-le-Froid. Peu après Tournon, nous le retrouvons en 1410 au lieu-dit de *Ulmo*, situé au quartier de Saint-Just, encore localisé sur les cartes I.G.N.<sup>(2683)</sup>. A ce niveau, le chemin est qualifié d'*itinere publico regio*<sup>(2684)</sup>. Plus loin, le lieu-dit de Malpas évoque clairement le passage de la route au niveau où la vallée du Doux se resserre en une gorge assez étroite, posant des problèmes de franchissement qui ne seront résolus qu'au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle lors de l'élargissement de l'itinéraire<sup>(2685)</sup>. Une centaine de mètres après le Malpas<sup>(2686)</sup>, la route arrive face aux deux ponts permettant de traverser le Doux, soit le pont « de César » avant 1252, soit le Grand Pont à la fin du Moyen Age. A ce niveau, les itinéraires vers Annonay et vers Saint-Bonnet quittent la route de Saint-Agrève et traversent la rivière pour continuer vers le nord.

Après le pont du Doux qu'il ne franchit pas, le chemin de Saint-Agrève reste au sud de la rivière, en rive droite, pour rejoindre Saint-Barthélemy-le-Plain. Le cadastre napoléonien de Tournon le représente passant au ras de la rivière, une dizaine de mètres en contrebas de la route actuelle<sup>(2687)</sup>. Comment s'effectuait la traversée du Douzon ? Aucun texte ne vient nous renseigner sur l'éventuelle existence d'un pont au Moyen Age et l'édifice actuellement encore en usage évoque indéniablement les ouvrages du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il semble difficile de faire remonter sa construction au-delà du XVII<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, l'actuelle arche unique vient prendre appui sur des substructions plus anciennes, formant des avants et arrières-becs triangulaires arasés à un mètre de hauteur tout au plus, qui semblent devoir être attribuées à un ouvrage antérieur. Serait-il médiéval ? Il est impossible de l'affirmer, mais remarquons que l'emplacement du pont correspond tout à fait à ce que l'on peut observer pour les autres ouvrages dont la datation médiévale est assurée. Les concepteurs de l'ouvrage ont profité ici, comme ailleurs, d'un rétrécissement de la vallée permettant de limiter la portée de l'arche, les hautes rives rocheuses offrant de plus la possibilité d'élever assez facilement le tablier du pont par rapport au niveau des eaux et de le rendre donc moins vulnérable aux crues.

<sup>2683</sup> ) Carte 1/25000<sup>e</sup>, n°3035 ouest, Tournon.

<sup>2684</sup> ) AD07, G 265.

<sup>2685</sup> ) AD 07, C 866, pièce n°8.

<sup>2686</sup> ) Tournon, cadastre de 1819, section F dite de Ferrand.

<sup>2687</sup> ) Tournon, cadastre de 1819, section F dite de Ferrand.

Sans rien affirmer, retenons donc que l'emplacement est propice pour l'établissement d'un pont dès le Moyen Age, ce dont témoignent peut-être quelques maçonneries anciennes conservées.

A partir du pont du Duzon et jusqu'à Saint-Barthélemy-le-Plain, le chemin n'est documenté par aucun texte médiéval. Les cartes anciennes, le cadastre et la toponymie permettent cependant d'esquisser son tracé. Au niveau du pont, deux itinéraires cadastrés s'inscrivant très bien dans le parcellaire signe de leur relative ancienneté au début du XIX<sup>e</sup> siècle, rejoignent Saint-Barthélemy. Au nord, un sentier emprunte la vallée du Doux sur une centaine de mètres avant de monter très directement par de très courts lacets en direction du hameau de Gouyet<sup>(2688)</sup>, au sommet de la crête, pour ensuite continuer sur celle-ci jusqu'au hameau de la Raviscole<sup>(2689)</sup>. Cet itinéraire, de par ses caractéristiques topographiques évoque le tracé d'un chemin médiéval, affrontant la pente en droite ligne afin de gagner une crête où le cheminement linéaire est très aisé. De plus, le toponyme Raviscole est un indice fort jalonnant le parcours du chemin.

Le second axe cadastré quitte le pont en direction du sud. C'est le chemin figurant sur la carte de Cassini et que sur celle de Ducros. Ce chemin passe par le sud du hameau de Bonnevie<sup>(2690)</sup> pour rejoindre le premier peu avant le quartier de la Raviscole. Le toponyme Bonnevie évoque pour sa part indéniablement le passage de la route. Ce chemin est-il ancien ou s'agit-il d'une modification de tracé réalisée en vue de permettre le roulage qui est rigoureusement impossible par l'axe nord ? A aucun moment ce chemin ne vient se surimposer à des limites parcellaires préexistantes ce qui laisse penser que si de tels travaux ont été effectués, ce tronçon n'en est pas pour autant une construction *ex nihilo*. Retenons toutefois que le tracé nord présente des caractères plus anciens, liés au portage par mulet et non au roulage.

De la Raviscole jusqu'à Saint-Barthélemy-le-Plain, le cadastre ne présente qu'un seul axe et aucune limite parcellaire continue qui ne soit liée au relief peut laisser penser qu'un autre itinéraire ait existé. La grande boucle qu'effectue la route actuelle vers le nord n'existait pas encore en 1816. A Saint-Barthélemy-le-Plain, la route traverse le village, puis peut après, elle se scinder en deux axes, l'un passant par la bastide de Boucieu, l'autre l'évitant en restant sur le plateau.

### Par Boucieu et les rives du Doux

La bastide de Boucieu, de création tardive puisque fondée en 1291<sup>(2691)</sup>, est postérieure à la route et n'est reliée à cette dernière que par deux axes descendant au fond de la vallée du Doux. Ceux-ci sont mentionnés à plusieurs reprises à Boucieu même en direction de Tournon, comme en direction de Lamastre et du Puy.

<sup>2688</sup> ) Saint-Barthélemy-le-Plain, cadastre de 1816, section D, dite de Chabanet.

<sup>2689</sup> ) Saint-Barthélemy-le-Plain, cadastre de 1816, section E, dite de Saint-Barthélemy.

<sup>2690</sup> ) Saint-Barthélemy-le-Plain, cadastre de 1816, section D, dite de Chabanet.

<sup>2691</sup> ) Sur Boucieu-le-Roi, cf. t. I, p. 481-482.

En direction de Tournon, en 1410, la *carrerria* de Boucieu à Tournon longe le Doux au sortir de Boucieu ce qui nous donne une indication de sa direction générale <sup>(2692)</sup>. Ici, la route est désignée par le terme rarissime en milieu rural, de *carrerria*, et non par la très courante *via*, ou encore par *itinere*. Sans doute faut-il voir dans ce choix le fait que nous soyons très proches du bourg et que la route est encore considérée comme le prolongement de la rue centrale de Boucieu. En 1463, un acte nous permet de mieux situer le passage de la route dans Boucieu. Un jardin situé *in eodem loco Borcii*, est confronté par la *carrerria antiqua eisdem loci qua itur de ipso loco Borcii ad locum Turnone* <sup>(2693)</sup>. Au sortir de Boucieu en direction de Tournon, la route se heurte rapidement aux gorges du Doux qui lui impose de quitter les berges de la rivière et de venir se raccorder rapidement à l'axe principal passant par Colombier-le-Jeune. Sur le cadastre, figure encore un chemin pouvant correspondre à notre route. Celui-ci constitue le prolongement de la rue principale de Boucieu vers l'est. Il passe par les lieux-dits de Fay <sup>(2694)</sup>, puis de Tracoulaud <sup>(2695)</sup>, déformation diminutive du Tracol que l'on rencontre fréquemment le long des routes. Pour finir, il se rattache à l'axe principal au niveau du hameau de Dielle.

Depuis Boucieu, un autre chemin part en direction de Lamastre désigné en 1300 alors qu'il passe au territoire de Saint-Chaffre, à côté de la dite villeneuve [de Boucieu], *subtus lo bachas in quo aqui adaquntur juxta strata seu viam per quam itur a dicta villa* [de Boucieu] *ad civitatem Aniciensis* <sup>(2696)</sup>. C'est la seule mention médiévale que nous en ayons. Le cadastre et la documentation du XVIII<sup>e</sup> siècle permettent de proposer un tracé. Le lieu-dit de Saint-Chaffre a disparu du cadastre napoléonien, toutefois, le toponyme de la Chapelle <sup>(2697)</sup> peut nous rappeler le souvenir de la présence des moines de Saint-Chaffre. Ce lieu-dit est justement situé sur un sentier encore partiellement cadastré en 1832. Ce sentier est cité au XVIII<sup>e</sup> siècle, lorsqu'il est envisagé de modifier le tracé des chemins du secteur, modifications qui aboutiront à l'établissement des itinéraires actuels. Il est alors noté qu'un chemin descendait de la route de Tournon à Lamastre vers Boucieu. Il se séparait de la grande route au niveau de Ratier, mais est dit « perdu », totalement embroussaillé au XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(2698)</sup>. Ce peut donc bien être notre chemin médiéval délaissé, abandon que viennent sceller les travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle. Au sortir de Boucieu, ce chemin est dans le prolongement de la rue principale. Il descend non loin du

<sup>2692</sup> ) AD 07, 1E 213, f°6v°.

<sup>2693</sup> ) AD 07, 1J 214, f°28.

<sup>2694</sup> ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section B<sup>1</sup> dite de Boucieu.

<sup>2695</sup> ) Tracolas à l'heure actuelle, Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section C<sup>1</sup> dite de Fontfreyde.

<sup>2696</sup> ) AD 43, 17H 24, n°8.

<sup>2697</sup> ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section A<sup>1</sup> dite de Montchal.

<sup>2698</sup> ) AD 07, C 786.

Doux passant par le Moulin du Roi, puis devant le pont et enfin au quartier de la Chapelle dont nous avons parlé <sup>(2699)</sup>. A ce niveau, il remonte directement en direction de Rattier en passant par les Prés et Rochevide. A Rattier, il retrouve la route principale de Tournon au Puy <sup>(2700)</sup>.

Sur cette section, le qualificatif « royal » qui s'applique à l'axe Tournon - Le Puy porte au niveau de Boucieu sur le chemin détourné qui passe par la bastide de Boucieu même. Ainsi, les deux axes desservant Boucieu sont qualifiés dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle d'*itinere regio* <sup>(2701)</sup> ou encore d'*iter regium* <sup>(2702)</sup>. Qu'en est-il du chemin direct sur cette section : perd-il son qualificatif ou non ? Aucun texte ne nous l'indique, mais il est net ici que nous avons à faire avec ces deux chemins desservant Boucieu à deux routes postérieures à l'axe principal, qui lui continue droit et sert ici de limite de paroisses, signe de son ancienneté relative dans le Moyen Age.

Il semble qu'un péage ait été perçu dans la traversée du mandement de Saint-Romain, péage relevant successivement du château de Saint-Romain, puis de Boucieu même après la fondation de la bastide royale à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. Nous ne savons néanmoins pas où il était levé. Le péage transféré à la bastide pouvait tout à fait être levé sur la rue principale de la bourgade qu'emprunte la route. Cependant, avant ce déplacement, alors que le péage était attaché au château de Saint-Romain, il est nécessaire d'envisager la présence d'un autre poste de perception que le château lui-même qui est très à l'écart, un à deux kilomètres au nord de la route <sup>(2703)</sup>. Seule semble en effet passer à proximité du château la route d'intérêt local conduisant à Colombier-le-Vieux.

### La route directe vers Lamastre par le plateau

Au départ de Saint-Barthélemy, le chemin direct ne descendant pas à Boucieu passe certainement au lieu de Mazet puis à la Croix du Fraysse <sup>(2704)</sup> et ensuite non loin de Dielle <sup>(2705)</sup>. Sur cette section, la R.D. 238 est venue se surimposer au tracé ancien. Après Faurite, le cadastre nous permet de suivre l'itinéraire ancien qui passe au nord de la route actuelle. Sur cette section, nous retrouvons le chemin en 1351 *apud Pausas* <sup>(2706)</sup>, au lieu de *Brueyron* en 1463 <sup>(2707)</sup>. A ce niveau, la route principale ne passe pas par la

<sup>2699</sup> ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section B<sup>1</sup> dite de Boucieu.

<sup>2700</sup> ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section A<sup>1</sup> dite de Montchal.

<sup>2701</sup> ) AD 07, 1J 212, peau 22.

<sup>2702</sup> ) *Ibidem*, peau 16.

<sup>2703</sup> ) Sur le château de Saint-Romain, au lieu-dit de Mordane, cf. Laffont (P.-Y.) : *Pouvoirs, châteaux et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 332.

<sup>2704</sup> ) Saint-Barthélemy-le-Plain, cadastre de 1816, section I<sup>2</sup> dite de Bernoux.

<sup>2705</sup> ) Saint-Barthélemy-le-Plain, cadastre de 1816, section I<sup>1</sup> dite de Bernoux.



bastide royale de Boucieu. Nous retrouvons donc notre chemin resté en rebord de plateau cheminant par Orion <sup>(2708)</sup>, puis les Trois Croix et Rochegude <sup>(2709)</sup>.

Au delà de Rattier où se croisent l'axe principal et celui descendant vers Boucieu, notre chemin ne peut que continuer vers Le Crestet eu égard à la topographie des lieux. Il est confiné entre les reliefs du Serre de Montourat, culminant à 851 mètres au sud, et la césure de la vallée du Doux au nord. Sur le cadastre napoléonien, le chemin se poursuit par Maisonneuve <sup>(2710)</sup> suivant un tracé décalé d'une centaine de mètres en direction du sud par rapport à la route actuelle.

Après Le Crestet, en direction de Lamastre, le tracé ancien et la route actuelle se confondent jusqu'au passage du ruisseau des Vernes <sup>(2711)</sup>. Ensuite, au niveau de Monteil, en 1456, un pré situé *in rivo de Cureria, prope Montelhium*, confronte *l'itinere regio quo itur de Mastra versus Borceio* <sup>(2712)</sup>. Cette route de Lamastre à Boucieu correspond à un tronçon du chemin de Tournon au Puy par Saint-Agrève. Le *rivo de Cureria* du XV<sup>e</sup> siècle est l'actuel ruisseau de Careyre <sup>(2713)</sup>, ce qui permet de situer la route avec précision. Passé le ruisseau de Careyre, en direction de Lamastre, le chemin se rapproche du Doux et circule immédiatement en rive sud non loin de la rivière passant au lieu des Baraques, puis enfin au très évocateur Malpas <sup>(2714)</sup>. Là encore, le toponyme de Malpas s'applique à un passage où la vallée se resserre et ne livre plus qu'une étroite bande circulaire entre le coteau assez abrupt et la rivière, configuration courante au droit de tels toponymes comme nous l'avons déjà constaté sur la même route à Tournon, avant le pont sur le Doux. Sur les derniers kilomètres avant Lamastre, la voie ferrée reliant Tournon au Cheylard est pour l'essentiel établie sur le tracé ancien de la route.

2706 ) AD 07, 1E 212.

2707 ) AD 07, 1J 214, f°47.

2708 ) Colombier-le-Jeune, cadastre de 1816, section B<sup>1</sup> dite de Chapon.

2709 ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section A<sup>1</sup> et A<sup>2</sup> dite de Montchal.

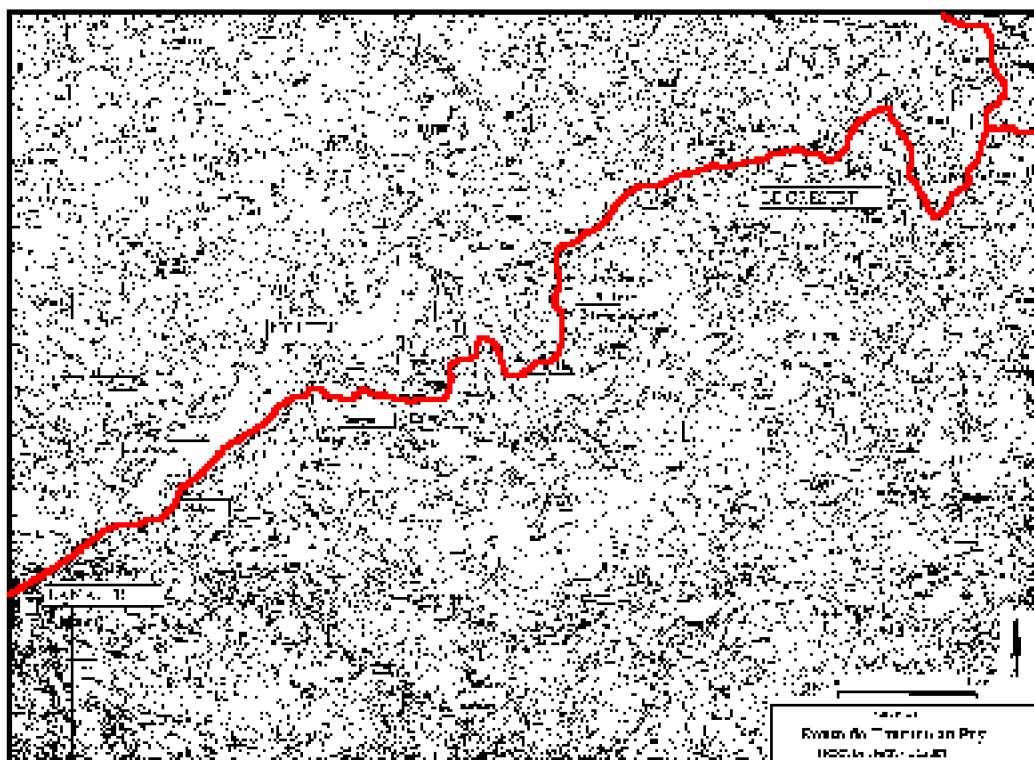
2710 ) Le Crestet, cadastre de 1834, section B<sup>1</sup> dite du Moulin.

2711 ) Le Crestet, cadastre de 1834, section C<sup>1</sup> dite de Monteil.

2712 ) Fonds privé, charrier de Solignac, n°37, f°62v°.

2713 ) Le Crestet, cadastre de 1834, section C<sup>2</sup> dite de Groubon.

2714 ) Lamastre, cadastre de 1835, section C<sup>1</sup> dite de Valoan.



Carte n°47

Peu avant Lamastre le chemin traverse la vallée du Grozon. Aucun pont n'est mentionné au Moyen Age et sans doute n'y en avait-il pas. En effet, en 1768, il est question d'en établir un *ex nihilo* en remplacement d'un gué. Le plan complétant le dossier technique ne représente aucun élément ancien pouvant être le vestige d'un ouvrage effondré alors que dans bien d'autres cas, il est toujours fait mention des maçonneries en place, aussi minimes soient-elles, pour envisager de fonder le nouvel ouvrage sur ces dernières afin d'en réduire le coût <sup>(2715)</sup>. D'après ce plan, le gué et le pont sont superposés <sup>(2716)</sup>.

Le passage du chemin à Lamastre est attesté à de nombreuses reprises comme en 1463 <sup>(2717)</sup> et en 1476. Un péage, mentionné dès 1293 <sup>(2718)</sup>, est associé au château

<sup>2715</sup> ) Cf. t. I, p. 122-123.

<sup>2716</sup> ) AD 07, C 833.

de Lamastre qui se trouve immédiatement sur le parcours de la route, à une centaine de mètres au sud de celle-ci <sup>(2719)</sup>. Le développement urbain tardimédiéval de Lamastre reflète bien l'importance commerciale de la route : l'habitat descend alors en effet des pentes du *castrum* pour se structurer autour de la place de foire qui n'est qu'un élargissement de la route de Tournon au Puy.

## b- De Lamastre à Saint-Agrève

A la sortie de Lamastre, le chemin continue en direction de Saint-Agrève en remontant la vallée du Doux toujours en rive droite. Il lui faut alors traverser la rivière de Sumène, guéable hors des périodes de crues, au moins avec l'aide d'une « planche ». La documentation médiévale, il faut le préciser assez pauvre au-delà de Lamastre, ne nous en a toutefois pas livré de mention d'une telle installation. Le passage à cet endroit devait, il est vrai, poser quelques problèmes et en 1781, alors que sa réparation est étudiée, il est dit que bien que guéable, la traversée de la Sumène est « très difficile et dangereuse » <sup>(2720)</sup>. Notons que sur le cadastre de 1835, ne figure ni pont, ni planche <sup>(2721)</sup>.

Peu après Lamastre, se lève un second péage, celui de Retourtour, mentionné dès 1289 <sup>(2722)</sup>. Néanmoins, le château de Retourtour n'est pas situé sur le tracé de la route mais de l'autre côté du Doux, en rive nord. Une transaction de 1293 indique implicitement la présence d'un poste de perception autre que le château lui-même. En effet, Odon de Retourtour et Elisabeth, épouse de feu Jocerand, seigneur de Lamastre, ont alors un différend à propos des droits de péages à percevoir près (*apud*) du château de Retourtour, et non manifestement au château lui-même <sup>(2723)</sup>. Nous ne savons toutefois pas où il se trouvait.

Une fois la Sumène traversée, sur une planche ou à gué, aucun texte ne nous indique la direction du chemin jusqu'à proximité de Saint-Agrève. Le cadastre et la géographie de la région permettent de suggérer deux itinéraires : le premier passe par Désaignes, le second cheminant plus au sud par Longe-Faye.

## Par Désaignes

De Lamastre à Désaignes, le cadastre permet de situer « l'ancien chemin de Lamastre à

<sup>2717</sup> ) AD 07, 1J 214, f°47v°.

<sup>2718</sup> ) A. Nat., 513AP 14.

<sup>2719</sup> ) Sur la topographie urbaine de Lamastre, cf. t. I, p. 503.

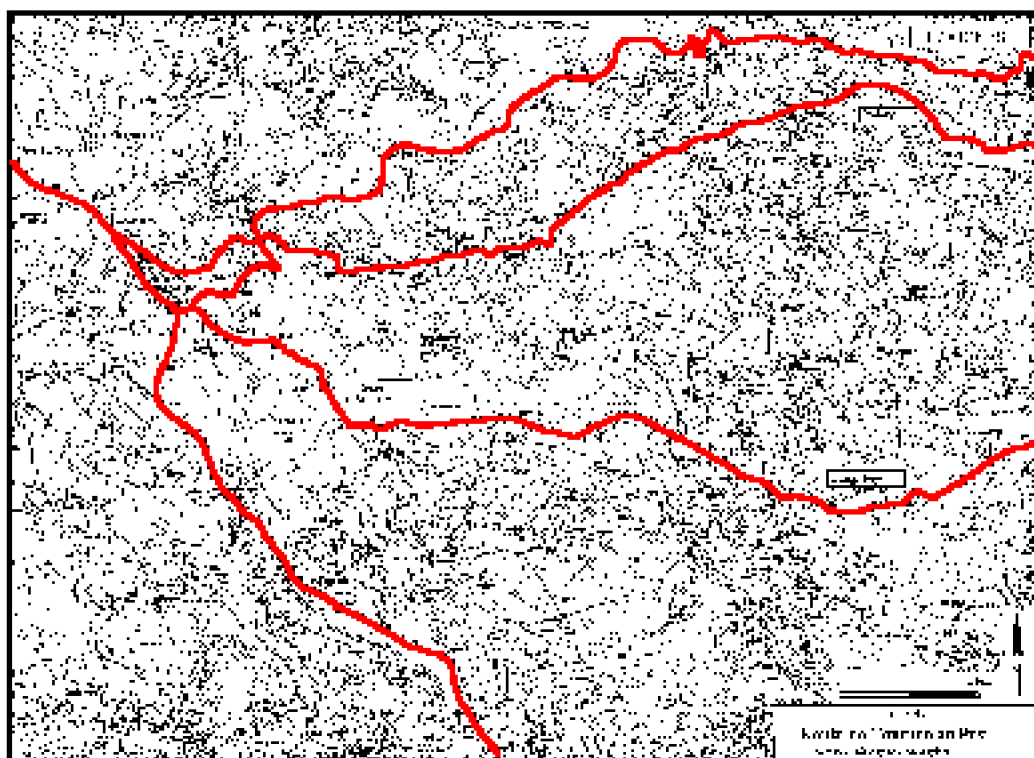
<sup>2720</sup> ) AD 07, C 863, pièce 36.

<sup>2721</sup> ) Lamastre, cadastre de 1835, section F<sup>1</sup>, dite de Lamastre.

<sup>2722</sup> ) AD 07, C 196.

<sup>2723</sup> ) AN, 513AP 14.

Désaignes », qui passe le plus souvent un peu au sud de la route actuelle. Sur cette section, il semble que la route actuelle, qui s'inscrit mal dans le parcellaire, soit le résultat des travaux entrepris dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(2724)</sup>. Le chemin précédent passe par le Faubourg de Reyne, à la sortie de Lamastre, puis par Combeneyre et La Garde <sup>(2725)</sup> avant d'arriver à proximité de Désaignes en passant devant la maladrerie du lieu <sup>(2726)</sup>. Le toponyme La Garde pourrait se situer non loin de la limite des mandements de Lamastre et de Désaignes, en bordure de la route. Néanmoins, il est impossible de fixer le tracé de cette limite avec précision et nous ne savons s'il correspondait au Moyen Age avec les limites de communes actuelles.



<sup>2724</sup> ) AD 07, C 863, pièce 8.

<sup>2725</sup> ) Désaignes, cadastre de 1835, sections C<sup>1</sup> et C<sup>2</sup> dites de Grand Bande.

<sup>2726</sup> ) Cf. t. I, annexe n°2.

## Carte n°48

Depuis Désaignes, la route continue aujourd'hui par les Challayes vers Saint-Agrève. Ce n'est pas le cas au Moyen Age, cette route ne semblant pas alors avoir été empruntée par un trafic autre que local. En effet, celle qui passe au lieu-dit des Challayes est au XV<sup>e</sup> siècle uniquement qualifiée d'*itinere* des Challayes à Désaignes, alors que la route de Tournon au Puy est presque systématiquement qualifiée d'*itinere regio*, ou au moins d'*itinere publico* <sup>(2727)</sup>. Le fait même qu'elle aille aux Challayes et non à Saint-Agrève, carrefour routier et bourg important pourtant tout proche, incite à penser que nous avons à faire là à un itinéraire strictement local. Il est vrai que la section dite actuellement « montée des Challayes », peu avant d'arriver sur le plateau, pose des problèmes de viabilité certains : le versant montagneux, déjà particulièrement abrupt, est en outre entaillé de nombreux vallons rendant la circulation difficile. En 1768, la construction de la route à l'emplacement actuel est envisagée mais les difficultés techniques présentées sont édifiantes, ne permettant pas d'imaginer que la route médiévale soit passée par là. Les inspecteurs étudiant le tracé expliquent alors qu'il représenterait une dépense considérable « à cause de la rapidité de la montagne, des gorges affreuses et d'un grand nombre de ravins qui se rencontrent en ces parties, lesquels étant resserrés causeraient des cinôsités irrégulières audit chemin, outre une infinité de source deaux qui formeroient des glaces en yver » <sup>(2728)</sup>. Ce versant apparaît donc vraiment impraticable et la route médiévale est à chercher ailleurs.

La route tracée sur la carte de Cassini passe par les hameaux de La Blache, Sauterau et Jouangrand puis elle longe la serre de Barges et parvient au quartier évocateur du « Grand Chemin » pour continuer par le hameau de Cadet. Ce chemin n'est toutefois pas médiéval. Sur toute sa partie centrale, il est tout à fait surimposé au parcellaire <sup>(2729)</sup> et son caractère nouveau au début du XIX<sup>e</sup> siècle ne fait aucun doute. Sur le cadastre napoléonien de Désaignes <sup>(2730)</sup> cet axe est dit « route de Saint-Agrève à Lamastre », mais y figure aussi un « chemin de Saint-Agrève à Désaignes » qui semble alors de moindre importance puisque simple « chemin ». Ce peut être l'héritier de l'axe médiéval. Son inscription dans le parcellaire est très bonne en tout point et son tracé est très direct.

Ce dernier chemin ne passe pas par Désaignes même, mais il oblique deux à trois cents mètres avant le village pour remonter la vallée de la Sialle en rive gauche par Pralong <sup>(2731)</sup> et Chabanne <sup>(2732)</sup> après quoi l'axe traverse la rivière et remonte en rive

<sup>2727</sup> ) Fonds privé, chartrier de Solignac, n°37, f°131v°.

<sup>2728</sup> ) AD 07, C 863, pièce 8.

<sup>2729</sup> ) Principalement sur les section E<sup>1</sup> et E<sup>2</sup> dites de l'Hermet.

<sup>2730</sup> ) Désaignes, cadastre de 1835, tableau d'assemblage.

<sup>2731</sup> ) Désaignes, cadastre de 1835, section G<sup>2</sup> dite de Désaignes.

<sup>2732</sup> ) Désaignes, cadastre de 1835, section D<sup>1</sup> dite de Peyron.

droite jusqu'à Sialle <sup>( 2733 )</sup>. Ensuite, le chemin remonte brutalement par Bobignac pour atteindre Lichessol en contournant la serre de la Chaudière par le nord <sup>( 2734 )</sup>. A ce niveau, le chemin entre sur le plateau vivarois et la route venant de Valence par Chalencon vient s'y greffer pour continuer vers Saint-Agrève.

### Par Longe-faye

Nous suggérons l'existence d'un autre itinéraire reliant Lamastre à Saint-Agrève mais ne passant pas par Désaignes et cheminant plus au sud par Longe-Faye. Il apparaît encore sur le cadastre napoléonien comme le « chemin de Saint-Agrève à Longe-Faye » puis le « chemin de Longe-Faye à Lamastre » <sup>( 2735 )</sup>. Son inscription dans le parcellaire ne pose aucun problème et son tracé beaucoup plus court que le précédent relie en ligne presque droite Lamastre à Saint-Agrève.

Au sortir de Lamastre, le chemin gagne en direction du sud-ouest par la serre du Bois, puis continue sur la Crête en direction de Rosières et de la serre de Rouveyrol, dominant Longe-Faye. Ensuite, de Longe-Faye, il remonte par Ebruy pour atteindre son point culminant sur la serre d'Ambalès à 1150 mètres. Enfin, il vient se raccorder à l'axe précédent au niveau de la serre de la Chaudière.

Si ce second axe, de part sa rectitude, constitue une économie certaine en temps de marche, ne mesurant que neuf kilomètres contre le double par la vallée de la Sialle, il présente toutefois un inconvénient. En effet, il culmine à près de 1200 mètres en versant nord, ce qui n'est pas un atout en matière de viabilité hivernale. C'est d'ailleurs peut-être là qu'il faut chercher la raison de l'existence de deux chemins parallèles. Celui du sud est plus court mais plus difficile en hiver, celui du nord est plus long, mais cheminant en fond de vallée, il est praticable tout l'année ou presque.

### Vers Saint-Agrève

Après la serre de la Chaudière, alors que les deux chemins sont réunis, la route de Tournon au Puy est mentionnée en 1273 au lieu-dit de *Sapet*, confrontant le pont dit du Pontet <sup>( 2736 )</sup>. Si le territoire de Sapet ne figure sur aucune carte ni cadastre, le lieu-dit du Pontet existe encore <sup>( 2737 )</sup>, proche d'un modeste ponceau permettant à la route de franchir le Riou de la Sellé. Passé le Pontet, le voyageur n'est pas à plus de deux kilomètres de Saint-Agrève, où il arrive au faubourg de Lestra. Dans cette direction, l'entrée dans le *castrum* de Saint-Agrève se fait par la porte dite de l'Eglise <sup>( 2738 )</sup>.

---

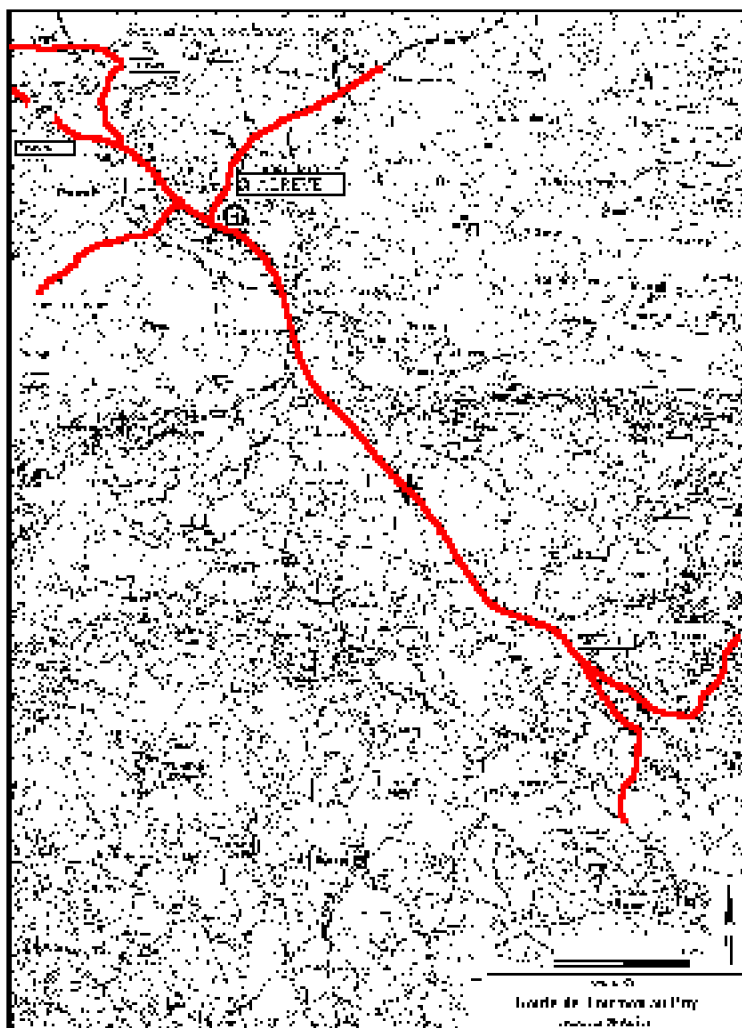
<sup>2733</sup> ) Désaignes, cadastre de 1835, section E<sup>2</sup> dite de l'Hermet.

<sup>2734</sup> ) Désaignes, cadastre de 1835, section E<sup>1</sup> dite de l'Hermet.

<sup>2735</sup> ) Le Pouzat, cadastre de 1835, tableau d'assemblage.

<sup>2736</sup> ) AD 07, 52J 113, f°80.

<sup>2737</sup> ) Saint-Agrève, cadastre de 1836, section dite des Chalayes



Carte n°49

Dans l'étendue du mandement de Saint-Agrève se lève un péage mentionné dès 1261 avec les droits sur le chemin public du lieu <sup>(2739)</sup>.

### c- De Saint-Agrève au Puy

Au-delà de Saint-Agrève, nous retrouvons notre *itinere publico regio* au lieu-dit de *Granetum* ou encore de *Granelte* confrontant une terre reconnue en 1471 <sup>(2740)</sup>. Le lieu de *Granetum* est à identifier avec la Croix de Granette <sup>(2741)</sup>, à proximité de laquelle la

<sup>2738</sup> ) Sur la topographie du bourg de Saint-Agrève, cf. t. I, p. 504.

<sup>2739</sup> ) AD 38, B 3894.

<sup>2740</sup> ) AD 07, 52J 113, f°31.

route traverse l'Eyrieux. Rien ne nous permet de savoir s'il y avait ici un pont ou au moins une modeste « planche ». Un second itinéraire est identifiable plus au nord, marquant une boucle afin de descendre en pente douce vers la rivière, au quartier du Pont, avant de remonter par Vialette pour rejoindre le premier chemin. Sans doute faut-il penser qu'il est consécutif de l'aménagement du pont sans pouvoir en préciser la date, mais en sachant qu'il est antérieur aux XVII<sup>e</sup> ou XVIII<sup>e</sup> siècle. La bonne inscription de ce second itinéraire dans le parcellaire interdit en effet d'en faire un axe de roulage moderne.

Au delà de l'Eyrieux, la continuité de l'axe ancien passant par Granette est nette. Il se poursuit par le lieu de la Scie, puis par La Batterie et le Coin. A partir de là, deux itinéraires sont possibles, passant soit au nord par Champclause, soit au sud par Fay-sur-Lignon.

### Par Champclause

Après Saint-Agrève, le chemin apparaît à de très nombreuses reprises dans la documentation du XVIII<sup>e</sup> siècle alors qu'il est question d'établir une liaison roulable dans de bonnes conditions de Saint-Agrève au Puy. Les études menées dans ce but sous l'égide conjointe des Etats du Velay et des Etats du Vivarais mentionnent le plus souvent la construction d'une nouvelle route <sup>( 2742 )</sup>. Il a donc souvent été avancé, très imprudemment, que cet axe n'existait pas avant les années 1760-1770 <sup>( 2743 )</sup>. Néanmoins, ce terme de construction ne doit pas nous abuser. En effet, dans le mémoire que les populations locales présentent en 1760 pour demander que les travaux soient financés par les Etats du Vivarais et du Velay, il est clairement expliqué que la « nouvelle route » doit être établie pour améliorer le chemin ancien qui est encore en service, mais qui, étant très dégradé, ne permet pas de circuler facilement. Ainsi, selon les auteurs du mémoire, le trajet de Saint-Agrève au Puy ne peut se faire en une seule étape alors qu'ils escomptent, après travaux, effectuer le même voyage dans la journée <sup>( 2744 )</sup>. La nouvelle route n'est donc pas une création totale mais bien comme ailleurs, le réaménagement d'un axe ancien. L'inscription de la « nouvelle route » dans le parcellaire traduit bien cet état de fait. En effet, sauf cas de rectifications très ponctuelles et bien identifiables sur le cadastre napoléonien, elle ne vient jamais se surimposer au parcellaire ce qui ne serait pas le cas d'une route ouverte *ex nihilo*. Le chemin passe ensuite au pied du château de Montréal <sup>( 2745 )</sup>, auquel n'est semble-t-il associé aucun péage, puis arrive au village de Mars. Depuis Mars, il gagne directement le Pont de Mars, le détour qu'effectue la route actuelle vers le sud datant des travaux de 1767 <sup>( 2746 )</sup>. Un sentier cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle garde encore la trace de l'axe ancien <sup>( 2747 )</sup> qui descend directement mais

<sup>2741</sup> ) Saint-Agrève, cadastre de 1836, section de E<sup>1</sup> dite de la Ville.

<sup>2742</sup> ) Par exemple AD 07, C 858.

<sup>2743</sup> ) Mazon A. : *Notice historique sur Saint-Agrève, op. cit.*, p. 171.

<sup>2744</sup> ) AD 07, C 1502.

<sup>2745</sup> ) Cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, op. cit.*, vol. III, p. 238.



n'est, selon la formulation du XVIII<sup>e</sup> siècle, « pas roulant »<sup>( 2748 )</sup>. Au niveau du Pont de Mars<sup>( 2749 )</sup>, la route traverse le Lignon et entre en Velay. Si à l'heure actuelle il ne subsiste aucun vestige d'un pont médiéval et si la documentation ne nous a livré aucun texte mentionnant expressément l'ouvrage, la toponymie permet de savoir qu'il en existait déjà un au XIII<sup>e</sup> siècle. En effet, en 1254 et en 1314, le *mansus del Pont de Martz* est homologué à l'évêque du Puy<sup>( 2750 )</sup> ce qui implique la présence d'un pont sans doute alors déjà assez ancien pour qu'un manse en prenne le nom.

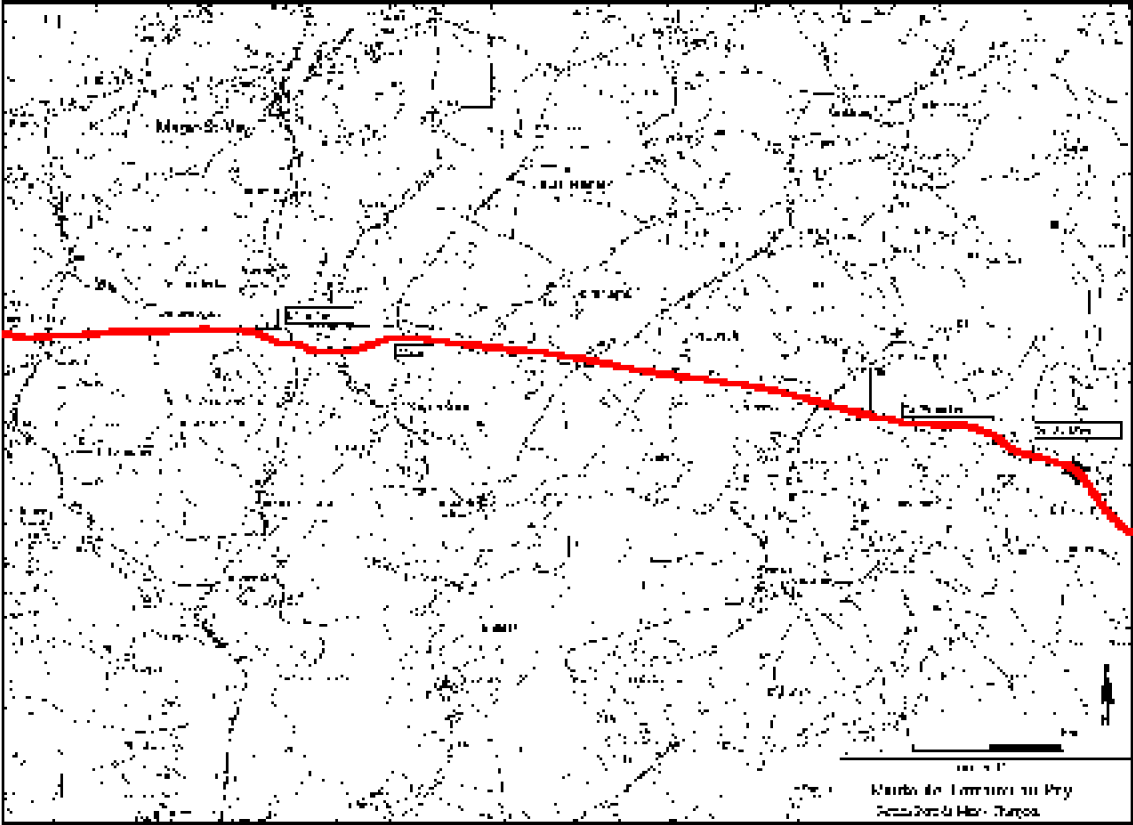
<sup>2746</sup> ) AD 07, C 858, pièce 61.

<sup>2747</sup> ) Mars, cadastre de 1836, section A<sup>1</sup> dite de Mars.

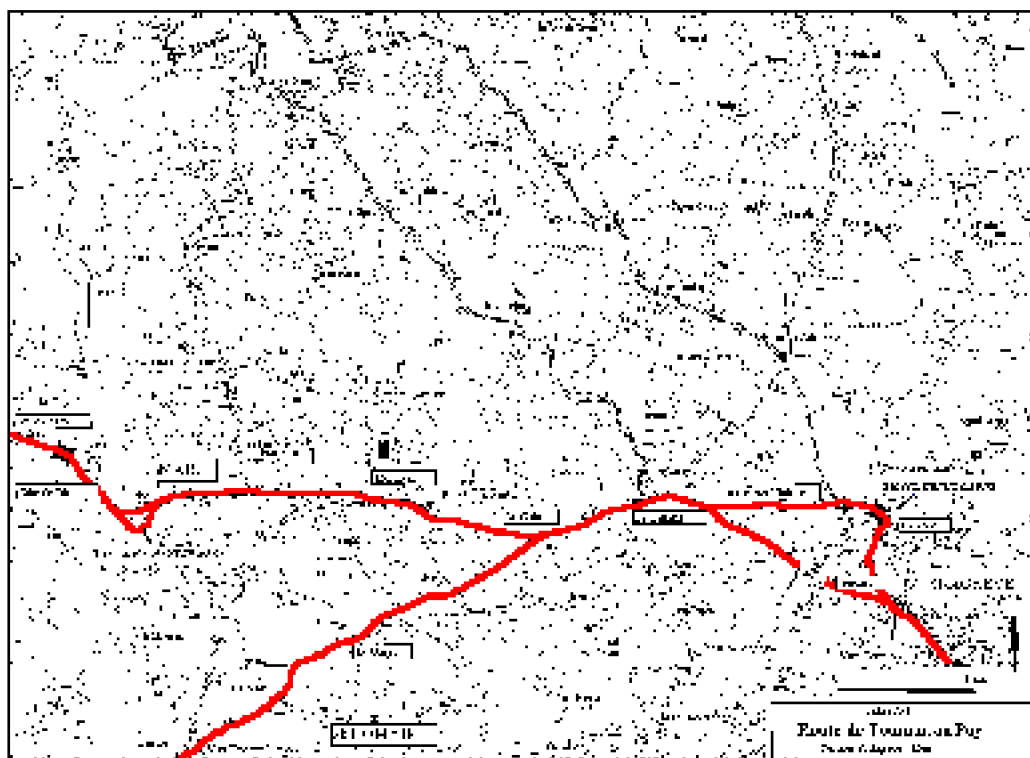
<sup>2748</sup> ) AD 07, C 858, pièce 60.

<sup>2749</sup> ) Le-Chambon-sur-Lignon, cadastre de 1832, section D<sup>4</sup> dite de la Suchère.

<sup>2750</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire général des hommages de l'évêque du Puy*, op. cit..



Carte n°51



Carte n°50

En Velay, au-delà du Lignon, l'inscription de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle dans le parcellaire est assez mauvaise en de nombreux secteurs. Néanmoins, plusieurs limites parcellaires continues particulièrement nettes et quelques tronçons de chemins vicinaux doivent correspondre aux vestiges du chemin précédent que la nouvelle route, très rectiligne, coupe à plusieurs reprises. Ainsi, depuis l'entrée sur la paroisse de Saint-Voy, le chemin ancien est encore matérialisé en 1831 par une limite parcellaire continue<sup>(2751)</sup> décrivant une boucle une cinquantaine de mètres plus au nord. Cette limite recoupe la route au niveau du hameau de Main pour passer au sud en direction des Baraques et de la Détourbe<sup>(2752)</sup>. A partir de là et jusqu'à Foumourette, les deux tracés semblent se confondre et passent par Chareyrot<sup>(2753)</sup>.

<sup>2751</sup>) Mazet-Saint-Voy, cadastre de 1831, section D<sup>1</sup> dite de l'Aulagnier Grand.

<sup>2752</sup>) Mazet-Saint-Voy, cadastre de 1831, section D<sup>3</sup> dite de l'Aulagnier Grand.

Sur quelques kilomètres, de Fournourette à Champclouse, le cadastre nous suggère deux tracés pouvant correspondre à l'ancien itinéraire.

Au nord de la paroisse de Champclouse, apparaît encore sur le cadastre napoléonien de Champclouse <sup>(2754)</sup>, comme sur celui du Mazet-Saint-Voy <sup>(2755)</sup>, le « chemin du Puy à Saint-Agrève », qui sert de limite entre la commune de Champclouse et celle d'Araules. Ensuite, le chemin passe par le moulin du Fraisse puis à une centaine de mètres au nord de Champclouse et rejoint le second itinéraire à la sortie du village.

Le second itinéraire n'est plus cadastré en 1826 comme le chemin du Puy à Saint-Agrève, mais uniquement comme le chemin de Ourbes à Fournourette. Sur sa partie centrale, les parcelles voisines ont déjà empiété sur le tracé et le plus souvent, sur cette section, le chemin est réduit à l'état de modeste sentier tracé en pointillé. Il est donc permis de penser que nous sommes en présence d'un axe bien inscrit dans le parcellaire mais en voie de disparition au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Reliant Fournourette à Champclouse beaucoup plus directement que le chemin passant au nord dit « chemin de Saint-Agrève au Puy », il peut s'agir d'un axe qui lui serait antérieur, abandonné parce que présentant un profil plus difficile que le premier pour le roulage puisque descendant très bas au niveau du ruisseau d'Ourbes.

Sur cette section, il semble que la route ait été déplacée à trois reprises. La première, au sud, sans doute médiévale, a pratiquement disparue au début du XIX<sup>e</sup> siècle. La seconde, plus au nord, à la limite des paroisses d'Araules et de Montusclat, est encore dite « chemin du Puy à Saint-Agrève » sur une courte section, mais on ne peut proposer de datation pour ce second itinéraire sachant qu'il est néanmoins ancien, peut-être même tardimédiéval. Enfin, tout à fait au nord, sur la paroisse d'Araules, l'axe construit au XVIII<sup>e</sup> siècle est dit « route du Puy à Saint-Agrève ». Il est toutefois impossible de dater le glissement du chemin initial vers le nord et le relatif abandon de l'axe sud.

Après Champclouse, les chemins se regroupent et continuent vers Montusclat par le quartier de Mandaroux <sup>(2756)</sup>.

### Par Fay-sur-Lignon

De Saint-Agrève à Montusclat, nous suggérons à la lecture du cadastre la présence d'un autre itinéraire que plusieurs éléments nous incitent à considérer comme médiéval. Il s'agit d'un chemin passant plus au sud par Fay-sur-Lignon.

Ce chemin quitte la route de Saint-Agrève à Montusclat que nous venons de décrire précédemment au niveau du hameau de Coin <sup>(2757)</sup>. Un chemin encore cadastré, plus ancien que le parcellaire qui vient s'appuyer dessus, se dirige vers les Vastres en passant

---

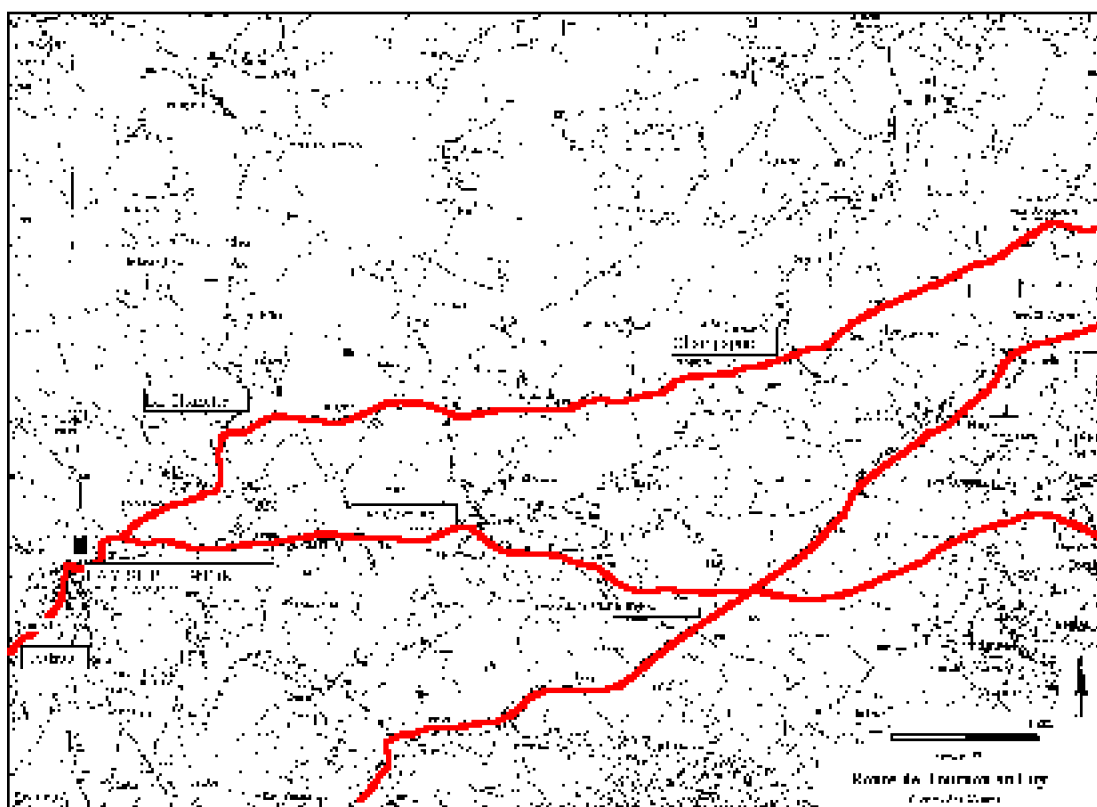
<sup>2753</sup> ) Mazet-Saint-Voy, cadastre de 1831, section E<sup>2</sup> dite de Fournourette.

<sup>2754</sup> ) Champclouse, cadastre de 1826, section C<sup>1</sup> dite de Ourbes.

<sup>2755</sup> ) Mazet-Saint-Voy, cadastre de 1831, section E<sup>1</sup> dite de Fournourette.

<sup>2756</sup> ) Champclouse, cadastre de 1826, section B<sup>4</sup> dite de La Combe.

par Chambelève <sup>( 2758 )</sup>. Sur les paroisses de Mars et des Vastres, il est encore dit en 1827, « chemin de Fay-le-Froid à Saint-Agrève » <sup>( 2759 )</sup>. Il passe au sud de Champagne <sup>( 2760 )</sup>, mais ne continue pas continuant par Les Vastres. Au niveau de Champagne, il oblique au contraire directement vers Fay-sur-Lignon à l'ouest, en passant par Le Monteil, La Chazottes et les Chatoux. De là, il monte très brusquement jusqu'au *castrum* de Fay par le versant nord du suc sur lequel il est implanté.



Carte n°52

2757 ) Mars, cadastre de 1836, section B<sup>1</sup> dite de Montréal.

2758 ) Mars, cadastre de 1836, section A<sup>3</sup> dite de Mars

2759 ) Les Vastres, cadastre de 1827, tableau d'assemblage.

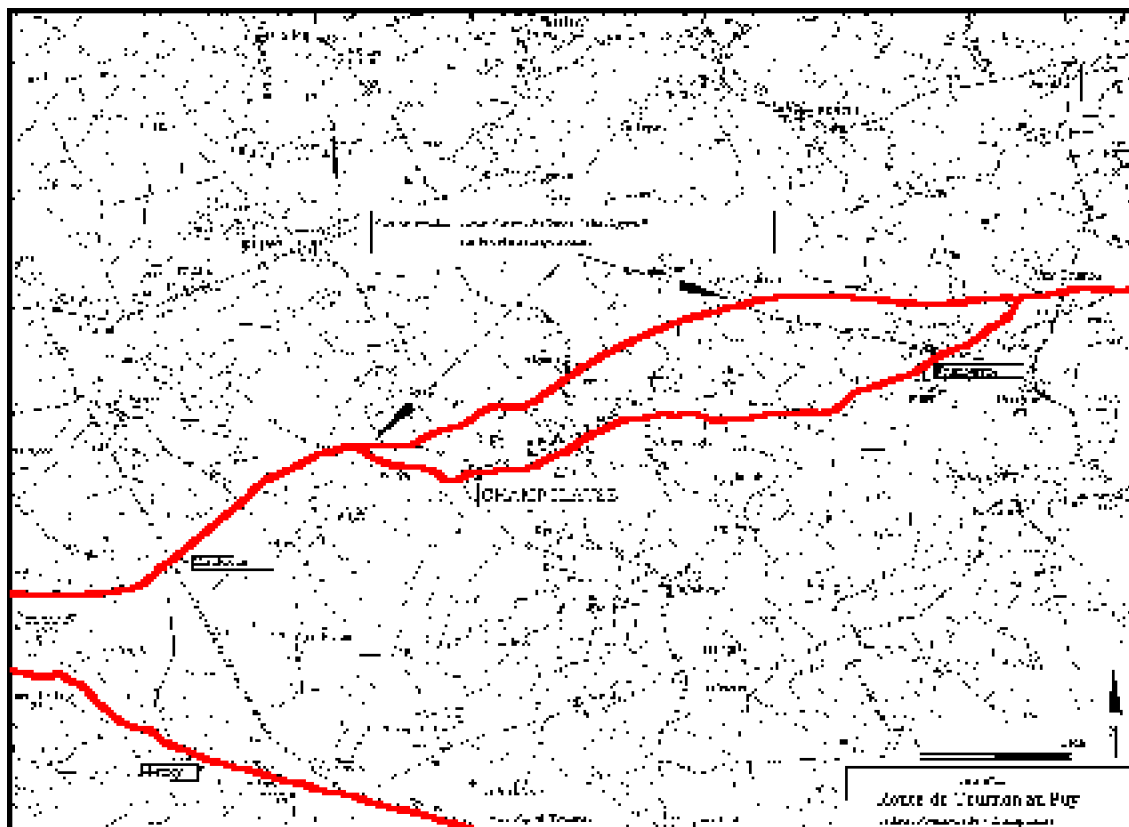
2760 ) Les Vastres, cadastre de 1827, section B<sup>1</sup> dite de Champagne.

A Fay-sur-Lignon, la route venant de Saint-Agrève rejoint celle, bien identifiée au Moyen Age, conduisant de la vallée de l'Eyrieux au Puy par Les Vastres, Saint-Front et Lantriac. En direction de Fay, le voyageur qui ne suit pas cette route jusqu'au Puy peut rejoindre Montusclat et le chemin de Saint-Agrève en passant par le quartier de Lestra, au nom évocateur, situé au sud de Fay puis par La Poire, Le Rouge, Martrou et enfin Le Cros de Montroy, en descendant pour finir la vallée du ruisseau de Bernard qui conduit jusqu'à Montusclat. Si la lisibilité de cet axe est aujourd'hui perturbée en de nombreux endroits, ce n'est pas le cas sur le cadastre napoléonien sur lequel il est continu. De Fay à Montusclat, il est certain que ce chemin est antérieur à la route aménagée au XVIII<sup>e</sup> siècle que la R.D. 26 emprunte encore pour partie et que l'on peut identifier au sortir de Fay par son tracé effectuant un grand détour vers le sud afin de traverser la vallée du Lignon sans forte pente.

Nous pouvons penser que ce chemin existe dès le Moyen Age et qu'il a même une importance non négligeable en parallèle avec la route passant plus au nord par Fournourette précédemment décrite. En effet, pour des raisons climatiques, il apparaît très risqué en hiver de se lancer de Saint-Agrève à Montusclat par Fournourette alors que la route, comme il est remarqué en 1760 ne traverse aucun village et n'offre donc que des possibilités de secours limitées<sup>( 2761 )</sup>. Ainsi, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, le curé de Tence, répondant au questionnaire des auteurs de *l'Histoire Générale du Languedoc*, explique que la route directe par Fournourette que les Etats font améliorer est souvent impraticable en plein hiver par mauvais temps à cause des congères et du blizzard local, la burle<sup>( 2762 )</sup>. Par Fay, secteur au climat comparable, le relief, plus vallonné, offre toutefois des possibilités de refuge supplémentaires. Passant à proximité de plusieurs lieux habités, comme les Vastres ou Fay même, le voyageur est moins isolé qu'en traversant les immensités désertes du plateau de Champclause. Ces questions matérielles laissent penser que le cheminement par Fay ait pu être préféré en hiver pour des raisons climatiques. D'autre part, il apparaît que le développement de Fay aux trois derniers siècles du Moyen Age, qui en fait une localité importante du plateau du Mézenc, a dû drainer un nombre important de marchands et de muletiers, alors qu'à l'inverse, la route passant au nord qui ne traverse aucune bourgade n'offre pas de telles possibilités d'échanges. L'essor même du bourg de Fay est manifestement à associer à la présence de la route drainant les flux économiques dans ce secteur central du plateau.

<sup>2761</sup> ) AD 07, C 1502.

<sup>2762</sup> ) Réponse citée dans Mazon (A.) : *Notice historique sur Saint-Agrève*, op. cit., p. 171.



Carte n°54

Tout laisse donc penser que si le chemin par Fournourette existe déjà avant les travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, contrairement à ce qui est généralement affirmé, il est plus difficile à parcourir et certainement moins important que celui transitant au sud par Fay-sur-Lignon qui bénéficie d'avantages non négligeables sur le premier.

### De Montusclat au Puy

Les deux branches de la route de Tournon au Puy, celle passant par Fournourette au nord et celle passant par Fay-le-Froid au sud se rejoignent donc à Montusclat où se prélève un péage. Le passage de la route y est implicitement mentionné à deux reprises au Moyen Age. Tout d'abord, en 1257, Pons de Chapeuil rend hommage au comte de Valentinois pour le « chemin et péage » de Montusclat et divers autres biens et lieux <sup>(2763)</sup>

<sup>2763</sup> ) AD 07, 29J 4, n°5.

). En 1376, Louis de Poitiers, comte de Valentinois, rend hommage au roi de divers fiefs dont l'*estratam publicam castris Montisusclati in diocesis aniciensis una cum pedagio dicti loci que nunc tenet dominus de Godeto* <sup>(2764)</sup>. Dans les deux cas, il n'est pas question explicitement de la route du Rhône au Puy, mais nous avons tout lieu de penser qu'il s'agit bien de notre axe. En effet, il est question de la route, au singulier, sur laquelle pèsent des droits bien spécifiques puisque faisant expressément l'objet d'un hommage. Il ne s'agit donc pas de toutes les routes du mandement de Montusclat, mais bien de l'axe le plus important de la région qui nous occupe ici.

Après Montusclat, en direction de Saint-Julien-Chapteuil, il ne semble pas que les tracés de la route médiévale et de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle soient identiques. En effet, celle du XVIII<sup>e</sup> siècle marque un très net détour vers le sud en direction de Saint-Marsal, ne passant pas à Chapteuil. Elle figure sur le cadastre comme la « route royale du Puy à Saint-Agrève » <sup>(2765)</sup>, axe qui s'inscrit très mal dans le parcellaire en de nombreux points, ce qui laisse penser qu'il n'est alors guère ancien. Sur le cadastre figure par contre le chemin de Montusclat à Saint-Julien-Chapteuil passant directement par le flanc sud du sommet de la Tortue au niveau du hameau de Marchefin <sup>(2766)</sup>. Ici encore, le tracé emprunté est plus direct, « affrontant » les pentes du mont de la Tortue, alors que la route actuelle passe au nord et que la route du XVIII<sup>e</sup> siècle le contourne au sud. A ce niveau, la route allant à la *civitate Aniciensis* entre dans la paroisse de Saint-Julien-Chapteuil où elle sert de confront en 1320 <sup>(2767)</sup>. Elle traverse la paroisse au sud du village de Saint-Julien en passant par le hameau de Chanalez <sup>(2768)</sup> puis par Praclos <sup>(2769)</sup>, le Chavalert <sup>(2770)</sup> et enfin la Portale pour arriver à Noustoulet <sup>(2771)</sup> où elle confronte une terre en 1496 <sup>(2772)</sup>. Au niveau de Praclos, le chemin n'est plus ouvert sur le cadastre de 1837, mais sa trace dans le parcellaire reste très visible et il est encore appelé, malgré sa disparition sur un court tronçon, « chemin du Puy au Fraysse ». Entre Noustoulet et la Portale, il est encore cadastré en 1809 sous le nom « d'ancien chemin du Puy à Saint-Agrève » <sup>(2773)</sup>. Au niveau de Noustoulet, la route sert de limite de paroisse entre Saint-Germain-Laprade et Saint-Julien sur plus de trois kilomètres, signe probable de son

<sup>2764</sup> ) AD 07, C 196, f°10.

<sup>2765</sup> ) Montusclat, cadastre de 1837, section A dite de Montuclat.

<sup>2766</sup> ) *Ibidem*.

<sup>2767</sup> ) AD 07, J 340.

<sup>2768</sup> ) Saint-Julien-Chapteuil, cadastre de 1837, section D dite de Chanalez.

<sup>2769</sup> ) Saint-Julien-Chapteuil, cadastre de 1837, section E<sup>2</sup> dite de l'Herm.

<sup>2770</sup> ) Saint-Julien-Chapteuil, cadastre de 1837, section G<sup>2</sup> dite de Bez

<sup>2771</sup> ) Saint-Pierre-Eynac, cadastre de 1837, section C<sup>2</sup> dite de Mouleyre.

<sup>2772</sup> ) AD 43, Hôtel Dieu, 1B 603.



ancienneté relative dans le Moyen Age.

Notre chemin est encore utilisé comme confront à Saint-Germain-Laprade en 1496 <sup>(2774)</sup>. De là, il gagne le pont de Brives, mais aucun texte ne nous indique par quel passage. Sur le cadastre, il semble que le chemin ancien du Puy à Saint-Agrève passe par *Pra Tivel* <sup>(2775)</sup> puis se raccroche à la route conduisant du Puy à Yssingeaux sur les deux derniers kilomètres pour contourner par le nord le sommet de la Garde de Doue et descendre jusqu'au pont de Brives permettant de traverser la Loire aux portes du Puy.

A la fin du Moyen Age, cette route est l'une des plus importantes de la région. C'est un axe majeur qui est systématiquement qualifié d'*iter regium* ou d'*itinere publico regio* en tout point de son parcours. En outre, la route est à plusieurs reprises désignée « route de Tournon au Puy » <sup>(2776)</sup> ou tout au moins « route de Tournon à Saint-Agrève » <sup>(2777)</sup>.

Remarquons ensuite que dans tous les mandements qu'elle traverse sur sa section vivaroise, à trois exceptions près, la route fait l'objet de prélèvement d'un péage. Ainsi, les circulations sont taxées à Tournon au départ de la vallée du Rhône. Sortant du mandement de Tournon, la route entre dans celui de Saint-Romain, qui lui aussi fait l'objet d'un péage, puis elle passe dans celui de Lamastre, suivi de celui de Retourtour où il faut encore payer. Après, seule la traversée de celui de Désaignes semble ne pas faire l'objet d'une taxation, encore que nos sources concernant ce château soient très lacunaires. Pour finir, le chemin traverse le mandement de Saint-Agrève dans l'étendue duquel se perçoit un important péage, le dernier château Vivarois sur la route, Montréal étant le second à ne pas imposer de péage, mais là encore la documentation le concernant est particulièrement pauvre et un péage a pu de ce fait nous échapper. Le dernier château à ne pas prélever de péage est celui de Fay <sup>(2778)</sup>. Il semble donc que les seigneurs châtelains aient tout particulièrement cherché à multiplier les droits sur cet axe en raison de son importance première.

L'activité du port de Tournon, qui est jugé comme étant l'un des meilleurs du cours moyen du Rhône de par la qualité de ses berges rocheuses et stables, draine certainement vers la route un trafic important à destination du Velay <sup>(2779)</sup>. Parmi tous les ports rhodaniens, celui de Tournon est l'un des rares que Jacques Rossiaud classe

<sup>2773</sup> ) Saint-Germain Laprade, cadastre de 1809, section C.

<sup>2774</sup> ) AD 43, Hôtel Dieu, 1B 603.

<sup>2775</sup> ) Saint-Germain-Laprade, cadastre de 1809, section E <sup>3</sup>.

<sup>2776</sup> ) AD 43, 17H 24, n°8.

<sup>2777</sup> ) AD 07, 1J 214, f°47r°.

<sup>2778</sup> ) Sur ces trois châteaux non péagers, il faut noter que Désaignes appartient au même lignage que Retourtour où en est prélevé un juste à côté, situation identique entre Montréal et Saint-Agrève, ou entre Fay et Montusclat.

<sup>2779</sup> ) Rossiaud (J.) : *Imaginaire et réalité d'un fleuve au Moyen Age, recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I, vol. II, p. 367.

comme port situé à un carrefour majeur qu'il qualifie de national <sup>( 2780 )</sup>. En effet, les marchands de la région romanaise déclarent prioritairement passer à Tournon lorsqu'ils se rendent aux foires du Puy au début du XVI<sup>e</sup> siècle, et semblent donc privilégier la route du Doux à celle passant par Valence et le plateau de Vernoux qui n'est pourtant pas plus longue ni plus accidentée <sup>(2781)</sup>.

L'importance du pèlerinage marial ponot est en outre de nature à conduire une population importante sur la route de Tournon au Puy. Les villes de Tain-Tournon sont en effet le point d'arrivée dans le sillon rhodanien de routes importantes venues du massif alpin par la vallée de l'Isère qui est suivie jusqu'à Romans.

Dernier indice plaçant en faveur de l'importance de la route de Tournon au Puy aux derniers siècles du Moyen Age, la vie de Saint-Agrève nous indique que ce dernier, évêque du Puy au VII<sup>e</sup> siècle, a été martyrisé sur le mont Chiniac <sup>(2782)</sup> au retour d'un voyage à Rome <sup>(2783)</sup>. En fait, ce passage de la vie de Saint-Agrève n'est nullement attribuable au haut Moyen Age. Il s'agit en fait d'une interpolation attribuable au XV<sup>e</sup> siècle alors que les hagiographes mettant en forme la *vita Agripiani* ont tenté d'expliquer les raisons de sa présence sur le mont Chiniac, hors de son diocèse. L'explication qui leur a semblé logique était qu'Agrève serait passé là au retour d'un voyage à Rome, ce qui sous-entend que ce chemin était alors l'axe « normal » pour se rendre vers l'est et l'Italie via Tournon, puis sans doute Romans et au-delà, les cols alpins. <sup>(2784)</sup>.

Si la route de Tournon au Puy est d'importance première à la fin du Moyen Age, plusieurs éléments permettent de penser qu'elle existait déjà durant le haut Moyen Age.

Tout d'abord, l'occupation ancienne des abords du tracé ne fait pas de doute. Dans la vallée du Rhône, Tournon apparaît comme un pôle de peuplement majeur dès l'Antiquité. On peut même y envisager l'existence d'un *vicus* comme le laissent penser de multiples découvertes archéologiques sous la ville de Tournon et à proximité immédiate du château <sup>(2785)</sup>. Le vocable de l'église paroissiale de Tournon, Saint-Julien, renvoie pour sa part au très haut Moyen Age. Enfin, la ville devient durant les siècles carolingiens le chef-lieu d'une viguerie où est peut-être établi l'un des rares châteaux publics du haut Moyen Age recensés en Vivarais <sup>(2786)</sup>.

<sup>2780</sup> ) Rossiaud (J.) : *ibidem*, t. I, vol. I, p. 4.

<sup>2781</sup> ) A.M. Romans, CC 472, f°280.

<sup>2782</sup> ) Mont Chiniac : sommet granitique au pied duquel est établi le bourg de Saint-Agrève, encore parfois appelé *Chinaicum* à la fin du Moyen Age.

<sup>2783</sup> ) Sur le texte de la *Vita Agripiani* et les problèmes qu'elle pose, de même que sur Saint-Agrève lui-même, nous renvoyons à l'étude la plus aboutie qui en ait été faite : Fayard (A.) : *Saint-Agrève évêque du Puy et apôtre des Boutières*, op. cit.

<sup>2784</sup> ) *Ibidem*.

<sup>2785</sup> ) Sur l'occupation antique de Tournon, cf. t. I, p. 474.

<sup>2786</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. I, p. 87-89.

A l'entrée de la vallée du Doux, l'occupation antique est aussi importante ainsi que l'attestent de nombreuses découvertes archéologiques fortuites au quartier de Cornilhac, toponyme lui-même révélateur de l'ancienneté de l'habitat. Signalons les vestiges d'une *villa* proche de la route où furent mis au jour des sépultures, des vestiges d'aqueduc, un bain, une mosaïque et divers fragments de marbre provenant de la construction <sup>( 2787 )</sup>. De même, le quartier de Cornilhac a livré une borne milliaire inscrite au nom de Tacite <sup>( 2788 )</sup>. Trouvée vraisemblablement à peu de distance de son emplacement originel, elle atteste du passage d'une route. Toutefois, dans la mesure où elle se situe avant le carrefour où se séparent la route de la vallée du Rhône et la route du Doux, il est difficile de savoir à quel tracé il faut l'attribuer. Il serait logique de penser qu'elle concerne la route du Rhône, assurément plus importante. Néanmoins, un autre milliaire la jalonnant au niveau d'Arras est inscrit au nom de Dioclétien <sup>( 2789 )</sup>. Il est donc envisageable que le bornage de Tacite corresponde à celui du Doux. Néanmoins, faute d'autre découverte, l'exploitation de ces bornes reste sujette à caution.

Au-delà, plus avant dans la vallée du Doux, le site de Désaignes est déjà occupé dans l'Antiquité. On y constate la présence d'un lieu de culte et peut-être d'un établissement thermal <sup>( 2790 )</sup>. Des sépultures antiques ont été découvertes à Lamastre, non loin du prieuré de Macheville, en agrandissant l'église au XIX<sup>e</sup> siècle <sup>( 2791 )</sup>.

Au débouché sur le plateau vivarois, Saint-Agrève apparaît occupé au moins dès le très haut Moyen Age. Cette localité compte sans doute au nombre des premières paroisses créées sur le plateau par Saint-Agrève, évêque du Puy au début du VII<sup>e</sup> siècle, qui l'érige dès lors peut-être même en archiprêtré, ou pour le moins lui donne par sa présence un éclat particulier la distinguant de ses voisines <sup>( 2792 )</sup>.

Le cœur du Plateau apparaît pour sa part nettement moins peuplé durant l'Antiquité, bien que le manque de prospections systématiques nous impose la prudence. La toponymie suggère par exemple l'existence d'un point de peuplement antique le long de la route, à Mars, même si aucun vestige n'y a encore à ce jour été découvert. Ainsi, Mars, est certainement un dérivé du nom d'homme *Marcus* à rattacher à l'Antiquité ou au très haut Moyen Age plus qu'au panthéon romain comme cela a souvent été écrit <sup>( 2793 )</sup>. Mentionnons de même la découverte fortuite de monnaies antiques à peu de distance au nord de la route, à Araules <sup>( 2794 )</sup>.

<sup>2787</sup> ) Mazon (A.) : *Notes historiques sur l'histoire de Tournon et de ses seigneurs...*, op. cit., p. 11.

<sup>2788</sup> ) *Corpus Inscriptionum Latinarum*, t. XII, n°5563.

<sup>2789</sup> ) *Ibidem*, n°5562.

<sup>2790</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit., p. 73.

<sup>2791</sup> ) Tartary (R.) : « Le prieuré de Macheville », art. cité, p. 35.

<sup>2792</sup> ) Fayard (A.) : *Saint-Agrève évêque du Puy et apôtre des Boutières*, op. cit., p. 32.

<sup>2793</sup> ) Dauzat (A.) et Rostaing (Ch.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 438.

Il faut arriver à Chapeuil pour que les indices d'une occupation antique ou altimédiévale deviennent plus nombreux. Mentionnons la découverte de vestiges de constructions antiques au pied du mont Meygal, au nord de la route <sup>(2795)</sup>. Le vocable de l'église de Chapeuil, dédiée à Saint-Julien, renvoie lui aussi au très haut Moyen Age <sup>(2796)</sup>).

Pour finir, nous arrivons au niveau du Puy en passant d'abord par Saint-Pierre-Eynac où les découvertes antiques sont multiples <sup>(2797)</sup> puis par Saint-Germain-Laprade où fut découvert un trésor monétaire antique ainsi que plusieurs monnaies isolées, les substructions de bâtiments et une inscription aujourd'hui remployée dans l'église <sup>(2798)</sup>. A Brives, point de franchissement de la Loire, la densité des vestiges antiques mis au jour permet de penser que nous sommes en présence d'une petite agglomération liée à la traversée du cours d'eau <sup>(2799)</sup>. De plus, le toponyme « Brives », d'origine préromaine signifiant pont, suggère qu'un point de franchissement de la Loire existait là dès la protohistoire.

Une telle densité de sites répartis le long de la route autorise à penser qu'elle est d'origine antique, même si nous ne sommes pas alors en présence d'une grande « voie romaine » mais plus certainement d'un axe d'importance moyenne reliant les deux chefs-lieux de cités voisines de Valence et de *Ruessium* puis du Puy, et ensuite après la christianisation, les deux cités épiscopales.

Le premier texte mentionnant cette route est du XI<sup>e</sup> siècle. En 1026, *Aspasius* donne au prieuré de Saint-Pierre-du-Monastier, au Puy, et à l'abbaye de Saint-Chaffre du Monastier, *unum mansum in villa quae dicitur La Mola* (non localisé), *in media strata publica de subtus ecclesiam Sancti Agripani, et in alio loco qui dicitur Eredone, medium mansum et unum molendinum pro uno manso cum omnibus adjacentiis, campis, pratis, sylvis et caeteris...* <sup>(2800)</sup>. Ces fonds situés sous l'église de Saint-Agrève sont donc traversés par une route importante puisqu'elle prend alors le qualificatif de *strata publica* ce qui est rare. A la fin du Moyen Age, la route de Tournon au Puy passe justement une vingtaine de mètres en contrebas, au sud, sous l'église de Saint-Agrève. La disposition des lieux permet donc de penser que la route importante du XI<sup>e</sup> siècle n'est autre que la route de Valence au Puy que nous venons de décrire. En outre, le lieu de *Mola*, s'il n'est pas identifié avec précision, renvoie à la présence d'un moulin. Au niveau de

<sup>2794</sup> ) Provost (M.) et alii : *Carte archéologique de la Gaule, n°43, la Haute-Loire, op. cit.*, p. 172.

<sup>2795</sup> ) *Ibidem.*, p. 119.

<sup>2796</sup> ) Aubrun (M.) : *La paroisse en France des origines au XV<sup>e</sup> siècle.*, *op. cit.*, p. 17.

<sup>2797</sup> ) Provost (M.) et alii : *Carte archéologique de la Gaule, n°43, la Haute-Loire, op. cit.*, p. 168.

<sup>2798</sup> ) *Ibidem.*, p. 115.

<sup>2799</sup> ) *Ibidem.*, p. 57-58.

<sup>2800</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye Saint-Chaffre du Monastier, op. cit.*, n°CCXXIV, p. 83.

Saint-Agrève, il ne peut se trouver que sur l'Eyrieux, seul cours d'eau significatif du secteur, que la route coupe à la fin du Moyen Age au lieu de Granette, sous Saint-Agrève. Le lieu-dit d'*Eredone* correspond pour sa part au hameau d'Eyrieux, sur la rivière du même nom, à une centaine de mètres au nord de Granette. Tout nous permet donc de situer ces terres à proximité de l'Eyrieux, non loin du point de franchissement de la route à la fin du Moyen Age, au lieu-dit de Granette.

Si en d'autres cas, comme à Serrières ou à Malleval, plus au nord, on a pu constater que la mise en place du réseau castral avait abouti à un déplacement de la route sur certaines sections, attirée par le nouveau château, nous n'observons rien de comparable le long de la route de Tournon au Puy. C'est ici une ville neuve qui produit le même effet puisque le chemin connaît quelques changements au niveau de Boucieu-le-Roi. En effet, la nouvelle bastide royale, fondée en 1291, est initialement à l'écart de l'axe principal qui passe de manière rectiligne sur la colline au sud. Cette route est alors attirée vers Boucieu par où le chemin royal fait le détour aux deux derniers siècles du Moyen Age, même si le chemin ancien, plus direct, est encore certainement emprunté.

## C- De Saint-Félicien et Pailharès à Saint-Agrève, cartes n°59 à 61

Si les itinéraires de Tournon au Puy par Lalouvesc ou par Saint-Agrève que nous venons de décrire sont les plus importants des abords de la vallée du Doux, une autre route non négligeable traverse la région. En 1416, un *itinere publico* relie Saint-Félicien à Saint-Agrève en cheminant globalement sur un axe nord-est - sud-ouest <sup>(2801)</sup>. Pour l'essentiel, elle n'est toutefois renseignée par les sources médiévales que durant sa traversée du mandement de Rochebloine, dans la région de Pailharès. Seuls les cadastres et la toponymie permettent ensuite de proposer un tracé jusqu'à Saint-Agrève.

### De Saint-Félicien à Pailharès

Au nord, la route de Saint-Agrève se sépare de la route Tournon - La Louvesc dans sa traversée de la paroisse de Pailharès. Trois branches convergentes en partent. La première, que nous retrouvons mentionnée en 1416, s'en sépare à Saint-Félicien <sup>(2802)</sup>, la seconde, mentionnée en 1294, s'en sépare non loin du col du Marchand <sup>(2803)</sup> et enfin la troisième, mentionnée en 1414, s'en sépare au lieu de Lestra <sup>(2804)</sup>. Ces trois routes se regroupent non loin de Pailharès et continuent ensuite à nouveau réunis jusqu'à Saint-Agrève.

De Saint-Félicien jusqu'à Pailharès, la distance est assez courte, cinq à six kilomètres tout au plus ce qui laisse peu de possibilités pour que plusieurs itinéraires se soient

<sup>2801</sup> ) AD 07, 1J 216, f°61v°.

<sup>2802</sup> ) *Ibidem*, f°64v°.

<sup>2803</sup> ) A. Nat., P494, cote 1456.

<sup>2804</sup> ) AD 07, 1J 216, f°60v°.

développés. De fait, le chemin ancien que l'on retrouve sur le cadastre semble très proche de la R.D. 273, même si quelques différences se remarquent. Ainsi, à l'inverse de la route actuelle, le chemin ancien ne sort pas de Saint-Félicien par le sud, mais par l'est, jusqu'au quartier du Châtelas où il oblique vers le sud pour rejoindre le tracé actuel continuant par le hameau de Rosières<sup>(2805)</sup>. Ensuite, nous savons qu'en 1414, l'*iter* reliant Saint-Félicien à Pailharès passe au moulin de *Rorii*<sup>(2806)</sup>, identifiable avec l'actuel moulin de Royer<sup>(2807)</sup>. Au niveau du moulin de *Rorii*, la route est aussi dite dans le même terrier, *itinere de Flacheto versus Tornone*<sup>(2808)</sup>.

L'autre branche, dite de « Lalouvesc à Mazel » est aussi facilement identifiable, plusieurs textes médiévaux venant préciser son tracé. En 1294, cet axe est dit *iter de Macello apud Lalouvesc*<sup>(2809)</sup>. Le mas de *Macello* est identifiable au hameau de Mazel<sup>(2810)</sup> où arrive aussi le chemin venant d'Annonay par Satillieu. Sur le cadastre, ce chemin figure encore : il est baptisé « chemin de Lalouvesc à Mazel »<sup>(2811)</sup>. Il se sépare de la route de Tournon à Lalouvesc au niveau du col du Marchand se dirige par le Tracol et par La Côte<sup>(2812)</sup> vers Mazel et la Garde, au quartier de Flachet, où une terre confronte en 1416 le chemin de Pailharès<sup>(2813)</sup>.

Le troisième et dernier axe est en fait le chemin d'Annonay à Pailharès passant par Vaudevant que nous retrouvons mentionné en 1414 au mas de Crémilleux<sup>(2814)</sup> et qui figure sur le cadastre de 1836 sous le nom de chemin de Letra à Vaudevant<sup>(2815)</sup>.

### De Pailharès à Saint-Agrève

A partir de Pailharès, les trois chemins se rejoignent. Ensuite, nous retrouvons la route en 1416 à plusieurs reprises dans sa traversée de la paroisse de Pailharès indistinctement

<sup>2805</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, section A<sup>2</sup> dite de Saint-Félicien.

<sup>2806</sup> ) AD 07, 1J 216, f°19v°.

<sup>2807</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2935 est, Satillieu.

<sup>2808</sup> ) AD 07, 1J 216, f°19v°.

<sup>2809</sup> ) A. Nat., P494, cote 1456.

<sup>2810</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, section B<sup>1</sup> dite du Mazel.

<sup>2811</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, section B<sup>1</sup> dite du Mazel.

<sup>2812</sup> ) *Ibidem*.

<sup>2813</sup> ) AD 07, 1J 216, f°64v°.

<sup>2814</sup> ) *Ibidem*, f°60v°.

<sup>2815</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, section A<sup>2</sup> dite de Saint-Félicien.

appelé chemin de Pailharès à Saint-Agrève <sup>( 2816 )</sup>, de Flachet à Saint-Agrève <sup>( 2817 )</sup> ou de Saint-Félicien à Saint-Agrève <sup>( 2818 )</sup>.

Après Pailharès en direction de Saint-Agrève, le chemin est encore mentionné au mas de Mahussier en 1416 <sup>( 2819 )</sup>, puis ensuite, aucun texte ne nous permet de préciser son tracé. Aucun axe ne figure non plus sur les cartes du XVIII<sup>e</sup> siècle, signe de l'importance alors toute secondaire de la route. Heureusement, sur le cadastre, la continuation de notre chemin après Mahussier est assez nette. Sa complète continuité ne pose pas de problème jusqu'au col du Buisson ; après Mahussier, le chemin continue par Le Faure <sup>( 2820 )</sup> puis par Adret et Saigne pour arriver au col du Buisson <sup>( 2821 )</sup>.

<sup>2816</sup> ) AD 07, 1J 216, f°45v°.

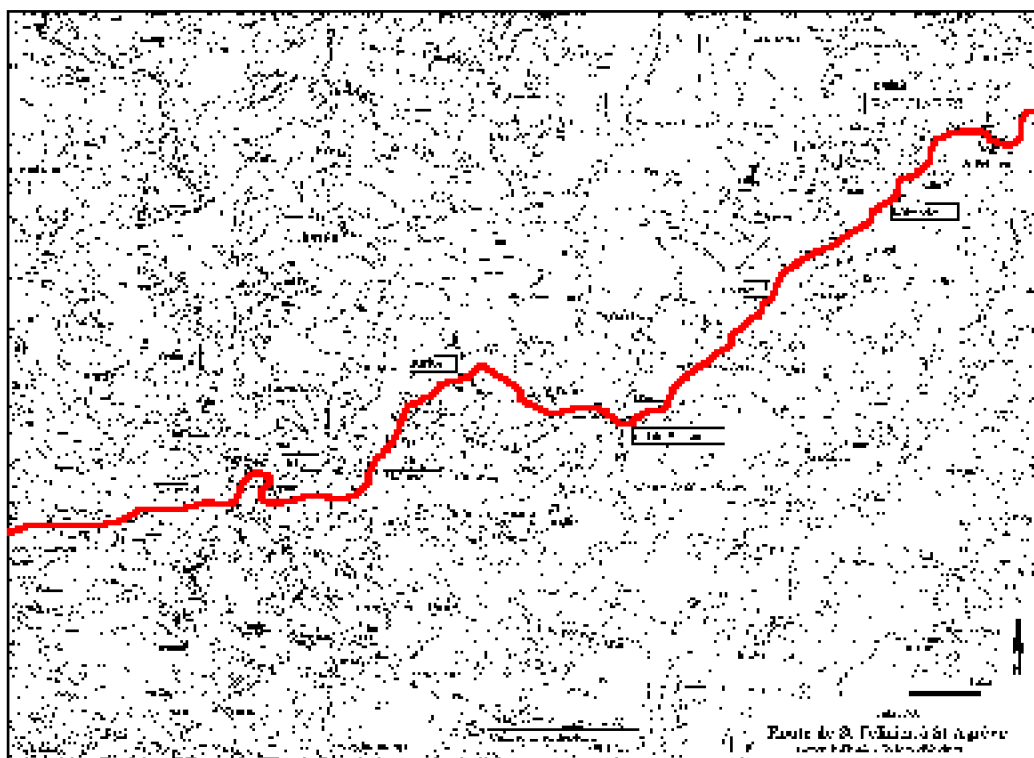
<sup>2817</sup> ) *Ibidem*, f°61v°.

<sup>2818</sup> ) *Ibidem*, f°61v°.

<sup>2819</sup> ) *Ibidem*, f°45v°, Pailharès, cadastre de 1837, section C<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>2820</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, section C<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>2821</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, sections D<sup>1</sup> et D<sup>2</sup> dite de Blache.



Carte n°60

Au-delà du col du Buisson, la descente vers le Doux est, elle aussi, renseignée par le cadastre. Le chemin y figure sous le nom de « chemin d'Agrève <sup>(2822)</sup> à Pailharès ». Il quitte le col en descendant vers Faugeas puis Agrève et Molières, non loin des rives du Doux <sup>(2823)</sup>. Aucun pont n'est mentionné dans les textes médiévaux, ni ne figure sur le cadastre napoléonien. De même, il n'en existe aucun cet endroit de nos jours. Sur place, aucun vestige même ténu ne nous semble pouvoir accréditer l'idée qu'il y en ait eu un jour un.

Une fois le Doux traversé, vraisemblablement à gué ou sur une planche - ici il est encore près de sa source et ne constitue qu'un modeste ruisseau - le chemin entre dans la paroisse de Saint-Jeure-d'Andaure. Sur le cadastre de cette commune, figure le

<sup>2822</sup> ) Il s'agit ici du quartier d'Agrève, sur la paroisse de Pailharès par lequel passe notre route et non de Saint-Agrève.

<sup>2823</sup> ) Pailharès, cadastre de 1837, section C dite de Agrève.



« chemin de Saint-Félicien à Saint-Jeure » suivit du « chemin de Saint-Jeure à Saint-Agrève » correspondant sans doute à notre route. Au bord du Doux, ce chemin fait face à celui de Molières, sur la paroisse de Pailharès. Très directement et de manière rectiligne, il remonte depuis Galey<sup>(2824)</sup> vers le lieu-dit de la Croix de Jeangrand<sup>(2825)</sup>. Plus aucun sentier ne semble exister à l'heure actuelle sur cette section, mais le tracé est encore net au début du XIX<sup>e</sup> siècle. De la Croix de Jeangrand, toujours en droite ligne, le chemin gagne Saint-Jeure même, puis passant au hameau de Besset<sup>(2826)</sup>, à l'Hermet et à La Clavière arrive Saint-Agrève. Au niveau de Besset, le toponyme « Tracoulaud », situé au sud de la route, peut laisser penser qu'un autre axe a existé sur quelques centaines de mètres, mais ni la documentation médiévale ni le cadastre ne nous en laissent percevoir le tracé. A Saint-Agrève, le chemin entre dans le bourg castral par la Porte de Vienne, nom évocateur qui ne laisse subsister aucun doute sur sa destination : la vallée du Rhône par Saint-Félicien<sup>(2827)</sup>.

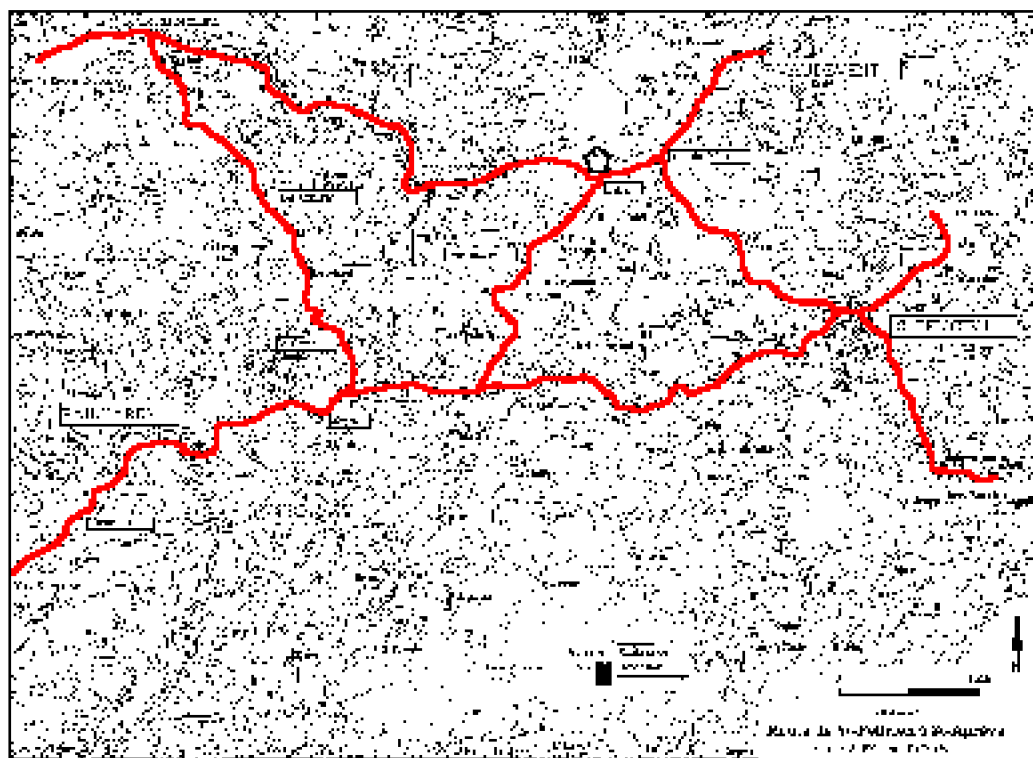
Nous n'avons aucune indication précise sur l'importance de cet axe à la fin du Moyen Age. Le nom de la porte par laquelle il sort de Saint-Agrève, la « Porte de Vienne », laisse toutefois penser qu'il n'était pas seulement utilisé par les circulations locales mais que cet axe avait une certaine importance dans les relations interrégionales unissant le sillon rhodanien au Velay : au-delà de Pailharès le chemin ouvre sur Vaudevent, le Piedmont annonéen et le nord de la vallée du Rhône. Toutefois, on peut constater que ce chemin a perdu de son importance après le Moyen Age. En effet, très raide, la descente de Saint-Jeure au Doux ne permet pas le passage d'un attelage et aucuns travaux ne semblent en avoir modifié le tracé au XVIII<sup>e</sup> siècle, ce que corrobore son absence sur la carte de Cassini. Cela peut sans doute aussi expliquer l'absence de pont sur le Doux.

<sup>2824</sup> ) Saint-Jeure-d'Andaure, cadastre de 1836, section B<sup>2</sup> dite de La Suche.

<sup>2825</sup> ) Saint-Jeure-d'Andaure, cadastre de 1836, section C<sup>1</sup> dite de Saint-Jeure.

<sup>2826</sup> ) Saint-Jeure-d'Andaure, cadastre de 1836, section A<sup>1</sup> dite des Chazeaux.

<sup>2827</sup> ) Sur la topographie urbaine de Saint-Agrève, cf. t. I, p. 505.



Carte n°61

Cet axe est-il ancien ? Il est difficile de répondre à cette question mais remarquons que le *castrum* de Saint-Agrève se structure autour de trois axes sur lesquels ouvrent ces trois portes, notre route comptant parmi ces trois. Il semble donc que nous sommes en présence d'un carrefour routier antérieur à l'établissement du bourg castral, carrefour autour duquel l'habitat s'est structuré, sans doute à la fin du XI<sup>e</sup> siècle ou au XII<sup>e</sup> siècle, les rues du *castrum* conservant le plan des trois axes préexistants<sup>(2828)</sup>. Si notre route est antérieure au XII<sup>e</sup> siècle, peut-on considérer qu'elle est du haut Moyen Age ? Elle ne sert jamais de limite de paroisse sur aucune partie de son parcours et tout au plus un texte nous apporte la preuve de l'existence du tronçon Saint-Félicien - Pailharès dès le

<sup>2828</sup> ) Sur la chronologie de l'incastellamento en Vivarais, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècle*, *op. cit.*, vol. I, p. 348-350 où l'auteur montre que le *castrum* apparaît lentement dans la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle pour devenir une réalité générale au XII<sup>e</sup> siècle, les dernières fondations tardives intervenant avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. Pour le cas spécifique de Saint-Agrève, *ibidem*, vol. III, p. 291-296.

milieu du X<sup>e</sup> siècle. Dans les années 950-960, *Otrannus* et sa femme *Eradis* donnent à l'abbaye Saint-Barnard de Romans, dont l'archevêque de Vienne *Teudbaldus* est abbé, la moitié d'un manse situé dans l'*ager* de Pailharès *in villa nominata Geviniano* confrontée *de superiore fronte via publica* <sup>( 2829 )</sup>. La *villa nominata Geviniano*, dans l'*ager* de Pailharès, peut correspondre à l'actuel lieu-dit de Gamon, à l'est du village de Pailharès, à la limite des communes de Saint-Félicien et de Pailharès. Dans ce cas, la *via publica* qui passe au nord de la *villa* est certainement la route de Saint-Félicien à Pailharès, que nous retrouvons à la fin du Moyen Age comme un segment de la route de Saint-Félicien à Saint-Agrève. Retenons en outre que cette *via* est qualifiée de *publica*, ce qui est rarissime en cette période. Peut-être prend-elle ce qualificatif car elle dessert le chef-lieu d'*ager* qu'est Pailharès comme nous l'avons déjà suggéré pour la route d'Annonay à Satillieu ?

Pour finir, remarquons que la paroisse de Pailharès <sup>( 2830 )</sup> se développe très curieusement en direction du Doux par une excroissance située au-delà du col du Buisson et qui justement suit le même axe que la route. Ne pourrait-on pas y voir un signe supplémentaire de l'ancienneté de la route. En effet, dans cette région peu peuplée avant les siècles carolingiens, il n'est pas inconcevable que des défrichements pionniers aboutissant à l'extension de la paroisse de Pailharès vers l'ouest se soient effectués prioritairement le long de la route ce qui lui donnerait de fait cette forme assez curieuse et cette structure très hétérogène. La situation est certainement encore plus nette sur l'itinéraire suivant avec le cas de la paroisse de Bosas. Tout ceci ne peut malheureusement que rester simple supposition faute d'éléments probants.

## D- De Boucieu à Saint-Félicien, carte n°62

Au sud de Saint-Félicien, un autre itinéraire important rejoint la bastide royale de Boucieu, dans la vallée du Doux. Mal renseigné, nous le retrouvons toutefois en 1414 au lieu-dit de la *Cruce de Filhonerii*, sur la paroisse de Saint-Félicien, alors qualifié d'*iter publicum per quo itur de Turnone versus Anicium* <sup>( 2831 )</sup>. Le lieu de *Filhonerii* correspond à l'heure actuelle au quartier de Filhon, situé sur la commune de Saint-Félicien, en rive gauche de la Daronne. Un sentier encore cadastré descend directement vers la Daronne passant par le hameau de Jomard puis par celui de Filhon <sup>( 2832 )</sup>. Ce chemin sert de limite entre les deux quartiers et passe par la Croix de Jomard-Filhon ce qui laisse penser que c'est bien le nôtre. Sur la dernière centaine de mètres avant la Daronne, le chemin semble se partager en plusieurs axes parallèles conduisant à divers gués possibles, compris entre le

<sup>2829</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard*, op. cit., n°34.

<sup>2830</sup> ) Aucune étude spécifique n'a été conduite sur les limites de la paroisse de Pailharès. Néanmoins, nous avons pu observer dans la région que, le plus souvent, les limites paroissiales de la fin du Moyen Age et les limites communales actuelles correspondent.

<sup>2831</sup> ) AD 07, 1J 216, 53v°.

<sup>2832</sup> ) Saint-Félicien, cadastre de 1836, section A<sup>3</sup> dite de Saint-Félicien.

moulin de Pierragay et le lieu-dit évocateur de la Revicole <sup>( 2833 )</sup>. Au-delà de la Daronne, le chemin entre sur la paroisse de Bosas. Là encore, il faut se fier au cadastre pour restituer son tracé. Sur toute la traversée de la paroisse de Bosas, le chemin, franchissant la Daronne au moulin de Pierragay, est continu jusqu'au pont de Boucieu sur le Doux. Si à l'heure actuelle, il n'existe plus sur certaines sections, il apparaît au cadastre napoléonien encore soit sous forme de modeste sentier, soit sous forme de voies vicinales, selon les tronçons. Il ne correspond en rien à la route de Saint-Félicien à Bosas qui passe plus à l'est. Ce chemin passe par le lieu-dit de Perdrille, évite Bosas par l'est et continue au sud par le lieu-dit Les Extrats, évocateur du passage de la route <sup>( 2834 )</sup>. A partir de ce point et presque jusqu'au Doux, la route sert de limite de paroisse entre Bosas à l'est et Arlebosc à l'ouest.

La traversée du Doux se fait, au moins à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle sur un pont mentionné dès 1351 <sup>( 2835 )</sup> existant encore pour partie de nos jours. Après cette traversée le chemin remonte par Boucieu en direction de la route de Tournon à Lamastre qui est rejointe non loin de Saint-Barthélemy-le-Plain.

L'importance de cet axe, lui aussi dit « route de Tournon au Puy », ne semble pas faire de doute à la fin du Moyen Age, même si elle n'est certainement pas comparable à celle de l'axe direct passant par Lamastre, Désaignes et Saint-Agrève que nous venons de décrire. La présence dès le XIV<sup>e</sup> siècle d'un pont permettant de franchir le Doux en toutes saisons est un argument supplémentaire plaidant en faveur d'un développement réel de la route. En effet, les circulations locales auraient sans doute tout à fait pu se contenter de traverser le Doux, rivière assez modeste durant une large part de l'année, à gué ou sur une simple « planche ». Il faut aussi verser au dossier de l'importance de la route le développement administratif de Boucieu qui devient de 1329 jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle une cour de justice royale <sup>( 2836 )</sup>. Sans doute ces fonctions judiciaires ont-elles, même si cela reste difficile à cerner en raison de l'absence de document émanant de cette juridiction, drainé un nombre non négligeable de personnes vers la bastide nouvellement créée, participant ainsi aux circulations empruntant notre route qui relie très directement tout l'extrême nord du Vivarais à Boucieu.

Si le chemin nous paraît avoir une certaine importance à la fin du Moyen Age, il est difficile de savoir ce qu'il en est aux périodes précédentes. Un seul texte antérieur au XIII<sup>e</sup> siècle mentionne des routes dans la région de Saint-Félicien. Autour de l'année 1084, *Otmarus de Mirollo* donne à Saint-Barnard de Romans tout ce qu'il possède dans la paroisse de Saint-Félicien. Les biens donnés sont *a clauso veteri usque in rivum Daronam* et sont confrontés par *duas vias que tendunt ad molendinum, unam per villam Tavanosc, et alias per Crucem* <sup>( 2837 )</sup>. Il est difficile de localiser ces quelques lieux mentionnés dans l'acte et Ulysse Chevalier, l'éditeur du cartulaire de Saint-Barnard, propose d'identifier la

<sup>2833</sup> ) *Ibidem*.

<sup>2834</sup> ) Bosas, cadastre de 1836, section A<sup>3</sup> dite de Provençal.

<sup>2835</sup> ) AD 07, 1J 212, peau 22.

<sup>2836</sup> ) Régéné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t.II, p. 157.

*villa* de *Tavanosc* avec le lieu-dit de Terrenau, la Cruce avec le quartier de La Croix, voisin de Saint-Félicien, et enfin, le moulin, avec le moulin de Bosas <sup>( 2838 )</sup>. Nous nous permettons de douter qu'il s'agisse ici du moulin de Bosas, situé non sur la paroisse de Saint-Félicien comme indiqué dans l'acte, ni même en limite de celle-ci, mais au contraire sur la paroisse de Saint-Victor, sur la Daronne, à la limite de Saint-Victor et de Bosas. Il semble donc qu'il faille chercher un moulin plus proche, localisé sur la paroisse de Saint-Félicien même. Certes, rien ne nous permet de savoir s'il s'agit ici de celui de Pierregeay au niveau duquel notre route traverse la Daronne, mais retenons la possibilité, ce qui attesterait alors que la route Saint-Félicien - Boucieu est déjà en place, au moins sur une section, dès le XI<sup>e</sup> siècle.

Remarquons ici la forme particulière de la paroisse de Bosas qui est presque circulaire et se prolonge depuis les Extrats jusqu'au Doux d'un appendice long de près de deux kilomètres et large d'une centaine de mètres seulement, encadrant notre route <sup>( 2839 )</sup>. Nous suggérons ici la même explication que pour la paroisse de Pailharès qui présente une excroissance similaire en direction du Doux. Malgré le manque d'éléments probants, ne peut-on penser qu'il s'agit ici d'une extension de la paroisse se structurant autour de la route qui constitue, en quelque sorte, « l'épine dorsale » du développement ? Ce serait alors un signe de l'ancienneté relative de l'itinéraire dans le Moyen Age, et sans doute peut-on dire comme lorsqu'une route sert de limite paroissiale, que nous sommes dans ce cas face à un axe antérieur au IX ou au X<sup>e</sup> siècle.

Les abords de la vallée du Doux apparaissent donc à la fin du Moyen Age comme un axe de pénétration privilégié vers le Massif Central en venant du sillon rhodanien. La route cheminant au sud de la rivière, par Lamastre et Désaignes puis Saint-Agrève est tout à la fois plus ancienne, certainement même antique, et plus importante que la route du nord du Doux par Lalouvesc. Cette dernière impose en effet au voyageur se rendant au Puy de faire un long détour vers le nord qui inévitablement rallonge son trajet bien que la route de Boucieu-le-Roi à Saint-Félicien puisse constituer un « raccourci » non négligeable d'une quinzaine de kilomètres. Entre les deux, reliant Pailharès mais aussi au-delà Annonay à Saint-Agrève, une courte route orientée nord sud se développe tout en restant manifestement secondaire par rapport aux deux axes Rhône - Velay.

## Chapitre 4 : Les chemins du plateau de Vernoux

Entre vallée du Doux, au nord, et vallée de l'Eyrieux, au sud, se développe le plateau de Vernoux, vaste étendue mamelonnée reliant le sillon rhodanien au plateau vivaro-vellave. Plusieurs itinéraires importants le traversent en provenance de Valence et à destination

<sup>2837</sup> ) *Cartulaire de Saint-Barnard*, n°192.

<sup>2838</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Barnard de Romans*, op. cit., p. 209.

<sup>2839</sup> ) Cf. carte détaillée n°50

de Lamastre ou de Saint-Agrève. D'un point de vue documentaire, quelques chartiers permettent d'en avoir une assez bonne connaissance sur plusieurs tronçons. Mentionnons principalement le chartier des comtes de Valentinois, seigneurs dominants de la région, mais aussi le chartier de Pierregourde, au sud, et celui de la commanderie templière de Valence dont les terres de son membre de Grozon sont traversées par les deux principales routes du plateau. A une moindre échelle, deux fonds privés, le chartier de Barjac et celui de Solignac, apportent eux aussi leur lot de renseignements. Tous ces fonds ne remontent toutefois guère avant la fin du XIII<sup>e</sup> siècle et aucun document ne peut nous renseigner sur les routes antérieurement à 1250. Signalons ici le travail du géographe vivarois Elie Reynier s'attachant à présenter le réseau routier du plateau de Vernoux du XVII<sup>e</sup> siècle à nos jours qui fournit un tableau, certes parfois lacunaire mais toujours instructif, sur le devenir des routes médiévales <sup>(2840)</sup>.

## A- De Valence à Saint-Agrève par Vernoux et Chalencon, cartes n°63 à 72

---

La documentation des deux derniers siècles du Moyen Age mentionne très souvent comme confronts l'*itinere publico* de Valence au Puy. Cet axe reliant le sillon rhodanien au Velay par Saint-Péray, Boffres, Vernoux, Chalencon et Saint-Agrève est le principal itinéraire du plateau de Vernoux. Son tracé est pour l'essentiel très bien renseigné sur le tronçon Boffres - Saint-Agrève. A l'inverse, de Valence à Boffres, nous ne possédons malheureusement que peu de textes mais il est quand même possible de suggérer un tracé.

### a- De valence à Chalencon

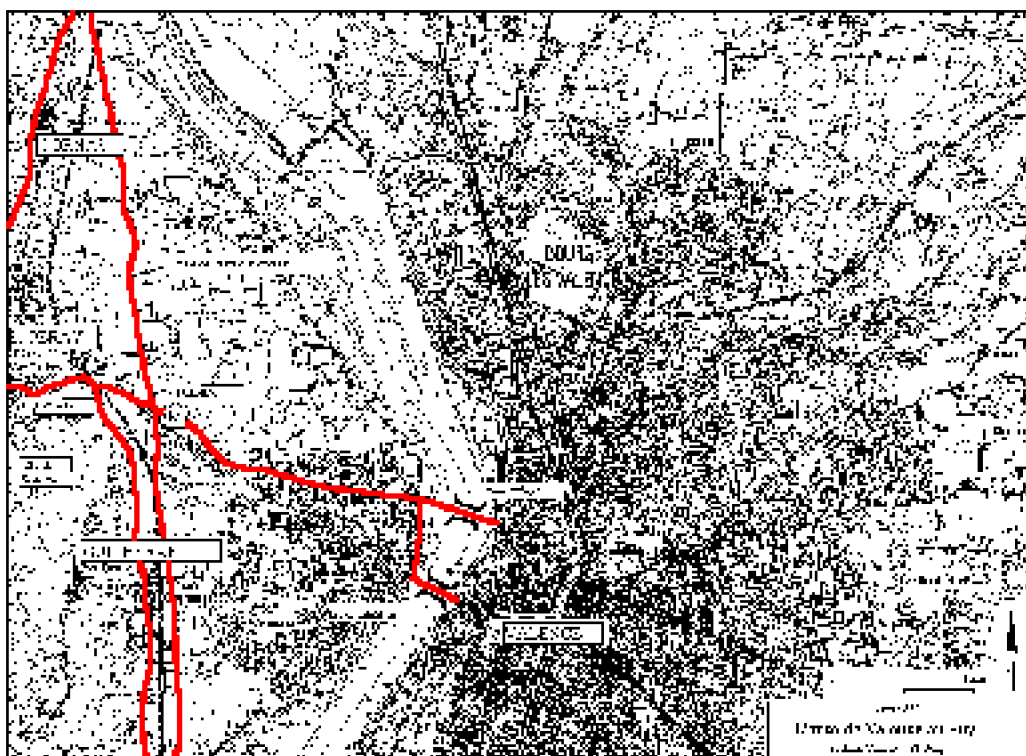
Au départ de Valence, le chemin traverse le Rhône et se dirige vers Saint-Péray. Deux ponts ont existé anciennement entre Valence et Guilherand - Saint-Péray, en rive droite, ainsi que plusieurs bacs <sup>(2841)</sup>.

### De Valence à Saint-Péray

---

<sup>2840</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communication du plateau de Vernoux », art. cité.

<sup>2841</sup> ) Cf. infra, p. 635-638.



Carte n°63

Du Pont Perdu mentionné en 1395<sup>(2842)</sup>, la plaine alluviale rhodanienne s'étend vers l'est sur quatre à cinq kilomètres. La circulation y est facile, mais elle vient butter à l'ouest sur les falaises de la montagne de Crussol, obstacle qui n'est franchissable qu'en le contournant par le nord, au niveau du village de Saint-Péray. Du pont ou du bac, selon la période, jusqu'à Saint-Péray, aucun texte médiéval ne nous situe la route, mais les plans dressés en 1781 lors de la construction de la route actuelle permettent de retrouver le tracé du chemin précédent<sup>(2843)</sup>. Sans pouvoir affirmer que ce chemin est bien le tracé médiéval, nous pouvons le supposer fortement, le cadastre ne figurant aucun autre

<sup>2842</sup> ) AD 26, F 118/2, cahier 38, p. 43. En 1395, l'abbé de Saint-Ruf baille une terre située à Guilherand au quartier de Combe qui est confrontée par le chemin de « Guilherand au Pont Perdu ». Etant donné la situation du quartier de Combe entre Guilherand et le fleuve, nous pouvons penser qu'il s'agit des vestiges du pont sur le Rhône.

<sup>2843</sup> ) AD 07, C 794.

itinéraire parallèle à ce dernier et à la route actuelle. En outre, la courte distance ne permet pas le développement d'une multitude d'autres itinéraires. Le chemin dit au XVIII<sup>e</sup> siècle « chemin ancien » quitte le Rhône loin du pont médiéval, au niveau du pont antique : un chemin parallèle au Rhône dont le cadastre garde encore la trace <sup>( 2844 )</sup> permettait alors de longer le fleuve pour arriver au droit du point de traversée, variable selon les époques. Dans la plaine de Saint-Péray, la route passe au sud du ruisseau de Mialan. Ce ruisseau forme dans la plaine un grand méandre vers le sud en perpétuel mouvement, qui a intercepté le tracé ancien au début du XVIII<sup>e</sup> siècle, motivant en partie les travaux entrepris alors <sup>( 2845 )</sup>. La route coupe ensuite le « sentier des Mulets », correspondant sur cette section à la voie antique d'Antonin le Pieux <sup>( 2846 )</sup>. Ensuite, elle passe au quartier de la Maladière où le toponyme suggère l'emplacement de la maladrerie de Saint-Péray <sup>( 2847 )</sup>. Plus loin, au pied de la colline de Crussol, elle coupe le chemin médiéval de la rive droite du Rhône et enfin, arrive face à Saint-Péray, mais en rive sud du Mialan alors que le village et la suite de l'itinéraire se trouvent en rive nord. Aucun pont n'est mentionné au Moyen Age, mais le caractère torrentiel du ruisseau qui est à sec le plus clair de l'année permet tout à fait d'envisager une traversée à gué ou par un passage aménagé d'une simple « planche ». Sur le plan du XVIII<sup>e</sup> siècle, la traversée se fait à gué au quartier de la Beylesse, mais rien n'indique que le passage s'effectuait en ce point au Moyen Age. Le passage médiéval étant sans doute à chercher plus en amont vers le village de Saint-Péray au point de convergence de plusieurs chemins <sup>( 2848 )</sup>, où fut construit un pont dont quelques vestiges sont encore visibles mais qui ne peut en aucun cas être attribué au Moyen Age <sup>( 2849 )</sup>.

Le passage de la route principale se lit nettement dans la topographie villageoise de Saint-Péray, organisée autour d'une rue centrale linéaire <sup>( 2850 )</sup> qui débouche sur un sentier figurant sur le cadastre napoléonien et présentant une complète continuité jusqu'à Boffres où la route de Valence au Puy est mentionnée en 1336 <sup>( 2851 )</sup>. Ce sentier qui

2844 ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section E<sup>2</sup> dite des Granges.

2845 ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section E<sup>1</sup> dite des Granges.

2846 ) Cf. t. I, p. 373.

2847 ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section C dite de Crussol.

2848 ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section B<sup>1</sup> dite de Ville.

2849 ) Des photographies du pont avant qu'il ne s'effondre, au début du XX<sup>e</sup> siècle, ont été publiées dans *Saint-Péray, Cent ans d'histoire par l'image*, op. cit., p. 66. Elles permettent de penser que ce pont n'est pas antérieur au XVII<sup>e</sup> siècle ou plus encore au XVIII<sup>e</sup> siècle [arc segmentaire très surbaissé approchant de la forme en anse de panier qui n'est employée dans les ponts qu'avec l'essor du corps des ingénieurs des ponts et chaussées au XVIII<sup>e</sup> siècle. Cf. Mesqui (J.) : *Le pont avant le temps des ingénieurs*, op. cit., p. 188-189].

2850 ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section de B<sup>1</sup> développée dite de Ville.

2851 ) AD 26, 40H 368, f°133.



semble être l'héritier de la route médiévale traverse le ruisseau de Merdarie à gué, au sortir de Saint-Péray <sup>(2852)</sup>.

### De Saint-Péray à Vernoux

Au-delà de Saint-Péray, la route passe au quartier de la Crozette <sup>(2853)</sup> et continue par Biousse <sup>(2854)</sup> et Tourtousse <sup>(2855)</sup>, toujours en rive droite du Mialan. Ensuite, le sentier cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle arrive au hameau de Fausse, puis suivant les crêtes du Bois des Communes <sup>(2856)</sup>, de la serre des Baubes, de la serre de Fourneloup <sup>(2857)</sup>, arrive enfin au sud de Boffres non loin du lieu-dit « La Gleize » <sup>(2858)</sup>. Sur le cadastre napoléonien, de Tournon à Boffres, ce chemin porte encore le nom « d'ancien chemin de Saint-Péray à Vernoux » <sup>(2859)</sup>, la « nouvelle route » suivant un parcours bien différent, passe plus au nord par Alboussière <sup>(2860)</sup>. C'est d'ailleurs du fait de ce détournement complet de la route que le sentier de crête correspondant à l'axe médiéval n'a pas fait l'objet de modifications significatives, sauf peut-être sur une courte section, de Tourtousse à Chabret, peu avant Boffres.

Sur cette section, un second itinéraire se séparant du sentier de crête serpente sur les flancs sud de la colline : ce tracé passe au lieu-dit Le Tracol, toponyme associé à la présence d'une route. Multipliant les lacets, il évite la partie la plus raide du tracé <sup>(2861)</sup>. Au niveau de leur carrefour, la chronologie des deux axes ne fait pas de doute ; ce second chemin, se sépare nettement du sentier de crête et lui est donc postérieur. Il évoquerait éventuellement un aménagement de roulage que nous serions tentés d'attribuer au XVII<sup>e</sup> ou plus encore au XVIII<sup>e</sup> siècle. Toutefois, la très bonne inscription de

<sup>2852</sup> ) Un pont est construit en remplacement du gué en 1782. Il semble bien que ce soit le premier ouvrage, aucun vestige de maçonnerie n'étant mentionné dans les études préalables à la construction alors que les ingénieurs prenaient le plus souvent soin de rechercher tout élément existant pouvant servir de base de fondation afin de diminuer les coûts de l'ouvrage à réaliser (AD 07, C 834).

<sup>2853</sup> ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section de I dite de Vichouère.

<sup>2854</sup> ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section de F dite de Putier.

<sup>2855</sup> ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section de G dite de Tourtousse.

<sup>2856</sup> ) Toulaud, cadastre de 1811, section de C dite de Biguet.

<sup>2857</sup> ) Toulaud, cadastre de 1811, section D dite de Juventin.

<sup>2858</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section E<sup>1</sup> dite de La Gleize.

<sup>2859</sup> ) Toulaud, cadastre de 1811, tableau d'assemblage.

<sup>2860</sup> ) Alboussière, cadastre de 1811, tableau d'assemblage.

<sup>2861</sup> ) Toulaud, cadastre de 1811, section de C dite de Biguet.

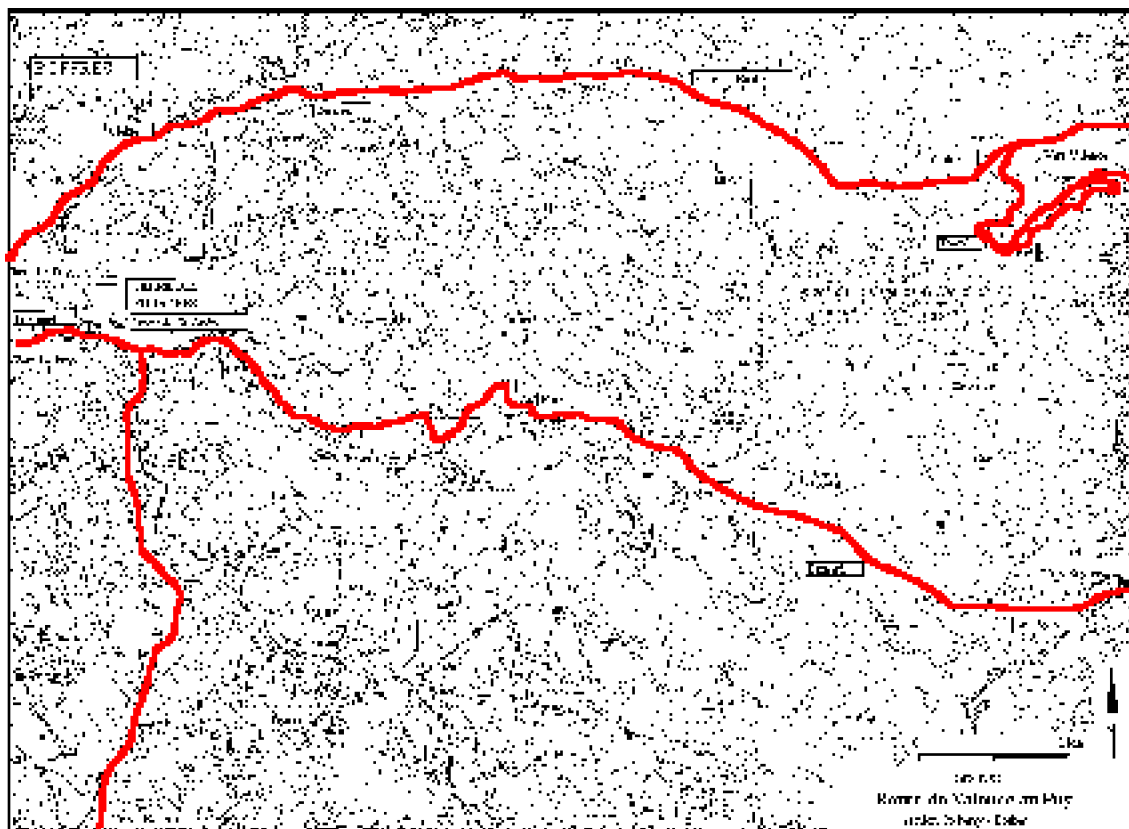
cet axe dans le parcellaire nous interdit de penser qu'il s'agit d'une création *ex nihilo* liée à l'essor du roulage. Le toponyme de Tracol, de construction latine, ne peut lui non plus renvoyer au XVIII<sup>e</sup> siècle mais nous place plus sûrement au Moyen Age.

Après la Gleize, en direction de Vernoux, le chemin est mentionné à deux reprises au XIV<sup>e</sup> siècle. En 1340<sup>(2862)</sup>, Hugues, seigneur de Pierregourde, rend hommage au comte de Valentinois pour le manse de Savinas, hommage renouvelé dans les mêmes termes en 1349<sup>(2863)</sup> par sa veuve. A l'occasion de ces hommages, le manse de Savinas est borné. Sa limite nord suit le chemin descendant directement vers Vernoux depuis la limite des territoires de Boffres et de Savinas, passant à la Garde. Le lieu-dit de La Garde figure encore sur les cartes actuelles<sup>(2864)</sup>, à la limite des communes de Boffres et de Vernoux, limite qui correspond à celle des mandements de Boffres et de Pierregourde au XIV<sup>e</sup> siècle.

<sup>2862</sup> ) AD 69, EP 119, pièce 6.

<sup>2863</sup> ) AD 69, EP 119, pièce 9.

<sup>2864</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°3036 Ouest, Saint-Péray.



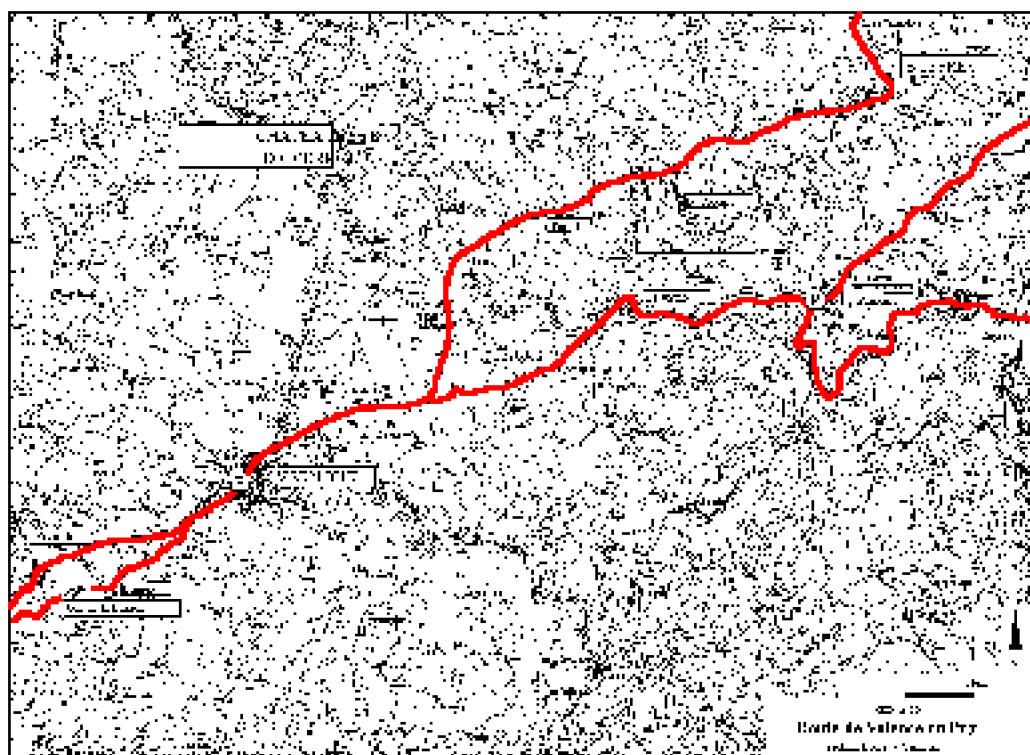
Carte n°65

Un péage se lève dans l'étendue du mandement de Boffres. Mentionné à deux reprises dans le courant du XIV<sup>e</sup> siècle, en 1303 et en 1335, il est alors aux mains de la famille dauphinoise de Clérieux<sup>(2865)</sup>. La route ne passant pas directement au pied du château de Boffres, un poste de perception distinct de ce dernier devait exister. Aucun document ne nous permet de le localiser, mais le toponyme La Garde ne serait-il pas à mettre en relation avec ce poste ? C'est possible, le lieu-dit évoquant indéniablement un point de surveillance se trouve situé sur la route exactement à son entrée dans le mandement.

Les deux hommages de 1340 et 1349 en faveur du comte de Valentinois indiquent non seulement que notre chemin passe au lieu de La Garde, mais aussi que depuis ce lieu-dit, il descend en droiture vers Vernoux. Effectivement, depuis La Garde, un sentier globalement rectiligne gagnant Vernoux par le Col de la Justice Vianet et le Bois du Four

<sup>2865</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

figure au cadastre napoléonien. Il pourrait correspondre au tracé « en droiture » du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(2866)</sup>. Le toponyme de Col de la Justice qui borde la route avant Vernoux se situe sans doute d'ailleurs aux limites du mandement. Il devait s'y élever des bois de justice, symbole du pouvoir seigneurial que l'on retrouve souvent le long des routes, comme sur le chemin montant de Toulaud à Vernoux au lieu-dit du Serre des Fourches qui limite le mandement de Pierregourde.



Carte n°66

Au niveau de Vernoux, le chemin traverse le mandement de Châteauneuf [de-Vernoux] dans l'étendue duquel un péage se perçoit aux deux derniers siècles du Moyen Age<sup>(2867)</sup>. Le château de Châteauneuf, situé environ cinq kilomètres au nord de la route n'est pas en mesure de servir de poste de perception, mais nous ne pouvons

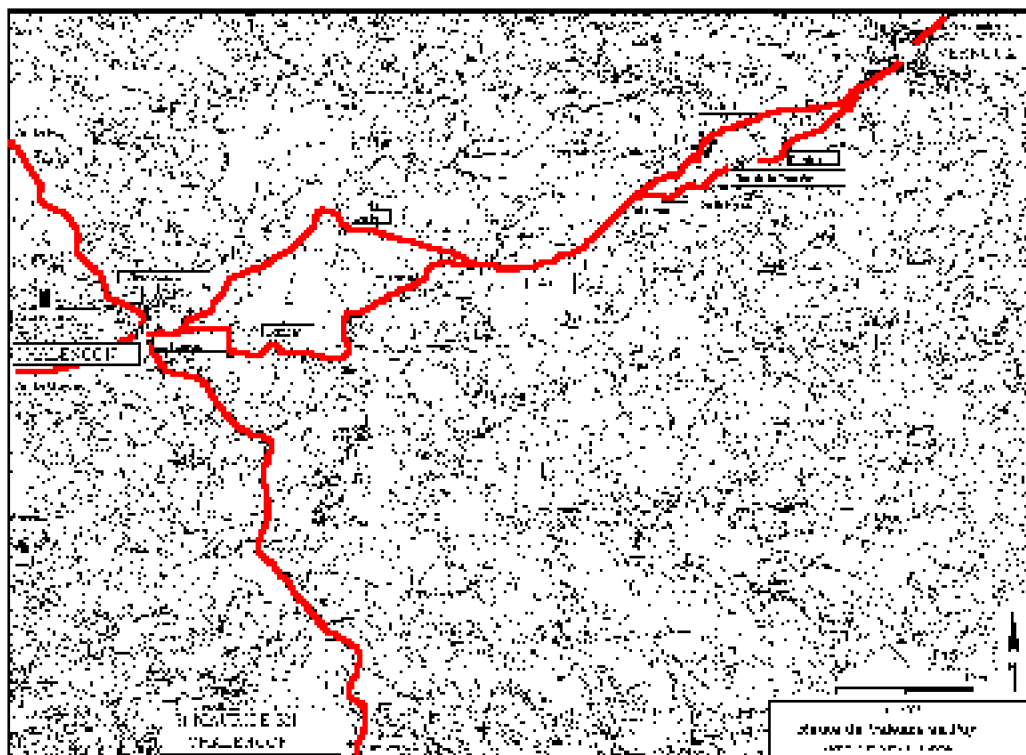
<sup>2866</sup> ) Vernoux, cadastre de 1824, section F2 dite du Pêcher.

<sup>2867</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

déterminer où le péage se levait précisément. Peut-être celui-ci se percevait-il au village de Vernoux, petit centre villageois auquel sont associés des marchés et des foires locales dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, que la route traverse ?

### De Vernoux à Chalencon

Après Vernoux, le chemin franchi la Dunière au *vadum Draonerie*, à proximité duquel, en 1200, les templiers de Valence possèdent deux terres <sup>(2868)</sup>. Ce gué peut-être localisé non loin du hameau de Dunière, situé lui-même au sud du quartier de la Grange aussi mentionné dans l'acte. Sur le cadastre, figurent encore deux chemins continus pouvant correspondre à notre route.



Carte n°67

Une première branche gagne le hameau au toponyme évocateur de Revicole, au

<sup>2868</sup> ) AD 13, 56H 5087.

bord de la Dunière <sup>( 2869 )</sup>. A ce niveau, la route figurant sur la carte de Cassini effectue un grand détour vers le sud pour descendre au niveau de la rivière et la franchir par un pont qui, bien qu'il soit difficile à dater, évoque un ouvrage tardimédiéval <sup>( 2870 )</sup>. Cette grande boucle, encore nettement cadastrée au début du XIX<sup>e</sup> siècle, évoque un aménagement postmédiéval, alors qu'un chemin rectiligne descend encore droit vers le pont depuis Reviolle. Sans doute est-ce l'héritier du chemin médiéval dévalant la pente en droite ligne vers la rivière. Ce sentier, tout à fait praticable par une coule de mulet ne l'est absolument pas par un chariot chargé ce qui explique très bien la construction de la descente en lacet figurant sur la carte du XVIII<sup>e</sup> siècle.

La seconde branche identifiée continue jusqu'au hameau de Dunière lui-même, en contrebas duquel elle traverse la rivière à gué. Remarquons ici que le gué en question nous fournit un bon exemple de toponyme lié à la traversée de l'eau. L'hydronyme, la Dunière, est devenu un petit toponyme situé au point de traversée de la rivière : la Dunière se transverse sur le gué de Dunière, au hameau de Dunière, cas que l'on rencontre en de nombreux autres points du réseau routier.

Une fois franchie la Dunière, ces deux chemins parallèles continuent vers Silhac en se rejoignant au niveau de Morison <sup>( 2871 )</sup>. Bien que non documenté au Moyen Age sur cette section, il est difficile, eu égard au relief du secteur, d'envisager un autre tracé, sauf à lui assigner un profil particulièrement difficile et accidenté que la logique fait repousser.

A la sortie de Silhac, le chemin continue en direction de Chalencon où la route est mentionnée au XV<sup>e</sup> siècle <sup>( 2872 )</sup>. Nettement identifiable sur le cadastre, il oblique vers le nord et passe par le hameau de Besse <sup>( 2873 )</sup>. La porte par laquelle la route de Valence au Puy entre à Chalencon est dite en 1489 « Porte de Besse » <sup>( 2874 )</sup>, preuve de l'orientation de la route et de son passage par ce lieu-dit. Le chemin actuel passant par Comberon et par Combes <sup>( 2875 )</sup> n'est pour sa part qu'un aménagement dont les travaux ont débuté en 1743, visant à améliorer l'arrivée à Chalencon, particulièrement difficile et raide au niveau de la Planche <sup>( 2876 )</sup>.

Au Moyen Age, Chalencon est le centre économique du plateau de Vernoux, cette

---

<sup>2869</sup> ) Vernoux, cadastre de 1824, section I <sup>1</sup> dite de Vernoux.

<sup>2870</sup> ) Cf. t. I, p. 123.

<sup>2871</sup> ) Silhac, cadastre de 1824, section D <sup>2</sup> dite de Silhac.

<sup>2872</sup> ) AD 07, C 196, f°518.

<sup>2873</sup> ) Silhac, Cadastre de 1824, section C <sup>1</sup> dite de Vaugeron.

<sup>2874</sup> ) AD 07, C 196, f°518.

<sup>2875</sup> ) Silhac, Cadastre de 1824, section A <sup>2</sup> dite d'Uzanoux.

<sup>2876</sup> ) AD 07, C 906.

dernière localité, qui aujourd'hui dépasse Chalencon en importance, étant alors beaucoup plus modeste <sup>(2877)</sup>. Outre la route conduisant de Valence au Puy, un autre axe important relie Chalencon à Privas. On le retrouve mentionné à de nombreuses reprises dans la documentation de la fin du Moyen Age. Un autre itinéraire d'importance secondaire en part aussi en direction de Boucieu au nord <sup>(2878)</sup>. Chalencon est donc indéniablement un bourg en position de carrefour. L'importance de la route dans le développement de cette localité à la fin du Moyen Age se lie nettement dans le parcellaire : le bourg prend la forme d'une agglomération rue, centrée autour d'une rue principale qui n'est autre que le prolongement de la route une fois passée la Porte de Besse. Cette rue qui porte encore de nos jours le nom de « Rue Royale » prend en 1480 le nom évocateur de *carrerìa recta* <sup>(2879)</sup>.

Remarquons ici que le premier château de Chalencon, le « château vieux » est situé loin du chemin, sur le versant sud du plateau dominant l'Eyrieux. Au contraire, le « château neuf » de Chalencon est au bord même de la route <sup>(2880)</sup>. La succession des deux sites dans la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle et l'abandon du château vieux seraient-ils à lier, entre autres facteurs, à la présence de la route et à son développement qui provoque un repentir des promoteurs du château vieux contrôlant trop difficilement la circulation routière depuis leur nid d'aigle isolé. Chalencon est en effet un centre de perception de péage important dès le XIII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>(2881)</sup>, ce qu'a assurément facilité l'implantation du château et que n'aurait pas permis dans les mêmes conditions le site de château vieux.

## b- De Chalencon à Saint-Agrève

Afin de gagner le plateau vivaro-vellave qu'il traverse pour rejoindre le Puy, le chemin doit se diriger vers Saint-Agrève dans une région où le relief relativement tourmenté lui impose des conditions de circulation difficiles.

## De Chalencon aux Nonières

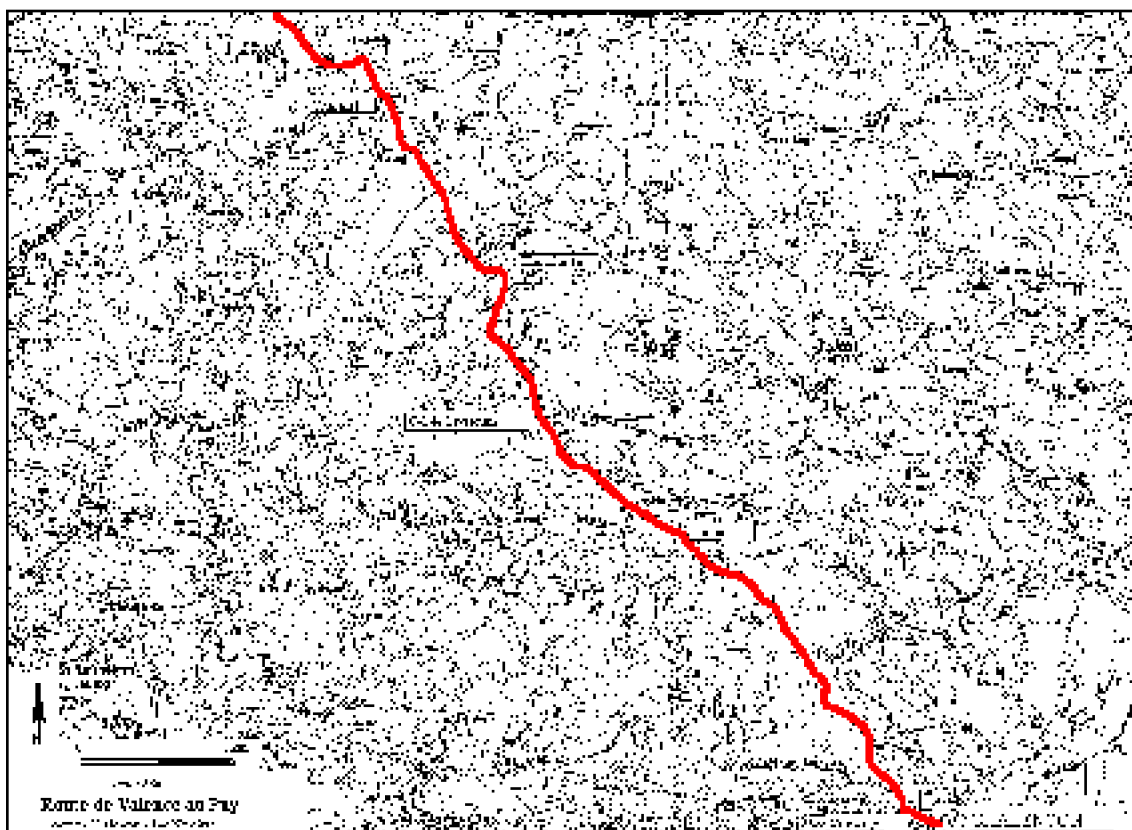
<sup>2877</sup> ) Sur le développement urbain de Chalencon, cf. vol. I, p. 478-479.

<sup>2878</sup> ) Le chemin mentionné dans les textes de la fin du Moyen Age comme « route de Boucieu à Chalencon » n'est pas individualisé sur tout son tracé mais se confond avec de la route de Valence au Puy que nous décrivons de Vernoux à Chalencon.

<sup>2879</sup> ) AD 07, 2E 18330, f°5.

<sup>2880</sup> ) Sur les deux châteaux de Chalencon, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit. ' vol. III, p. 70-72 et p. 88.

<sup>2881</sup> ) Sur le péage de Chalencon, cf. t. I, annexe n°13.



Carte n°68

Au-delà de Chalencon, le chemin continue en direction des Nonières où il est mentionné à plusieurs reprises dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. De Chalencon aux Nonières, plusieurs indices permettent de préciser le tracé du chemin. Tout d'abord, la géographie, assez tourmentée dans la région, n'offre que peu de possibilités de cheminement. Seule la crête passant par le col de Ceyssouan<sup>(2882)</sup> est véritablement praticable sans avoir à traverser une multitude de ravins et de versants abrupts rendant le voyage éprouvant. De Chalencon au col, un chemin encore en partie cadastré sur le plan napoléonien correspond assurément au chemin médiéval. Il quitte le bourg de Chalencon par l'ouest puis passe au *castrum* et ensuite sert de limite de paroisse entre Silhac et Chalencon sur près de quatre kilomètres, signe de son ancienneté. Sur cette section, de Chalencon au col de Ceyssouan, la route actuelle semble être l'héritière directe des travaux de voirie effectués dans les années 1770<sup>(2883)</sup>. Sa physionomie évoque d'ailleurs des

<sup>2882</sup> ) Saint-Jean-Chambre, cadastre de 1824, section E<sup>2</sup> dite de Bard.



modifications visant à améliorer les conditions de roulage : tracé contourné évitant les fortes pentes, nombreux détours et lacets. Remarquons pour finir que cette route se surimpose tant aux autres chemins du secteur qu'au parcellaire.

Au-delà du col de Ceyssouan, nous savons avec certitude que la route passe sur le flanc nord de la serre de Créton <sup>(2884)</sup>, mais entre les deux, les sources sont muettes. Le cadastre permet néanmoins de proposer un itinéraire probable. Là encore, il est manifeste par ses caractéristiques que la route actuelle est l'héritière du tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle, très probablement même des travaux entrepris sur cet axe dans les années 1770, comme à Chalencon. Néanmoins, sur le cadastre figurent encore plusieurs sections de sentiers ou de chemins vicinaux continus qui sont les vestiges de notre chemin.

Ainsi, au départ du col de Ceyssouan, le « chemin de Chalencon à Saint-Agrève » passe non loin du hameau de Blanchette <sup>(2885)</sup> puis continue en ligne droite sur les crêtes jusqu'à Chasalets <sup>(2886)</sup>. Ensuite, la route longe la serre de Brulas où elle est qualifiée « d'ancien chemin de Saint-Agrève à Vernoux » <sup>(2887)</sup>. Du hameau de Barre jusqu'aux Nonières, soit une distance de quatre ou cinq kilomètres, le tracé est incertain faute de sources, le cadastre représentant pour sa part de nombreux itinéraires sans que nous puissions en privilégier un. Ils sont toutefois tous parallèles et distants de quelques centaines de mètres au plus ce qui nous fournit une direction générale. Sur cette section, la « nouvelle route » a été construite au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, les premiers devis de travaux la concernant remontant à 1746 <sup>(2888)</sup>. Les descriptifs techniques donnés alors sont éloquents quant à l'inadaptation du réseau viaire issu du Moyen Age aux nouvelles techniques. Il est ainsi précisé, avant d'arriver aux Nonières, que la pente atteint « un pied et plus par toise », imposant de doubler les voitures à la montée <sup>(2889)</sup>. Le passage de la route aux Nonières est attesté dès 1290 lorsqu'elle sert de confront <sup>(2890)</sup>.

<sup>2883</sup> ) AD 07, C 791.

<sup>2884</sup> ) AD 07, C 791.

<sup>2885</sup> ) Saint-Jean-Chambre, cadastre de 1839, section E<sup>1</sup> dite de Bard.

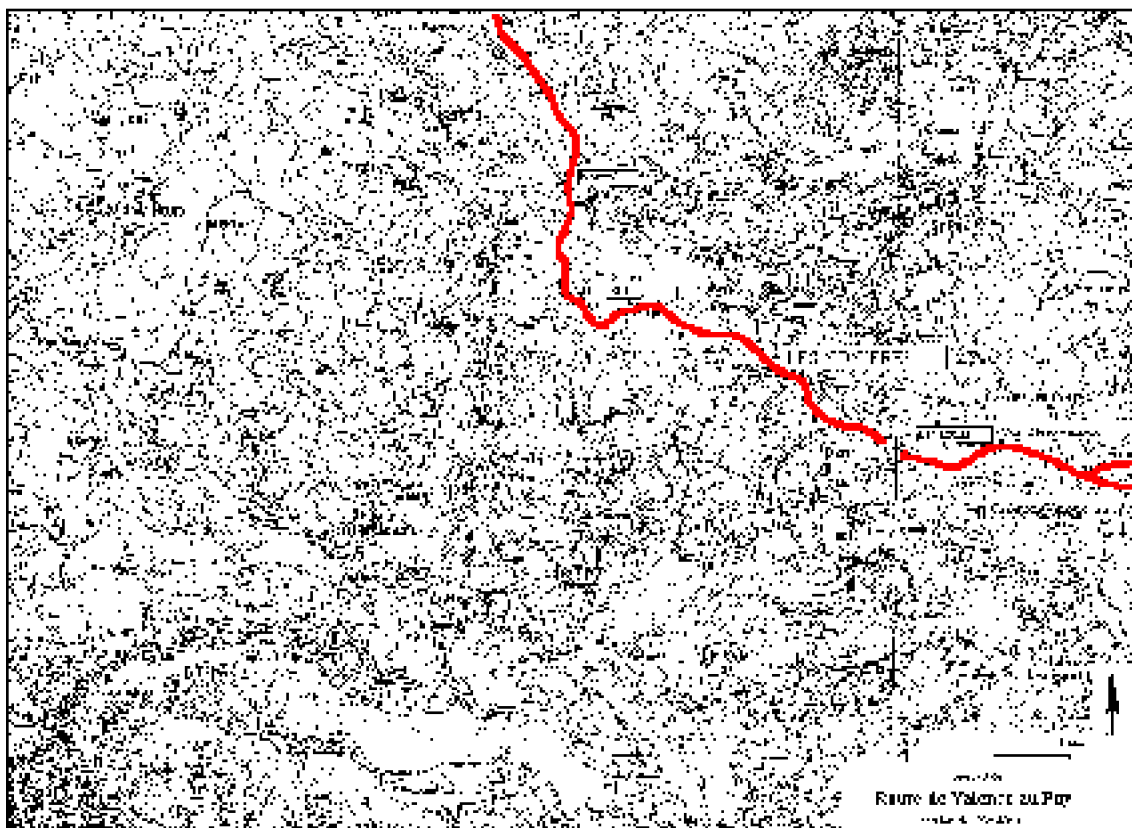
<sup>2886</sup> ) Saint-Julien-Labrousse, cadastre de 1839, section B<sup>2</sup> dite de la Vialle.

<sup>2887</sup> ) Saint-Julien-Labrousse, cadastre de 1839, section A<sup>1</sup> dite de Saint-Julien-Labrousse.

<sup>2888</sup> ) AD 07, C 864.

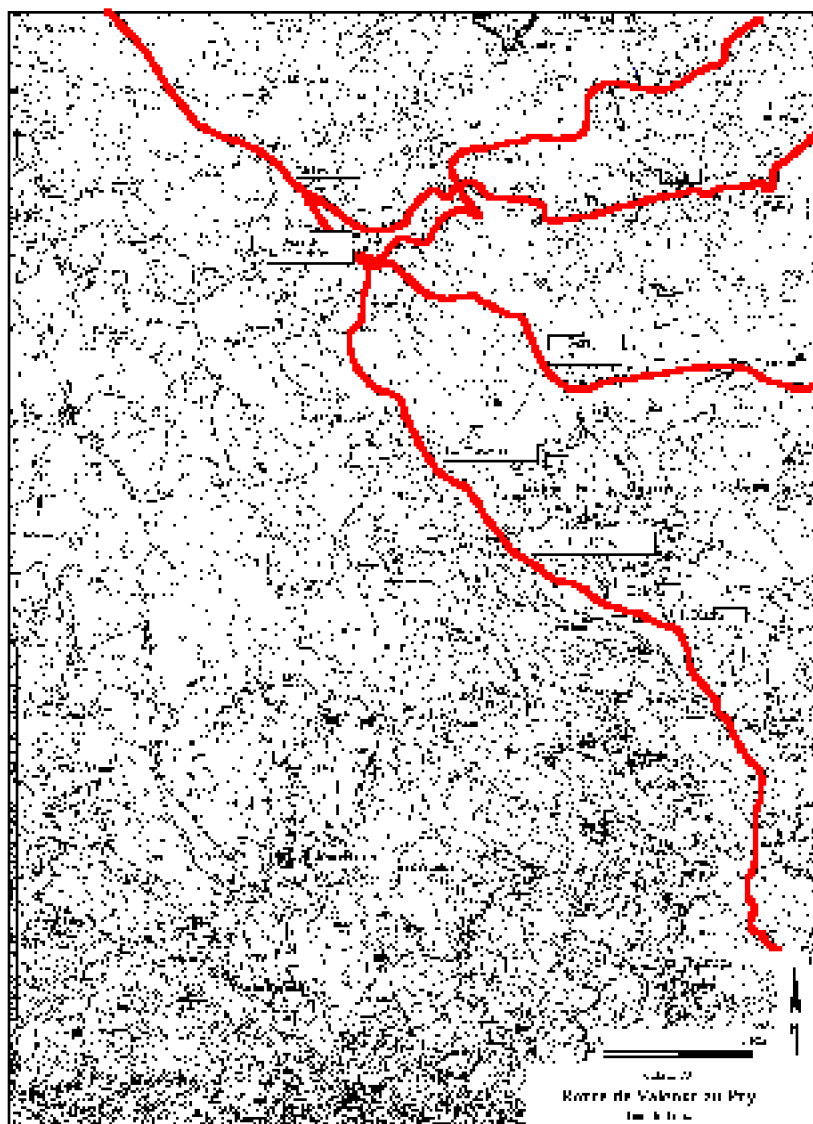
<sup>2889</sup> ) AD 07, C 867.

<sup>2890</sup> ) AD 38, B 3546 et AD 07, C 196, f°65.



Carte n°69

**Des Nonières à Saint-Agrève**



Carte n°70

Nous retrouvons ensuite la route de Valence à Saint-Agrève au Pouzat, qui confronte des fonds que les frères Odon et Armand de Retourtour reprennent en fief du comte de Valentinois, bien situés au lieu *del Bozat*, le long du chemin de Saint-Agrève aux Nonières<sup>(2891)</sup>. Des Nonières au Pouzat, distants d'une dizaine de kilomètres seulement, le cadastre laisse encore subsister un doute sur le tracé médiéval. Un chemin dit « ancien chemin de Vernoux à Saint-Agrève » passe par le hameau de Bancel puis s'oriente à l'ouest en longeant le flanc nord de la serre de Saint-Lager. Toutefois, bien que dit « ancien chemin » par rapport à la « nouvelle route » qui correspond à l'actuelle R.D. 21, cet axe vient presque en tout point de son tracé se superposer aux limites parcellaires, preuve qu'il peut difficilement être médiéval. Il est vraisemblable que le chemin médiéval passait directement par la serre de Saint-Lager<sup>(2892)</sup> puis par le sommet du Bois des Blaches et par la serre de la Faye<sup>(2893)</sup> qui le conduit directement au Pouzat. De longues

<sup>2891</sup> ) *Ibidem*.

sections de limites parcellaires rectilignes succédant à plusieurs chemins peuvent en constituer les vestiges encore cadastrés.

Après le Pouzat, la route passe au lieu-dit La Baraque puis rejoint très rapidement le chemin venant de Tournon et Désaignes en longeant la vallée du Doux au sud. La jonction des deux axes se fait à la serre de la Chaudière. Ensuite le chemin continue vers Saint-Agrève par le lieu-dit du Pontet où un pont est mentionné en 1273<sup>(2894)</sup>. A l'ouest de Saint-Agrève en direction du Puy, le voyageur continue par l'un des deux chemins que nous avons déjà décrits, soit par Foumourette, soit par Fay-sur-Lignon.

### **c- De Vernoux aux Nonières par Cluac**

Nous devons encore mentionner un autre itinéraire doublant le précédent sur une vingtaine de kilomètres et permettant de relier Vernoux aux Nonières en ne passant pas par Chalencon. Il n'est mentionné dans aucun texte médiéval, mais il est vrai que les paroisses traversées ne sont couvertes par aucun terrier. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est toutefois le chemin principal qui seul figure sur la carte de Cassini. Rien ne permet néanmoins d'avancer qu'il ait eu une grande importance au Moyen Age, la route principale passant par Chalencon comme nous venons de le décrire, mais il pouvait déjà exister dans la mesure où il constitue la limite de plusieurs paroisses tout au long de son tracé.

Le chemin quitte Vernoux par le nord-ouest et se dirige vers le lieu-dit des Baraques pour continuer par le sud du mont Chiron jusqu'à Cluac. Du mont Chiron à Cluac, son tracé diverge certainement de la R.D. 21 actuelle et passe plus au sud de quelques centaines de mètres. Il sert de limite aux paroisses de Saint-Basile et de Saint-Apollinaire-de-Rias. Au sortir de Cluac, le très modeste ruisseau qui coule en contrebas du village est traversé au hameau de la Planche, toponyme évocateur du moyen de traverser, puis le chemin monte ensuite sur la Serre des Mulet et passe à Goudelet pour se greffer, au niveau de la Chaumasse, sur le chemin principal venu de Chalencon et allant sur les Nonières.

Le chemin ne traverse jamais la Dunière ni aucune rivière importante mais les contourne par le nord. Rappelons au contraire que la route principale cheminant au sud par Chalencon coupe la Dunière dont la traversée au Moyen Age se fait à gué. Ceci peut évidemment poser de sérieux problèmes en période de hautes eaux et expliquer ainsi l'existence de ce chemin passant au nord. L'axe principal reste au sud du plateau de Vernoux du fait même de la présence de Chalencon, principale localité de la région, et le chemin nord n'est qu'un axe secondaire emprunté conjoncturellement en fonction du niveau des eaux.

Ce n'est qu'avec le développement postmédiéval de Vernoux qui supplante alors Chalencon que l'axe nord semble avoir été résolument privilégié, puisque c'est le seul

---

<sup>2892</sup> ) Les Nonières, cadastre de 1839, section B<sup>1</sup> dite des Nonières.

<sup>2893</sup> ) Le Pouzat, cadastre de 1835, section B<sup>1</sup> dite de l'Eglise.

<sup>2894</sup> ) AD 07, 52J 113, f°80.

figurant sur la carte de Cassini <sup>( 2895 )</sup>. Ce choix n'en a pas moins entraîné de nombreuses discussions en 1774 lorsque les Etats du Vivarais prennent le parti de classer « route royale » l'un des deux axes : les habitants de Vernoux font remarquer que Chalencon a perdu toute son importance et n'a plus que « la vaine qualité de ville » <sup>( 2896 )</sup>, ce qui justifie à leurs yeux le fait que la route principale n'ait plus à y passer. L'itinéraire détourné médiéval devient alors le chemin principal, seul digne d'intérêt aux yeux des cartographes royaux.

L'importance de la route de Valence à Saint-Agrève, et au-delà au Puy, durant les trois derniers siècles du Moyen Age ne fait aucun doute. C'est même assurément l'un des plus importants de la région, par lequel des flux commerciaux de premier ordre circulent. Ainsi, dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, la route prend presque systématiquement le qualificatif de « royale ». De même, signe de son rôle prépondérant dans les circulations inter régionales, elle est très souvent appelée « route de Valence au Puy » ou inversement ; ce ne serait certainement pas le cas pour un axe de second ordre.

L'origine et la destination de la route expliquent à elles seules son importance. Dans la vallée du Rhône, le chemin débouche au niveau de la cité de Valence, pôle urbain majeur de la moyenne vallée du Rhône. A ce niveau, le fleuve ne constitue jamais au Moyen Age un obstacle infranchissable, soit grâce à la présence du pont, sans doute de la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle jusqu'au plein XIII<sup>e</sup> siècle, soit ensuite par la présence de plusieurs bacs à traile. A l'autre extrémité de la route, Le Puy est aussi une localité d'importance première que l'on ne présente plus et dont le rayonnement spirituel draine nombre de pèlerins. Certains empruntent la route de Valence au Puy comme ceux qui sont en procès devant la cour de justice de Crussol en 1429 contre le péager du lieu qui a exigé d'eux le paiement des droits de péage pour traverser le Rhône, alors que les pèlerins en sont normalement exempts. Il est alors précisé que les plaignants sont des *romipetas venientes de Anicii* (sic) <sup>( 2897 )</sup>.

Autre élément significatif de l'importance de la route, le nombre de péages prélevés sur son parcours est particulièrement important, reflet de la volonté qu'ont les seigneurs châtelains de profiter des courants commerciaux l'empruntant. Dès la traversée du Rhône, le chemin entre dans le mandement de Crussol, dans l'étendue duquel se perçoit un péage. Ensuite, il traverse ceux de Boffres, de Châteauneuf-de-Vernoux et de Chalencon où il est taxé et enfin, il arrive à Saint-Agrève où se lève le dernier péage avant le Velay. La route ne traverse aucun mandement sans qu'un péage y soit prélevé, soit en moyenne un péage tous les huit à dix kilomètres !

Il est difficile de proposer une datation pour les origines de cette route, aucun texte antérieur au XIII<sup>e</sup> siècle ne concernant la région. Toutefois, la carte du peuplement du

<sup>2895</sup> ) Cf. Molinier (A.) : *Paroisses et communes de France, Ardèche*, op. cit., p. 104 et p. 430. En 1644, Chalencon et Vernoux comptent le même nombre de feux : 100. En 1731, Chalencon n'a que 137 feux pour 297 à Vernoux et pour finir, en 1773, Chalencon ne compte que 317 habitants pour 1559 à Vernoux.

<sup>2896</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communication du plateau de Vernoux », art. cité., p. 115.

<sup>2897</sup> ) AD 26, 2E 2666, f°6r°.

plateau de Vernoux avant les siècles carolingiens est éloquente. Au travers des découvertes archéologiques, ce dernier apparaît largement inoccupé durant l'Antiquité tardive et le très haut Moyen Age<sup>(2898)</sup>. Seule la toponymie qui livre quelques noms avec suffixe en *-acum* fournit des indices ténus d'une occupation antique ou du très haut Moyen Age, mais ils ne sont pas nombreux<sup>(2899)</sup>. Remarquons néanmoins qu'ils sont concentrés sur le sud du plateau où passe notre route.

Ce n'est que par la suite, aux siècles carolingiens, que le plateau commence à être assez largement peuplé, surtout autour de Chalencon, qui devient le centre éponyme d'une viguerie importante s'étendant pratiquement sur tout le nord du *pagus* de Viviers, mentionnée pour la première fois au IX<sup>e</sup> siècle<sup>(2900)</sup>. Le village de Chalencon même est d'ailleurs probablement issu de ce centre vicarial implanté immédiatement au bord de la route et associant pouvoir politique et encadrement ecclésial, avec l'église dédiée à Saint-Pierre<sup>(2901)</sup>. Pour finir, notons que la route débouche sur le plateau vivaro-vellave à Saint-Agrève, localité importante dès le très haut Moyen Age<sup>(2902)</sup>. Tout laisse penser qu'un chemin existait donc dès les VIII<sup>e</sup>-IX<sup>e</sup> siècles sur le plateau de Vernoux, reliant selon toute vraisemblance les deux cités voisines de Valence et du Puy. Auparavant, les relations entre ces deux cités devaient emprunter l'itinéraire d'origine antique passant, comme nous l'avons déjà indiqué, par le rebord sud de la vallée du Doux.

Il apparaît donc que la route n'est pas antique ni du très haut moyen Age, mais qu'elle est certainement à lier à l'essor du peuplement dans la région aux siècles carolingiens, sans que l'on puisse toutefois préjuger de son importance commerciale d'alors ni de sa fréquentation.

## B- De Valence à Saint-Agrève par Soyons, Toulaud et Vernoux, cartes n°64 à 66

---

Un autre axe venant du sud, arrivant de la vallée du Rhône par Toulaud, se greffer sur chemin précédemment décrit au niveau de Vernoux,. Il n'est toutefois pas très bien renseigné par nos sources, au moins sur la première partie de son tracé, de Soyons à Toulaud. Ensuite, de Toulaud à Vernoux, le chartier de Pierregourde nous apporte

<sup>2898</sup> ) Cf. Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit. p. 103-104. Depuis la rédaction de l'inventaire dressé par André Blanc, la recherche n'a encore livré aucun site Antique ou du haut Moyen Age sur le plateau de Vernoux. (renseignement Christelle Fraisse, Centre de documentation archéologique d'Alba-la-Romaine).

<sup>2899</sup> ) Greygnac et Roissac : C<sup>ne</sup> de Vernoux ; Jaunac : C<sup>ne</sup> de Chalencon ; Treignac : C<sup>ne</sup> de Saint-Maurice ou encore Cluac.

<sup>2900</sup> ) Cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol I, p. 101.

<sup>2901</sup> ) Cette association du centre vicarial et de l'église du haut Moyen Age, le tout situé le long d'un axe routier ancien se retrouve pour plusieurs autres viguerie vivaroises. A ce sujet, nous renvoyons à Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais*, vol. 1, p. 115-117.

<sup>2902</sup> ) Sur le développement de Saint-Agrève, cf. t. I, p. 505.

plusieurs textes permettant de le situer avec précision. En 1470, l'*iter regio* est mentionné au lieu-dit *Dysa*, dans le mandement de Toulaud, comme confront d'une terre alors aux mains du seigneur de Pierregourde<sup>(2903)</sup>, lieu qu'il faut certainement identifier avec le mas d'Ayes actuel<sup>(2904)</sup>. Entre Toulaud et le Rhône, le tracé du chemin n'est pas renseigné, mais l'importance du port de Soyons pour la traversée du fleuve, quelques kilomètres en aval de Valence, laisse penser que ce chemin y conduit et que la population du plateau de Vernoux traverse prioritairement le Rhône à Soyons pour se rendre à Valence<sup>(2905)</sup>.

De Soyons à Toulaud, les contraintes de relief sont fortes et ne laissent que peu de possibilité à un chemin pour passer : le fleuve est, en effet, ici bordé de falaises. Le départ de la vallée du Rhône ne peut donc se faire que par le nord de Soyons. Nous avons pu localiser deux axes.

Le premier quitte Soyons en contournant au plus près la Serre de Guercy sur laquelle se trouve l'oppidum du Malpas. Renseigné par aucun texte, la toponymie très évocatrice permet de restituer ce chemin avec une assez grande certitude. Le long de cette route, dans la montée vers Toulaud se trouvent en effet les lieux-dits Chaussa et Tracol qui tous deux renvoient à la présence de la route, auxquels il faut ajouter le Malpas que la route contourne<sup>(2906)</sup>. Le chemin passant par ces deux lieux-dits continue ensuite sur le plateau de Toulaud par Forite puis arrive au village de Toulaud même<sup>(2907)</sup>.

Le second tracé est pour sa part indiqué à plusieurs reprises durant tout le XV<sup>e</sup> siècle dans les terriers de l'abbaye de Soyons, passant au lieu-dit La Lauze, au nord du premier chemin<sup>(2908)</sup>. De Soyons à la Lauze, la route actuelle décrit plusieurs lacets, mais il est net sur le cadastre que le chemin initial montait directement face à la pente, selon l'axe d'un sentier qui subsiste encore. Après la Lauze, la route gagne le rebord du plateau au niveau de La Corniche ce qui lui permet de contourner l'obstacle constitué par la Serre de Saint-Christol. Ensuite, le tracé est direct jusqu'à Toulaud, par le Creux du Char et La Grange.

Bien que passant immédiatement au pied du château de Toulaud, la route ne semble ici faire l'objet d'aucune taxation particulière<sup>(2909)</sup>.

<sup>2903</sup> ) AD 69, EP 119, pièce 14.

<sup>2904</sup> ) Toulaud, cadastre de 1811, section E dite de Bonnet.

<sup>2905</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 436.

<sup>2906</sup> ) Cf. Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 70.

<sup>2907</sup> ) Toulaud, cadastre de 1811, section B dite de Toulaud.

<sup>2908</sup> ) AD 26, 23H 40, f°21v°.

<sup>2909</sup> ) Cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, vol. 3, p. 356.

Ensuite, de Touloud au lieu des Ayes où la route est mentionnée en 1470, un chemin de crête subsiste encore pouvant être l'héritier du chemin médiéval, la route actuelle ne semblant elle pas antérieure au XVIII<sup>e</sup> siècle dans la mesure où elle serpente sur les flancs de la serre en multipliant les détours afin de s'adapter au roulage.

Au-delà du Col des Ayes, ce chemin de crête continue par le hameau de Bernard puis par Rome et Les Colanges<sup>(2910)</sup>. Ensuite, il se poursuit très nettement par le quartier de Saint-André<sup>(2911)</sup> où il est mentionné en 1306 lors d'une transaction de bornage des possessions du seigneur de Crussol et du seigneur de Pierregourde<sup>(2912)</sup>.

Au niveau du quartier de Saint-André, le chemin traverse le mandement de Pierregourde dans l'étendue duquel se lève un péage<sup>(2913)</sup>. Néanmoins, ce dernier ne peut-être perçu au château de Pierregourde même, situé à l'écart des axes routiers importants puisqu'isolé à l'extrémité d'une serre rocheuse abrupte<sup>(2914)</sup>. Nous ne savons néanmoins pas où se situaient les postes de perception.

Après Saint-André, la route entre sur le plateau de Vernoux et passe à la Serre des Fourches où elle est mentionnée sur le cadastre de 1824 comme la « route de Vernoux à Touloud »<sup>(2915)</sup>. Ce toponyme Serre des Fourches qui se trouve en limite du mandement de Pierregourde est certainement à rattacher à la présence de fourches patibulaires, symbole de la justice seigneuriale implanté de manière significative non loin de la route.

Cette route continue sur le plateau de Vernoux par le lieu-dit de Fontanet<sup>(2916)</sup>, à peu de distance de Saint-André, où elle confronte une terre en 1333<sup>(2917)</sup>. Le cadastre permet ensuite de penser qu'elle passe par Mellière<sup>(2918)</sup> pour finir par rejoindre la route venue de Valence par Boffres non loin du Col de la Justice.

Il est difficile de cerner l'importance de ce chemin à la fin du Moyen Age. Toutefois, il est qualifié d'*itinere regio* en 1470 à Touloud<sup>(2919)</sup>, signe que ce n'est pas un chemin simplement ouvert pour les relations locales. En outre, le port de Soyons auquel arrive ce

<sup>2910</sup> ) Touloud, cadastre de 1811, section F dite de Seauve.

<sup>2911</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section F<sup>2</sup> dite de Bras.

<sup>2912</sup> ) AD 69, EP 122, pièce 9.

<sup>2913</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2914</sup> ) Sur le château de Pierregourde, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p.249-250.

<sup>2915</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section F<sup>2</sup> dite de Bras.

<sup>2916</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section G<sup>1</sup> dite de Muans.

<sup>2917</sup> ) AD 69, EP 128, pièce 2.

<sup>2918</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section G<sup>2</sup> dite de Muans.



chemin n'est pas d'importance uniquement locale mais il participe aux relations de la ville de Valence en direction de l'ouest. La prolongation de la route de Toulaud de l'autre côté du Rhône, en direction de Valence, prend d'ailleurs à la fin du XV<sup>e</sup> siècle le qualificatif de « grand chemin »<sup>(2920)</sup>.

La route de Soyons à Vernoux est donc un axe adjacent à l'itinéraire principal passant par Saint-Péray. D'importance moindre que ce dernier, elle n'en est pas moins empruntée par les marchands se rendant à Valence.

## C- De la vallée de l'Eyrieux à Saint-Agrève par Vernoux, cartes n°73 et 74

D'autres axes parallèles arrivant des abords de la vallée de l'Eyrieux se greffent encore sur le chemin principal au niveau de Vernoux. Même s'ils semblent d'importance moindre que celui passant par Toulaud, mentionnons-les comme autant de possibilités offertes aux voyageurs venant du sud de la vallée du Rhône de gagner Saint-Agrève. Le relief très découpé en de nombreuses serres offre de multiples possibilités de cheminement sur chaque crête qui toutes finissent par se regrouper au niveau du plateau de Vernoux.

A l'est, le premier groupe d'itinéraire se structure autour du Col de Méran, dit au Moyen Age « Croix » de Méran, en référence sans doute à une croix implantée au carrefour routier.

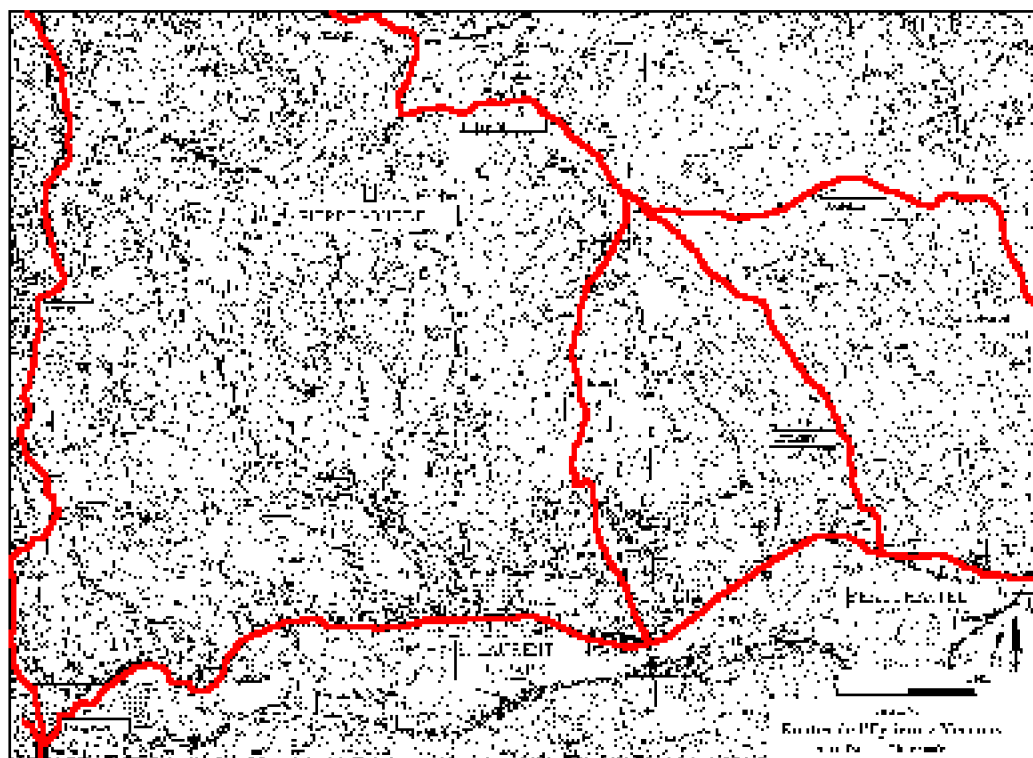
Ce dernier est directement accessible depuis Saint-Marcel-de-Crussol, dans la vallée du Rhône, par un chemin confrontant un territoire de dépaissance en 1394<sup>(2921)</sup>. Un chemin de crête, encore cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle mais largement abandonné maintenant, relie encore Saint-Marcel à la Croix de Méran par les lieux-dits de Griffaut, la Béraude et Goutailler<sup>(2922)</sup>. Il constitue certainement un vestige du tracé médiéval.

<sup>2919</sup> ) AD 69, EP 119, pièce 14.

<sup>2920</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 436.

<sup>2921</sup> ) AD 69, EP 122, pièce 11.

<sup>2922</sup> ) Gilhac-et-Bruzac, cadastre de 1812, tableau d'assemblage.



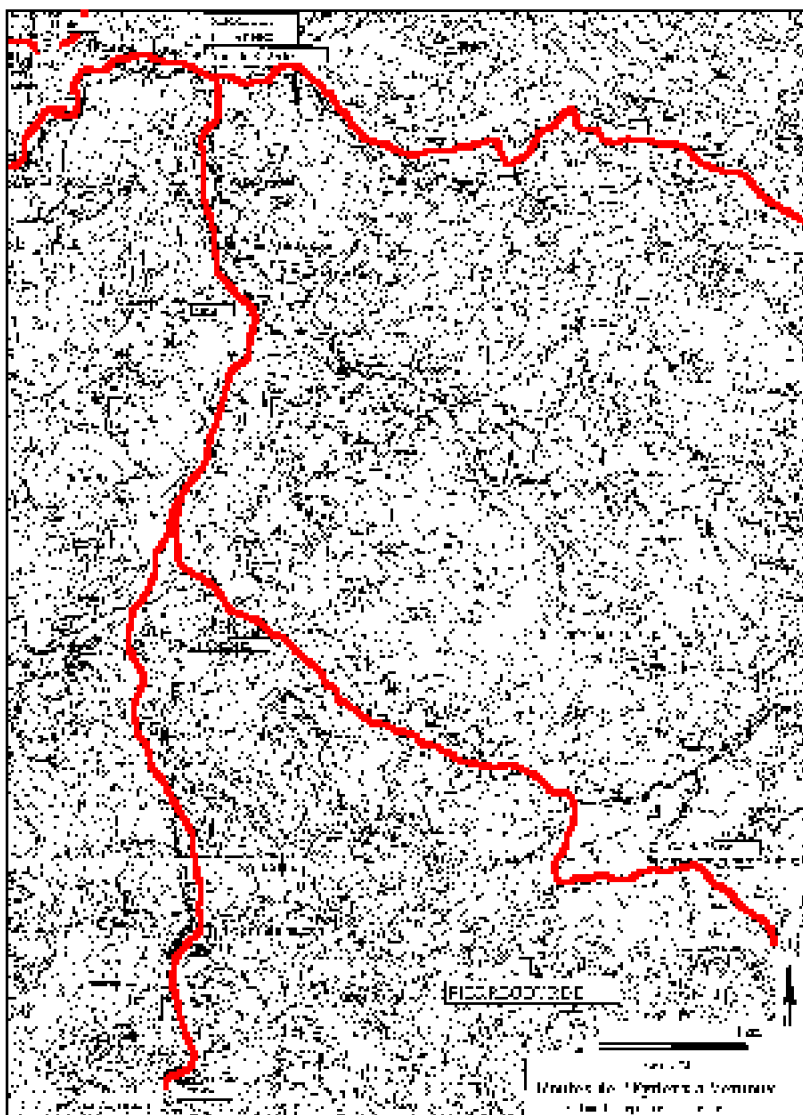
Carte n°73

Au Col de Méran se greffe un second axe venant de la vallée du Rhône. Il s'élève depuis Beauchastel en parcourant une ligne de crête directe et rectiligne. Encore nettement cadastré, bien que non mentionné au Moyen Age, sa physionomie de chemin de crête correspond à ce que l'on connaît des caractères des chemins médiévaux de la région. Ce chemin quitte la vallée du Rhône non loin de Beauchastel au lieu de Colombier pour continuer sur la crête des Girondins jusqu'au Col de Méran distant de cinq à six kilomètres.

En direction du sud, un autre chemin est mentionné au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle au territoire de Boullon comme le « chemin de Pierregourde à Saint-Laurent »<sup>(2923)</sup>. Encore bien cadastré, il suit la crête de Brunel, au départ de Saint-Laurent-du-Pape jusqu'à Boulon et ensuite, il continue par la serre de Boulon jusqu'au col de Méran.

<sup>2923</sup> ) AD 69, EP 132, pièce 16.

Ces trois axes qui se rejoignent au niveau de la Croix de Méran continuent ensuite unitairement vers la Croix de Saint-André. En 1304, entre Méran et Saint-André le chemin est dit « allant à Boffres » <sup>( 2924 )</sup>. Sur cette section, le relief impose le tracé puisque le chemin est isolé sur une serre qu'il suit de bout en bout sans pouvoir vraiment s'en écarter. Nous le retrouvons donc sur le Serre du Combeau puis sur le Serre de Barthe qu'il suit jusqu'à Saint-André où il retrouve le chemin royal venu de Soyons et Touloud <sup>( 2925 )</sup>.



Carte n°74

Un dernier itinéraire est pour sa part isolé au sud et gagne directement la Croix de Saint-André sans passer par le Col de Méran. Il quitte la vallée de l'Eyrieux au niveau du pont de Pontpierre, mentionné dès 1280. A cette date, notre chemin sert partiellement de

<sup>2924</sup> ) AD 69, EP 121, pièce 3.

<sup>2925</sup> ) Gilhac-et-Bruzac, cadastre de 1812, tableau d'assemblage.

limite lors de la transaction de bornage entre les seigneuries de Pierregourde à l'est et de La Tourette à l'ouest<sup>(2926)</sup>. La limite part du pont, puis monte sur la serre de Pontpierre et continue sur la serre en direction de Montraut puis de la Cabane des Baux. Ensuite, la limite oblique et ne suit plus notre chemin. Toutefois, sur le cadastre, celui-ci se poursuit par les serres de Font Limouse, de Barthes et de Lierne jusqu'à la Croix de Saint-André. Sur cette section, il ne sert plus de limite aux mandements de Pierregourde et de la Tourette, mais il est manifestement choisi en 1311 pour borner ceux de Boffres à l'ouest et de Pierregourde à l'est<sup>(2927)</sup>. Il est alors dit chemin allant à Boffres.

Notons que la Croix de Saint-André marque elle aussi, comme celle de Méran, le carrefour de plusieurs routes : la route arrivant de Méran au sud-est, celle montée de Pontpierre au sud et celle venue de Toulaud et allant à Vernoux dans le sens est-ouest.

Tous ces axes traversent le mandement de Pierregourde dans lequel est prélevé un péage mal documenté mentionné à deux reprises au XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(2928)</sup>.

L'importance de tous ces chemins que nous venons de décrire est globalement assez secondaire par rapport à l'axe principal qu'ils viennent rapidement rejoindre. La première utilité de ces chemins est d'éviter au voyageur venant du sud ou ayant traversé le Rhône aux ports de Charmes et de Beauchastel<sup>(2929)</sup> de remonter vers le nord jusqu'au niveau de Valence, lui épargnant ainsi un long détour. Les ports de Charmes et de Beauchastel permettent en outre de traverser le Rhône et de gagner la vallée de la Drôme qui constitue alors une grande pénétrante vers les Alpes du sud et au-delà l'Italie.

### D- De Valence à Saint-Agrève par Saint-Didier et Lamastre, cartes n°75 à 77

---

Un autre axe relie Valence au Puy, traversant le nord du plateau de Vernoux de Saint-Péray à Lamastre où il rejoint la route de la vallée du Doux. Nous le trouvons mentionné à plusieurs reprises dans la documentation tardi médiévale sous le nom de *strata publica* comme à Grozon en 1372<sup>(2930)</sup>, où il est aussi qualifié d'*itinere regio* en 1432<sup>(2931)</sup>. Comme nous l'expliquerons, par-delà les relations entre Valence et Lamastre, ce chemin se dirige ensuite vers Saint-Agrève et doit être considéré comme l'un des axes conduisant de Valence au Puy.

<sup>2926</sup> ) AD 69, EP 121, pièce 1.

<sup>2927</sup> ) *Ibidem*, pièce 10.

<sup>2928</sup> ) Sur le péage de Pierregourde, cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2929</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 436-440.

<sup>2930</sup> ) Fonds privé, chartrier de Barjac, non coté.

<sup>2931</sup> ) AD 26, E 2665, f°60r°.

## a- De valence à Grozon

A partir de Valence, cette route suit le même axe que le chemin conduisant à Chalencon précédemment décrit et ce n'est qu'à partir de Saint-Péray qu'il s'individualise.

### De Saint-Péray à Saint-Didier-de-Crussol

Ce chemin quitte la vallée du Rhône à Saint-Péray et se dirige vers Saint-Didier-de-Crussol où il confronte une terre en 1372 <sup>( 2932 )</sup>. Sur les huit à dix kilomètres séparant Saint-Péray de Saint-Didier, aucun texte ne nous permet de préciser le tracé du chemin. Néanmoins, l'examen des contraintes de relief et des chemins encore cadastrés au début du XIX<sup>e</sup> siècle permet d'en proposer une restitution probable.

Au sortir de Saint-Péray, le chemin se dirige en direction du sud, vers Toulaud puis oblique à l'ouest au niveau de la colline de Vichouère, ainsi que l'indique le cadastre sur lequel figure encore un chemin vicinal <sup>( 2933 )</sup>. Il ne fait pas de doute que ce chemin qui est désigné au cadastre napoléonien comme étant la « route de Saint-Péray à Vernoux » soit notre axe. En effet, il passe par la seule crête praticable serpentant entre les dépressions des ruisseaux de Mialan au sud et de Hongrie au nord, qui ne laissent pas d'autre passage en cette portion tourmentée du talus rhodanien. Continuant par Dusserre et le Poutet, le chemin figurant au cadastre arrive au hameau du Pin <sup>( 2934 )</sup>. Sur cette section, le tracé ne semble pas avoir fait l'objet de travaux importants en vue d'améliorer sa topographie pour faciliter le passage des attelages : les pentes restent brutales mais il est vrai que la serre de Coudiol sur laquelle se trouve le chemin n'offre que peu de possibilités de modification. Seules quelques rectifications de virages, que l'on peut assez aisément identifier sur le cadastre, ont été entreprises ponctuellement. Ce n'est que la route actuelle qui a pu s'affranchir de cette ligne de crête mais au prix de gros travaux de terrassement.

A partir du hameau du Pin, le tracé de la route cadastrée s'écarte assez sensiblement de la ligne de relief constituée par le bord de la dépression du ruisseau de Mialan et de ses affluents de rive gauche. Un sentier subsistant au cadastre napoléonien suit au contraire la rupture de pente marquée par la serre de Hérisson jusqu'au hameau du Fringuet <sup>( 2935 )</sup> et correspond certainement au chemin médiéval, la route alors cadastrée étant semble-t-il ici le fruit de modifications engagées en 1740 <sup>( 2936 )</sup>. Du Fringuet, la route se poursuit jusqu'au col de Leyrisse. A ce niveau, la route du XIX<sup>e</sup> siècle se sépare totalement du tracé médiéval et se dirige vers le sud. Au contraire, le chemin de

<sup>2932</sup> ) Fonds privé, charrier de Barjac, non coté.

<sup>2933</sup> ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section H dite de Vichouère.

<sup>2934</sup> ) Saint-Péray, cadastre de 1811, section A dite de Peyrier.

<sup>2935</sup> ) Champis, cadastre de 1811, section C dite des Antouillés.

<sup>2936</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communication du plateau de Vernoux », art. cité., p. 120.

Saint-Agrève continue en direction de Saint-Didier, où il est mentionné au XIV<sup>e</sup> siècle.

De Leyrisse à Saint-Didier, un chemin figure encore au cadastre <sup>( 2937 )</sup> passant par le quartier de Monépiat puis par Bleizac ; tout laisse penser qu'il s'agit bien de l'héritier du tracé médiéval. D'une part, il est tout à fait continu et s'inscrit parfaitement dans le parcellaire du secteur. D'autre part, la route franchit le Duzon sur un pont qui en 1294 porte le nom de pont de Tonsac, dans une transaction entre Roger d'Anduze, seigneur de Boffres, et Giraud Bastet, seigneur de La Bâtie-de-Crussol, visant à fixer la limite de ces deux mandements <sup>( 2938 )</sup>. Le pont de Tonsac du XIII<sup>e</sup> siècle ne figure plus sur aucune carte, mais la description de la limite allant du hameau de Noyaret au pont de Tonsac et ensuite au mas de Juventin localise le pont qui n'est autre que l'actuel pont de la Pine <sup>( 2939 )</sup>, qui dans son état contemporain n'a rien de médiéval.

Au niveau de Saint-Didier-de-Crussol, le chemin passe au sud du chef-lieu de la paroisse, au *mansus de Vialeta* <sup>( 2940 )</sup> où il confronte une terre reconnue à la famille de Barjac en 1364 et en 1372 <sup>( 2941 )</sup>. Au mas de Vialette, notre chemin croise celui conduisant à Boucieu vers le nord et à Vernoux ou à Chalencon vers le sud.

Depuis le pont de Tonsac et jusqu'au Col des Fans, le chemin traverse le mandement de La-Bâtie-de-Crussol dans l'étendue duquel se prélève un péage qui semble toutefois d'importance moyenne eu égard au très petit nombre de textes le concernant <sup>( 2942 )</sup>. Toutefois, la route ne passe pas au château de La Bâtie-de-Crussol lui-même mais comme nous l'avons expliqué, chemine plus au sud. Ceci implique vraisemblablement la présence d'un poste de perception au sud du mandement, mais la documentation est muette à ce sujet. Faut-il le situer au pont de Tonsac qui d'une part marque l'entrée dans le mandement et d'autre part constitue un point de contrôle facile ? C'est possible mais rien ne l'assure.

---

<sup>2937</sup> ) Alboussière, cadastre de 1811, section B dite de Saint-Didier.

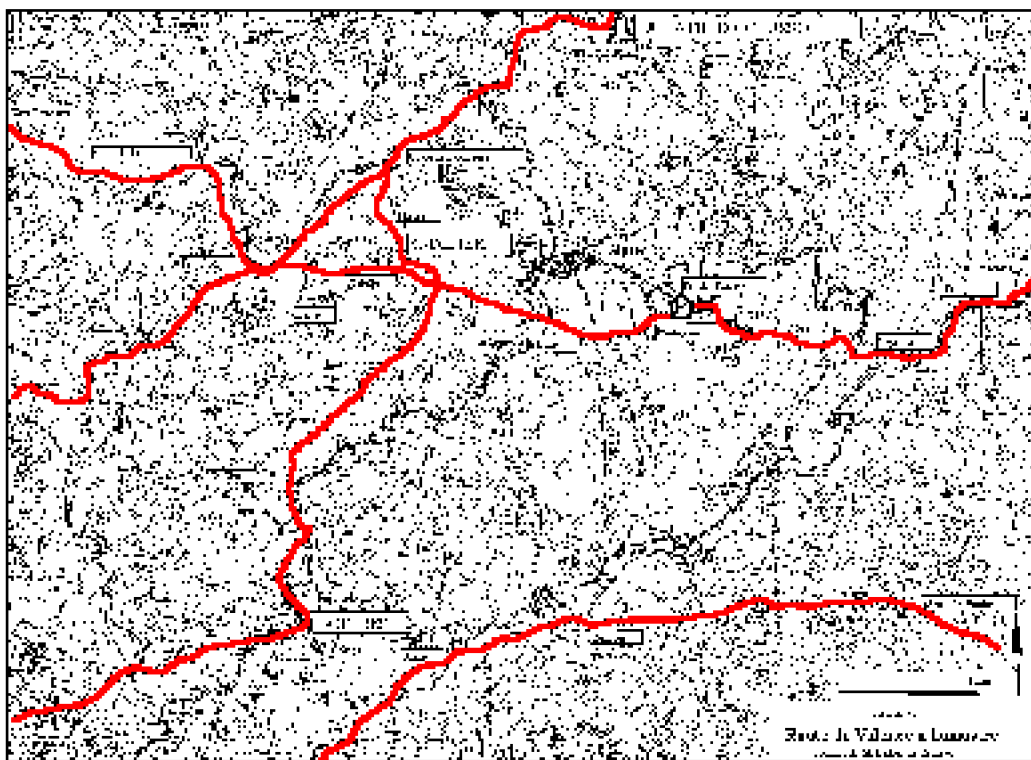
<sup>2938</sup> ) AD 69, EP 122, pièce 7.

<sup>2939</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> de Saint-Péray, n°3036 ouest.

<sup>2940</sup> ) Nous ne pensons pas ici que le toponyme de Vialette soit assurément une déformation de *via lata*, voie large, marquant le passage d'une route comme cela a souvent été proposé, mais c'est une possibilité qu'il ne faut toutefois pas écarter systématiquement. Cf. t. I, p. 349-350.

<sup>2941</sup> ) Fonds privé, chartrier de Barjac, non coté.

<sup>2942</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.



Carte n°76

### De Saint-Didier à Grozon

Ensuite, le chemin continue vers Grozon où la *strata publica* est mentionnée à de très nombreuses reprises dès 1300 comme confront de biens appartenant au membre de la commanderie templière de Valence<sup>(2943)</sup>. A Grozon, la route est même qualifiée en 1432 d'*itinere regio*<sup>(2944)</sup>.

De Saint-Didier à Grozon, la continuité du chemin que nous suivons depuis Saint-Péray ne pose pas de problèmes majeurs et nous pouvons encore l'identifier assurément sur le cadastre napoléonien. Il passe au lieu de Lantéry<sup>(2945)</sup> mais ne se poursuit pas ensuite jusqu'au Col des Fans. Sur le cadastre, l'axe qui passe au col et dit

<sup>2943</sup> ) AD 26, 40H 376.

<sup>2944</sup> ) AD 26, E 2665, f°60r°

« route de Grozon à Valence » et son tracé épousant au plus près les lignes du relief afin d'éviter les fortes pentes évoque plus le XVIII<sup>e</sup> siècle que le Moyen Age<sup>(2946)</sup>. Plus au sud, un sentier manifestement en cours d'abandon, puisque réduit en certaines sections à l'état de simples limites parcellaires, figure encore au cadastre napoléonien sous le nom de « chemin de Grozon à Valence »<sup>(2947)</sup>. Passant par le sud de la serre de Poutet, il relie directement Saint-Didier-de-Crussol et Grozon, il doit correspondre au tracé tardimédiéval.

Un droit de péage est associé au château de Grozon, situé au centre du bourg du même nom, immédiatement au bord de la route médiévale ce qui ne pose aucun problème de perception<sup>(2948)</sup>.

### b- De Grozon à Lamastre

Après Grozon, la route continue en direction de Lamastre où elle est mentionnée en 1456<sup>(2949)</sup>. La rivière de Grozon trace une vallée facile qui relie les deux localités, vallée que suit notre route en rive gauche de la rivière jusqu'au niveau de Saint-Barthélémy-le-Pin en passant par les Sagnoles et Gourdon<sup>(2950)</sup>. Ensuite, au hameau du Mounier, la route s'éloigne de la rivière et s'élève sur le flanc de la vallée pour gagner Montchiroux<sup>(2951)</sup>. Le tracé de la route actuelle qui reste localisée au bord de la rivière est postérieur au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Sur la carte de Cassini, la route suit un tracé passant par les hameaux de Fayard, de la Garde puis la Chirouse, tracé que l'on retrouve sur le cadastre napoléonien<sup>(2952)</sup>.

Cette route figurant sur les cadastres et la carte de Cassini est l'héritière directe du tracé tardimédiéval. Il est très net qu'elle est antérieure à bien des chemins qui viennent s'y greffer, la chronologie des carrefours étant éloquent à ce sujet. Ensuite, jamais l'emprise de la route ne vient se surimposer au parcellaire mais au contraire, elle s'y inscrit parfaitement et en tous points. Pour finir aucun chemin ou vestige de chemin pouvant correspondre à un autre itinéraire ne figure sur les cadastres et d'ailleurs, tout autre itinéraire aurait à affronter des pentes multiples pour arriver bien au-dessus de Lamastre en altitude, imposant une rude descente afin de gagner le bourg.

<sup>2945</sup>) Alboussière, cadastre de 1811, section A dite du Grand Courbis.

<sup>2946</sup>) Saint-Barthélémy-le-Pin, cadastre de 1834, tableau d'assemblage.

<sup>2947</sup>) Saint-Barthélémy-le-Pin, cadastre de 1834, section E dite de Sivas.

<sup>2948</sup>) Cf t. I, annexe n°13.

<sup>2949</sup>) Fonds privé, chartrier de Solignac, registre n°19, M<sup>e</sup> J. Floreti, notaire de Lamastre, f°15.

<sup>2950</sup>) Saint-Barthélemy-le-Pin, cadastre de 1834, section B<sup>3</sup> dite du Village.

<sup>2951</sup>) Saint-Barthélemy-le-Pin, cadastre de 1834, section B<sup>1</sup> dite du Village.

<sup>2952</sup>) Lamastre, cadastre de 1835, tableau d'assemblage.



Notons ici encore la présence du toponyme La Garde immédiatement sur le bord du chemin, dans le secteur où se situe la limite des mandements de Lamastre et de Grozon à la fin du Moyen Age. Ne pourrait-il pas s'agir d'un poste de perception du péage de Lamastre à l'image de ce que nous avons proposé pour le péage de Boffres sur la route de Valence à Chalencon ?

L'importance de cet axe de Valence à Lamastre et au-delà vers le Puy n'est sans doute pas aussi grande que celle de la route décrite précédemment reliant Valence à Saint-Agrève par Chalencon, bien qu'à la fin du Moyen Age il s'agisse d'un *itinere regio* emprunté par des marchands se rendant de la vallée du Rhône aux foires de Lamastre<sup>(2953)</sup>. La présence du péage de Grozon sur son parcours laisse penser que les circulations commerciales n'y sont pas négligeables, au moins à l'échelle de la région.

Rien ne nous permet de penser que cet axe ait connu un développement commercial ancien dans le Moyen Age. En effet, aucun site antique ni altimédiéval ne jalonne son parcours qui apparaît largement vide d'hommes avant les siècles carolingiens. Même lorsque la région commence à être peuplée, nous ne disposons d'aucun indice d'un éventuel développement de la route. Ce n'est alors sans doute qu'un chemin local reliant divers établissements humains que seul l'essor du commerce et des échanges aux trois ou quatre derniers siècles du Moyen Age tire de sa condition médiocre.

## E- De Valence à Vernoux par Saint-Didier-de-Crussol, carte n°80

Un court itinéraire doit encore être mentionné au niveau de Boffres. Il relie la route de Valence à Lamastre à celle conduisant à Vernoux qui passe plus au sud. Nous le trouvons mentionné à plusieurs reprises dans la région de Boffres dès le XIII<sup>e</sup> siècle alors qu'il confronte les terres des templiers de Valence.

En 1372, une terre située au mas de *Vialeta*, que l'on peut identifier comme étant le mas de Vialette, sur la commune d'Alboussière, confronte le chemin conduisant de Saint-Didier-de-Crussol à Saint-Sixte-de-Boffres et passant non loin de Barjac<sup>(2954)</sup>. Le cadastre permet difficilement de situer son tracé sur la courte distance séparant Saint-Didier de Saint-Sixte. Aucun chemin ne présente de réelle continuité entre les deux localités et aucun des axes cadastrés ne semble pouvoir correspondre au chemin mentionné en 1372. Aussi, devons-nous nous limiter à esquisser son tracé général. Après le mas de Vialette qui semble se trouver à l'ouest du tracé selon les confronts mentionnés en 1372, le chemin continue certainement par les environs de Larzallier et de Tardivon jusqu'à Saint-Sixte et enfin, de là, gagne le *castrum* de Boffres.

Au sortir de Boffres, les données redeviennent plus précises. La route de Valence au Puy est mentionnée comme confront de possessions des templiers de Valence en 1293<sup>(2955)</sup> et en 1336<sup>(2956)</sup> au mas de Crozet<sup>(2957)</sup>. De Boffres même au Crouzet, le chemin

<sup>2953</sup> ) AD 07, 2E 2014, f°21v°.

<sup>2954</sup> ) Fonds privé, chartrier de Barjac, non coté.

<sup>2955</sup> ) AD 13, 56H 3522.

est identifiable sur le cadastre, où il passe non loin de la route actuelle par le hameau de Combal<sup>(2958)</sup>.

Après Le Crouzet, la route traverse le Duzon en direction de Vernoux par où elle continue vers Chalencon<sup>(2959)</sup>. Entre le Crouzet et Vernoux, un sentier encore cadastré passe au lieu du Tracol<sup>(2960)</sup>. Après le Tracol, la route continue vers Freyssy et Merlan<sup>(2961)</sup> pour déboucher sur l'itinéraire monté directement de Valence au niveau du Bois du Four<sup>(2962)</sup>.

Nous sommes ici en présence d'un court itinéraire d'importance secondaire même s'il est qualifié à deux reprises « route de Valence au Puy ». Il n'en demeure pas moins seulement un chemin reliant les deux routes principales conduisant au Puy : celle passant par Lamastre au nord et celle traversant le plateau de Vernoux par le sud au niveau de Chalencon.

## F- De Boucieu à Châteauneuf-de-Vernoux et Chalencon, carte n°78 et 80

---

Un dernier itinéraire, d'importance sans doute relative, relie Boucieu-le-Roi à Chalencon dans le sens nord-sud au travers du plateau de Vernoux. Il est mentionné en 1336 sous le nom d'*itinere publico* de Boucieu à Chalencon<sup>(2963)</sup>. Nous ne possédons toutefois à son sujet que quelques rares indications issues des sources médiévales. Elles nous permettent néanmoins de savoir que celui-ci passe par Colombier-le-Jeune, puis continue à proximité de Saint-Sylvestre pour ensuite passer à Saint-Didier-de-Crussol puis Vernoux où il rejoint la route venue de Valence pour continuer vers Chalencon. Cet axe est toutefois largement abandonné et ne semble plus être très emprunté au XVIII<sup>e</sup> siècle ce qui provoque les récriminations des habitants de Vernoux<sup>(2964)</sup>.

### a- De Boucieu à Saint-Didier-de-Crussol

<sup>2956</sup> ) AD 26, 40H 368, f°89.

<sup>2957</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section dite D<sup>4</sup> du Village.

<sup>2958</sup> ) Boffres, cadastre de 1824, section dite D<sup>4</sup> du Village.

<sup>2959</sup> ) AD 07, C 196, f°518.

<sup>2960</sup> ) Vernoux, cadastre de 1824, section F<sup>1</sup> dite de Greygnac.

<sup>2961</sup> ) Vernoux, cadastre de 1824, section F<sup>2</sup> dite de Greygnac.

<sup>2962</sup> ) Vernoux, cadastre de 1824, section E<sup>2</sup> dite des Pêcheurs.

<sup>2963</sup> ) AD 26, 40H 368, f°5.

<sup>2964</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communication du plateau de Vernoux », art. cité, p. 122.

Au départ de Boucieu, le chemin se dirige immédiatement vers le sud et Colombier-le-Jeune. Cette route sert de confront à une parcelle au sortir de Boucieu en 1410<sup>(2965)</sup>. Sur le cadastre figure encore un axe reliant Boucieu à Colombier qui semble alors en voie d'abandon après l'ouverture de la route encore utilisée de nos jours. Ce chemin part du pont de Boucieu même, existant déjà au Moyen Age, puis monte directement de Boucieu à Colombier en passant par les lieux-dits de Lafare, de Razel<sup>(2966)</sup> et des Troix Croix<sup>(2967)</sup> où il coupe le chemin de Tournon au Puy, passant en rive sud du Doux. La construction d'un second axe reliant Boucieu à Colombier-le-Jeune est financée en 1759 par les Etats du Vivarais. Celui-ci relie le pont de Boucieu au col des Troix-Croix<sup>(2968)</sup>. Ces travaux aboutissent à l'ouverture du tracé actuel serpentant sur le versant de la vallée du Doux et en aucun cas, la nouvelle route ne peut être confondue avec le chemin précédent que nous avons identifié sur le cadastre.

Au niveau de Colombier-le-Jeune, il semble que le chemin de Boucieu à Vernoux ne passe pas dans le village même mais le contourne au sud, par les hameaux de Travazon et de Nodin<sup>(2969)</sup>. Sur le cadastre, un sentier descend directement vers l'Ormèze en suivant la ligne de crête d'une serre. Au-delà de la rivière, le chemin encore nettement cadastré remonte toujours en suivant une serre jusqu'au lieu-dit Lestrat<sup>(2970)</sup>, tout à fait évocateur du passage de la route.

Après Lestrat la toponymie apporte encore des précisions : la route continue en suivant la Serre de la Via<sup>(2971)</sup>. Le chemin que nous pensons être l'héritier de la route de Boucieu à Chalencon traverse ensuite le ruisseau de Merdan au niveau du hameau de Fédiou puis remonte sur les serres de Garina et de Deyras<sup>(2972)</sup> pour arriver enfin à La Bâtie-de-Crussol. En 1347, la route y sert de confront à une parcelle tenue des hospitaliers de Valence<sup>(2973)</sup>.

Le château de La Bâtie-de-Crussol possède des droits de péage mal documentés que l'on connaît toutefois par un litige survenu en 1429 : un voyageur transportant du bétail venant de la région de Plats, au nord de Saint-Sylvestre, refuse de le payer<sup>(2974)</sup>.

<sup>2965</sup> ) AD07, 1J 213, f°6v°.

<sup>2966</sup> ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section B<sup>1</sup> dite de Boucieu.

<sup>2967</sup> ) Boucieu-le-Roi, cadastre de 1837, section A dite de Montchal.

<sup>2968</sup> ) AD 07, C 862.

<sup>2969</sup> ) Colombier-le-Jeune, cadastre de 1816, tableau d'assemblage.

<sup>2970</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup> de Saint-Péray n°3036 ouest.

<sup>2971</sup> ) Saint-Sylvestre, cadastre de 1811 tableau d'assemblage.

<sup>2972</sup> ) Champis, cadastre de 1811 tableau d'assemblage.

<sup>2973</sup> ) AD 13, 56H 5108.

Au-delà de La-Bâtie-de-Crussol, notre chemin continue vers le col de la Rouveure puis descend vers Saint-Didier-de-Crussol par le quartier de l'Estra.

### **b- De Saint-Didier-de-Crussol à Chalencon**

A Saint-Didier, en 1340, une terre des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem de Valence, dont le membre de Grozon n'est pas loin, confronte *l'itinere publico* de Saint-Didier à Chalencon <sup>(2975)</sup>. A ce niveau, notre chemin croise la route de Valence au Puy par Lamastre.

Ensuite, le chemin passe par le hameau de Vialette puis par Barjac pour gagner le Noyaret qui en 1294 porte le nom de *transcollum* <sup>(2976)</sup>, évocateur du passage de la route. Le relief forme ici un petit ensellement par lequel s'insinue la route. De là, la route continue vers le sud-ouest et passe ensuite à *Charraters*, où elle confronte en 1347 une terre de la grange de Grozon des hospitaliers de Valence <sup>(2977)</sup>. Le lieu-dit *Charraters* est certainement à identifier avec le hameau Charratier. Après, passant par Les Fanges, un sentier est encore nettement cadastré et conduit à Châteauneuf-de-Vernoux puis de là à Vernoux où notre axe rejoint la route de Boffres à Chalencon.

A ce niveau, la route traverse le mandement de Châteauneuf-de-Vernoux dans l'étendue duquel se prélève un péage aux deux derniers siècles du Moyen Age <sup>(2978)</sup>.

Cette route est avant tout régionale, utilisée à l'échelle du plateau de Vernoux et de ses abords. Elle n'est jamais qualifiée de route royale, mais toujours de simple *itinere publico*. Hormis Chalencon au sud, principale bourgade du plateau, le gros village de Vernoux lui-même et Boucieu, cour de justice royale au nord, elle ne passe par aucun centre majeur et ne traverse que de modestes villages. D'une importance commerciale limitée, cet axe doit sans doute une large part de son trafic à la présence de la cour de justice royale de Boucieu à partir de 1329 et jusqu'au XVI<sup>e</sup> siècle <sup>(2979)</sup>. Sans toutefois surestimer l'attraction qu'a pu exercer ce « centre administratif », notons que son ressort s'étend au sud jusqu'à Chalencon, *terminus* de la route. En ce sens, cette route de Chalencon à Boucieu s'apparente tout à fait à la route d'Annonay à Boucieu que l'on rencontre au nord du Doux et qui passe par Vaudevent ou Satillieu puis par Saint-Félicien et Bosas, conduisant de la cour de justice aux marges nord de son ressort.

Non loin de la route de Boucieu à Chalencon se dressent les vestiges d'un pont enjambant le Duzon au nord du village de Saint-Sylvestre. Il figure sur les cartes sous le

<sup>2974</sup> ) AD 26, 2E 2666, f°40v°.

<sup>2975</sup> ) AD 26, 40H 376, f°48.

<sup>2976</sup> ) AD 69, EP 122, pièce n°7.

<sup>2977</sup> ) AD 13, 56H 5108.

<sup>2978</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>2979</sup> ) Régéné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t.II, p. 157.

nom de « pont romain ». A l'heure actuelle, il n'en subsiste que l'intrados de l'arche bâti en granit local mal équarri reposant sur deux culées à avant-becs triangulaires. Rien ne nous semble devoir accréditer la vénérable antiquité dont il est généralement paré mais qui a toutefois été mise en doute après un examen architectural sérieux<sup>(2980)</sup>. Dans une région pas ou très peu occupée durant l'Antiquité, rien ne permet de penser que nous soyons sur le tracé d'une « voie antique » dont les pavages seraient encore visibles au sortir du pont contrairement à ce qui a encore été récemment écrit<sup>(2981)</sup>. Un tel pavage encore au jour à l'heure actuelle n'a aucune chance d'être antique mais se rattache plus certainement au XVIII<sup>e</sup> ou au XIX<sup>e</sup> siècle, probablement comme le pont.

Globalement, il apparaît donc que le plateau de Vernoux est traversé par un axe principal reliant Valence au Puy en passant par Boffres, Vernoux, Chalencon et Saint-Agrève. Cette route occupe une place tout à fait prépondérante dans les relations interrégionales, place que traduit son rang de route royale au XV<sup>e</sup> siècle. Autour de cet axe principal gravitent plusieurs autres routes. La plus importante d'entre elles relie Valence à Lamastre par Grozon. Les autres chemins identifiés permettent pour l'essentiel de gagner ces deux axes principaux depuis la vallée du Rhône, ce qui donne au réseau viaire local l'aspect d'un éventail entre le Rhône et Vernoux. Pas moins de cinq autres chemins, doublant l'axe principal sur ses vingt premiers kilomètres, passent par la région de Saint-Laurent-du-Pape au sud, ou par Touloud plus au nord.

Si l'importance des routes traversant le plateau de Vernoux d'est en ouest à la fin du Moyen Age ne fait pas de doute, leur ancienneté dans le Moyen Age est plus difficile à cerner. Aucun texte ne vient nous indiquer l'existence de l'une d'entre elle avant le XIII<sup>e</sup> siècle et l'état du peuplement de la région nous incite à penser que nous sommes dans un secteur encore largement inhabité avant les siècles carolingiens et l'implantation d'un chef-lieu de viguerie à Chalencon. Seule la route Valence - Saint-Agrève qui passe à Chalencon semble connaître un premier essor précoce, dès les VIII<sup>e</sup> ou IX<sup>e</sup> siècles. Pour les autres, il faut certainement attendre les XI<sup>e</sup> ou XII<sup>e</sup> siècles avant de voir se développer des axes jusqu'alors cantonnés à un rôle de sentiers locaux.

## Chapitre 5 : Les chemins des Boutières et du massif du mont Mézenc

Les Boutières, limitées au nord par la vallée de l'Eyrieux, au sud par celle de l'Ouvèze et à l'ouest par le plateau Vivaro-vellave, sont traversées par plusieurs routes reliant le Rhône au Velay. Elles constituent une région très diversement documentée selon les secteurs. Ainsi, les abords de Privas et le Plateau sont bien connus par le chartier des comtes de Valentinois ou par les chartiers et les cartulaires de l'abbaye de Mazan et de la chartreuse de Bonnefoy. Pour sa part, la basse vallée de l'Eyrieux est documentée par le

<sup>2980</sup> ) Blanc (A.) : « Ponts gallo-romains et très anciens de l'Ardèche et de la Drôme », art. cité, p. 94.

<sup>2981</sup> ) Lagrange (F.) : « Les ponts romains. Diffusion des techniques et politique routière », art. cité, p. 123.

chartrier de Pierregourde et la région de Saint-Pierre-ville par celui de la Tour. Néanmoins, malgré l'existence de ces fonds, les zones d'ombres sont nombreuses. Il en va ainsi de la région du Cheylard et de la moyenne vallée de l'Eyrieux ou encore des basses Boutières. Ce ne sont toutefois, semble-t-il, pas des régions traversées par des axes commerciaux majeurs.

## A- Du Rhône au Puy par la vallée de l'Eyrieux et Chalencon, cartes n°81 à 84

---

L'axe le plus septentrional que nous décrivons ici suit la vallée de l'Eyrieux sur sa partie basse, pour remonter jusqu'à Chalencon puis à Saint-Agrève, où il rejoint les routes que nous avons déjà présentées, venues de Valence et de Tournon qui permettent au voyageur de continuer jusqu'au Puy.

### a- De Beauchastel à Dunière

Il quitte la vallée du Rhône au niveau de Beauchastel qui un point de passage permettant à la route longeant le Rhône de traverser la rivière Eyrieux par un bac existant dès la fin du XIII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>(2982)</sup>.

Pour finir, signalons l'existence d'un péage prélevé dans la traversée du mandement de Beauchastel apparu, semble-t-il, dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle <sup>(2983)</sup>.

Au sortir de Beauchastel, le cadastre ne nous indique l'existence que d'un seul et unique chemin se dirigeant vers la vallée de l'Eyrieux, passant au pied du *castrum* et du coteau sur lequel celui-ci est établi <sup>(2984)</sup>. Aucune limite parcellaire rectiligne ni aucun autre élément ne nous laisse penser qu'un autre axe ait pu exister dans la plaine de l'Eyrieux entre le cours de la rivière et le coteau. Ceci est très logique : la rivière connaissant des crues extrêmement violentes, il aurait été dangereux de trop s'en approcher, et cheminer plus haut sur le versant aurait compliqué le tracé. Le passage ancien s'est donc fait le plus loin possible des flots mais pas trop haut sur le coteau ; seule la route actuelle, établie à l'abri d'une solide digue, peut longer l'Eyrieux sans risque. Passant par Le Colombier puis Barlet, la route arrive ensuite à Saint-Laurent-du-Pape où elle est mentionnée sous le nom d'*itinere publico* en 1435 <sup>(2985)</sup>.

Au-delà de Saint-Laurent-du-Pape, notre route est mentionnée comme confront sous le nom de *strata publica* au niveau *dal Pont Peyre* en 1303 <sup>(2986)</sup>, identifiable au pont ruiné de Pontpierre <sup>(2987)</sup>. De Saint-Laurent à Pontpierre, le cadastre permet de proposer

<sup>2982</sup> ) AD 69, EP 132, pièce n°12.

<sup>2983</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3188.

<sup>2984</sup> ) Beauchastel, cadastre de 1812, tableau d'assemblage.

<sup>2985</sup> ) AD 69, EP 124, pièce 15.

un tracé passant par Hauteville <sup>( 2988 )</sup> et Terra <sup>( 2989 )</sup>, pratiquement identique à la route actuelle sauf modifications ponctuelles aisément identifiables et datables de 1787 <sup>( 2990 )</sup>. Ainsi, au niveau de Pontpierre, une *strata veteris* est mentionnée en 1280 dans une transaction entre Hugues de Pierregourde et Jaucerand de la Tourette portant sur les limites des seigneuries de la Tourette et de Pierregourde <sup>( 2991 )</sup>. A la lecture des points de repère donnés en 1280, la limite des deux seigneuries est clairement localisable et constitue encore de nos jours la limite des communes de Saint-Laurent-du-Pape et de Saint-Fortunat. La localisation des bornes fixées en 1280 permet de penser que cette *strata veteris* n'est autre que notre route du Rhône au Puy. Il est en effet dit que la limite part de la route vieille et gravit ensuite la *Leuze*, actuellement la serre de Lieuzet. Pourquoi est-elle qualifiée de route vieille ? Il faut certainement y voir la conséquence d'une modification ponctuelle du tracé intervenue depuis peu à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, explicable par la topographie de la vallée de l'Eyrieux aux abords de Pontpierre. Au droit de la serre de Lieuzet sur laquelle passe la limite, la rivière forme un brusque méandre vers le nord, méandre dont le tracé n'a, semble-t-il, cessé d'évoluer et de se creuser ainsi qu'en témoignent graphiquement les différences constatables entre le cadastre napoléonien <sup>( 2992 )</sup> et la carte I.G.N. actuelle <sup>( 2993 )</sup>. Géomorphologiquement, la large plage alluvionnaire qui occupe l'intérieur du méandre en est la conséquence. Le bornage de 1280 permet en outre de savoir que la vieille route passe au bord même de l'Eyrieux. Les deux routes de 1280, nouvelle et ancienne, ne sont donc séparées que d'une centaine de mètres. L'ancienne ayant été coupée par le déplacement de l'Eyrieux dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, la nouvelle a alors été construite plus haut sur la pente, plus loin de l'eau. Elle correspond à la route de la fin du Moyen Age qui figure encore sur le cadastre de 1812.

Passé Pontpierre et le méandre de l'Eyrieux, le chemin continue en direction de Saint-Fortunat où il sert de confront à une terre reconnue à Antoine Bernard, petit seigneur foncier local <sup>( 2994 )</sup>. Sur les deux à trois kilomètres séparant Pontpierre de Saint-Fortunat, le chemin n'a que peu de possibilités de divaguer : il est contenu entre

<sup>2986</sup> ) AD 69, EP 124, pièce 1.

<sup>2987</sup> ) Saint-Fortunat, cadastre de 1812, section C dite de Monge.

<sup>2988</sup> ) Saint-Laurent-du-Pape, cadastre de 1812, section C<sup>2</sup> dite de Hauteville.

<sup>2989</sup> ) Saint-Laurent-du-Pape, cadastre de 1812, section D dite de Terra.

<sup>2990</sup> AD 07, C 778.

<sup>2991</sup> ) AD 69, EP 128, pièce 1.

<sup>2992</sup> ) Saint-Fortunat, cadastre de 1812, tableau d'assemblage, sections C dite de Monge.

<sup>2993</sup> ) Cartes au 1/25000<sup>e</sup> : n°3036 ouest Saint-Péray et n°3037 ouest La Voulte.

<sup>2994</sup> ) AD 07, 1E 179.

l'Eyrieux au sud et le très abrupt versant de la vallée au nord. Il est donc vraisemblable qu'il suive le même tracé que la route figurant au cadastre napoléonien passant par le hameau de Raymondon <sup>( 2995 )</sup>. Outre les contraintes de relief qui ne laissent subsister qu'une étroite bande de terre praticable, la route figurant au cadastre napoléonien s'inscrit en tous points très bien dans le parcellaire, signe de son ancienneté au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Notons toutefois qu'au niveau de Raymondon et de Mondon, l'Eyrieux a déjà, en 1812, gagné sur plusieurs parcelles et qu'elle semble menacer la route au point de la couvrir partiellement en quelques points <sup>( 2996 )</sup>. On peut donc supposer que le chemin médiéval passait plus près de l'Eyrieux et qu'il a disparu ou qu'il est en train de disparaître au début du XIX<sup>e</sup> siècle du fait des déplacements du cours de l'Eyrieux.

A ce niveau, la route traverse le mandement de la Tourette, dans lequel se prélève un péage à l'extrême fin du Moyen Age, mentionné pour la première fois en 1489 <sup>( 2997 )</sup>. Le château de la Tourette n'est toutefois pas situé à proximité immédiate de la route mais se trouve au sommet du coteau de la vallée de l'Eyrieux, dans une position très excentrée <sup>( 2998 )</sup> qui ne lui permet pas de contrôler les circulations et implique l'existence de postes de perception que nous ne pouvons toutefois pas localiser, ni grâce à la documentation médiévale, ni grâce à la toponymie.

Peu après Saint-Fortunat où elle est mentionnée en 1400 <sup>( 2999 )</sup>, la route passe au village de Dunière, au niveau duquel elle franchit la rivière du même nom, affluent de l'Eyrieux en rive gauche. Nous avons ici le cas caractéristique où l'hydronyme devient le toponyme du lieu où la rivière est franchie. Au droit du village, sur l'axe même de la route, figure encore un hameau appelé « La Planche » <sup>( 3000 )</sup>, souvenir du ponceau de bois qui a dû servir à traverser la rivière avant l'établissement du pont de pierre. Cette « planche » est mentionnée comme confront de biens hommages au comte de Valentinois en 1489 <sup>( 3001 )</sup>. A l'heure actuelle, à l'emplacement du toponyme subsistent encore trois rochers aux sommets artificiellement aplanis, émergeant de l'eau d'un mètre à un mètre cinquante en moyenne et pouvant très bien supporter les planches en question. Celles-ci s'appuyaient au niveau des berges sur des massifs de maçonnerie dont celui de rive gauche est encore partiellement visible bien que très dégradé. Pour sa part, le pont, attesté pour la première fois en 1334 <sup>( 3002 )</sup>, n'est pas établi au niveau de la planche mais une centaine de mètres en amont, au lieu-dit « Le Pont » <sup>( 3003 )</sup>. Il est toutefois difficile à l'heure

<sup>2995</sup> ) Saint-Fortunat, cadastre de 1812, tableau d'assemblage, sections C dite de Monge.

<sup>2996</sup> ) Saint-Fortunat, cadastre de 1812, section F dite du Serre.

<sup>2997</sup> ) AD 07, C 196, f°519.

<sup>2998</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, vol. III, p. 150.

<sup>2999</sup> ) AD 07, 1E 179.

<sup>3000</sup> ) Les Ollières, cadastre de 1812, section A<sup>2</sup> dite de Monteil.

<sup>3001</sup> ) AD 07, C 196, f°533.



actuelle d'en retrouver les traces, exceptées quelques plaques de mortier et quelques pierres encore scellées à la roche en rive droite. Néanmoins, sur le cadastre napoléonien figurent encore en ce lieu deux piles accompagnées de cette mention évocatrice de l'état de l'ouvrage : « demi pont de Dunière »...

## b- De Dunière à Chalencon

De Dunière à Chalencon, deux axes parallèles se côtoient à la fin du Moyen Age, l'un passant par le fond de la vallée de l'Eyrieux, l'autre cheminant directement sur les crêtes qui la dominent.

### Par Les Ollières

Le premier de ces deux axes, le mieux connu et documenté passe par Les Ollières, au fond de la vallée de l'Eyrieux. Peu après Dunière, le toponyme « Le Bateau » atteste de la présence d'un bac, ou au moins d'une barque, permettant de traverser l'Eyrieux en un point où elle n'est pas guéable la plupart de l'année<sup>(3004)</sup>. En 1489, ce « port » est entre les mains de noble Antoine de Chambaud, seigneur de la Tourette<sup>(3005)</sup>.

Au-delà de Bateau, la vallée est encore étroite sur quelques kilomètres jusqu'à la Pimpie, ne permettant pas à la route de suivre un tracé très différent de celui de l'actuelle R.D. 120<sup>(3006)</sup>. Elle ne s'élargit qu'avant d'arriver aux Ollières où la route est mentionnée en 1400<sup>(3007)</sup>. Sur cette section, le cadastre permet de proposer un cheminement différent de celui de la route actuelle qui descend progressivement en direction de l'Eyrieux depuis le hameau du Plot. La chronologie du carrefour permet d'affirmer que le premier axe continuait droit jusqu'au-dessus des Ollières mêmes, puis descendait très brutalement sur le village après avoir traversé le ruisseau de Praly<sup>(3008)</sup>.

Au niveau des Ollières, la vallée de l'Eyrieux se resserre sensiblement et interdit le passage en rive gauche au niveau de l'eau, le versant rocheux s'apparentant le plus souvent à une falaise. Seul le chemin de fer parviendra à y frayer sa voie, imposant des travaux de terrassement considérables. En amont des Ollières, nous ne trouvons plus mentionné au fond de la vallée de l'Eyrieux que quelques chemins locaux dont la succession permet de remonter la vallée sans pour autant constituer un axe important.

<sup>3002</sup> ) AD 07, C 196, f°177.

<sup>3003</sup> ) Les Ollières, cadastre de 1812, section B dite de la Traverse.

<sup>3004</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3005</sup> ) AD 07, C 196, f°523.

<sup>3006</sup> ) Les Ollières, cadastre de 1812, section D dite des Ollières.

<sup>3007</sup> ) AD 07, 1E 179.

<sup>3008</sup> ) Les Ollières-sur-Eyrieux, cadastre de 1812 section E dite du Pont.

Notons toutefois au niveau du hameau de Geys la présence d'une planche, la « planche de Geys », mentionnée en 1328 et permettant de traverser l'Eyrieux avant la construction du pont de Moulinas qui n'apparaît pas avant l'époque moderne <sup>(3009)</sup>.

La route principale est donc contrainte de quitter le fond de la vallée de l'Eyrieux pour s'élever en direction de Chalencon où elle est mentionnée en 1344 <sup>(3010)</sup>. Des Ollières à Chalencon, l'étroit rivage de l'Eyrieux ne peut plus nous servir de guide pour restituer le tracé de la route, mais quelques actes nous renseignent sur celui-ci. En 1238, la route sert de limite à la troisième partie de la seigneurie de Montagut que Guigue de Roche achète à Guiraud Bastet <sup>(3011)</sup>. Toutefois, les confronts de cette dernière ne sont pas donnés et nous ne possédons aucun procès-verbal de bornage entre la seigneurie de Montagut et celles de la Tourette et de Chalencon, ses voisines au nord-est. Il faut donc recourir à la carte de Cassini et au cadastre pour pouvoir proposer le tracé du chemin. Sur la carte de Cassini, la route quitte les Ollières en montant en lacets sur la serre de Chabannes <sup>(3012)</sup>. Un sentier cadastré rectiligne suivant la ligne de crête semble antérieur à la route qui le coupe en de nombreux points et peut correspondre au premier tracé, les lacets résultant de l'aménagement de l'itinéraire pour le roulage au XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(3013)</sup>. Après Chabannes, la route du XVIII<sup>e</sup> siècle continue vers les Vauds et effectue un long détour sur la serre de Peyremourier se séparant nettement du chemin rectiligne montant depuis les Ollières. Celui-ci continue pour sa part par le hameau de Conjols puis par celui des Buffes <sup>(3014)</sup> et arrive à Saint-Michel-de-Chabrilanoux non sans que son tracé n'ait, semble-t-il, été modifié au droit des Fontettes par la création d'un grand lacet alors qu'un chemin rectiligne est encore visible sur le cadastre de 1812 <sup>(3015)</sup>.

Sur la carte de Cassini, après Saint-Michel-de-Chabrilanoux, le chemin continue vers Chalencon en passant à l'est de Saint-Maurice-de-Chalencon puis par le lieu-dit d'Alliandre à proximité duquel une terre le confronte en 1491 <sup>(3016)</sup>. Le petit col d'Alliandre porte alors le nom de « Croix d'Alangre » où passe en 1491 le « chemin qui va

<sup>3009</sup> ) Régné (J.) : *Regeste Vivarois*, op. cit., n°456. Le lieu-dit de Geys et sa planche sont mal identifiés dans le *Regeste Vivarois*. Jean Régné suppose qu'ils se situent à Saint-Basile mais sans pouvoir l'affirmer et sans parvenir à les localiser. Il est pourtant clairement indiqué que la planche se situe dans le mandement de Gluiras et dans la paroisse Saint-Martin, ce qui est le cas du hameau de Geys, actuellement sur la commune de Gluiras, figurant encore sur la carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2936 est Lamastre.

<sup>3010</sup> ) AD 07, C 196, f°249.

<sup>3011</sup> ) AD 07, 23J 3, f°22.

<sup>3012</sup> ) Les Ollières-sur-Eyrieux, cadastre de 1812, section E dite du Pont.

<sup>3013</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communication du plateau de Vernoux », art. cité, p. 109-110.

<sup>3014</sup> ) Saint-Michel-de-Chabrilanoux, cadastre de 1812, section F dite de Conjols.

<sup>3015</sup> ) Saint-Michel-de-Chabrilanoux, cadastre de 1812 section H dite des Issarts.

<sup>3016</sup> ) AD 07, C 196, f°552.

de Chalencon vers le Pont Dolières »<sup>( 3017 )</sup>. Aucun texte ne vient préciser le tracé médiéval de part et d'autre du hameau d'Alliandre où la route est bien attestée en 1491, mais le cadastre ne permet pas de supposer l'existence d'un autre axe que celui figurant sur la carte de Cassini. Le relief très marqué oppose assurément un obstacle majeur à l'établissement d'un autre chemin. Après Alliandre, la route tracée sur la carte de Cassini s'infléchit vers l'est pour rejoindre la nouvelle route de Vernoux à Chalencon construite au XVIII<sup>e</sup> siècle. Elle ne correspond alors plus au tracé médiéval qui est plus probablement à chercher dans le sentier de crête encore cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle reliant le hameau de Serre de Rias à la Grange de Prêle et continuant jusqu'à Chalencon même sans difficulté. Au Moyen Age, le chemin qui deviendra la route principale du XVIII<sup>e</sup> siècle est alors appelé chemin d'Alliandre à Silhac<sup>( 3018 )</sup>.

### Par Bellevue et Mastenac

Un autre chemin, plus court que le précédent pour un voyageur venant de Beauchastel, doit aussi être mentionné vers Chalencon depuis la haute vallée de l'Eyrieux. Il permet de gagner Saint-Michel depuis Dunière sans passer par Les Ollières. Ce chemin quitte Dunière au niveau du hameau du Pont depuis lequel il s'élève sur la crête de Mastenac pour continuer par Bellevue<sup>( 3019 )</sup>. L'existence de ce chemin a peut-être pu peser sur le choix de l'emplacement du pont de Dunière qui est exactement sur son parcours alors que la planche ayant vraisemblablement précédé cet ouvrage est cinq à six cents mètres plus au sud. En 1491, les terres du mas de Mastenac confrontent « de bise » à plusieurs reprises le chemin de Saint-Fortunat à Chalencon<sup>( 3020 )</sup>. Après Bellevue, le chemin est encore ouvert et continu jusqu'à Saint-Michel-de-Chabrilanoux. Notons qu'à ce niveau, il sert de limite paroissiale entre Saint-Sauveur et Saint-Fortunat, signe de son ancienneté relative dans le Moyen Age. Ce sont donc deux chemins qui permettent de gagner Saint-Michel-de-Chabrilanoux puis au-delà Chalencon selon la direction d'où vient le voyageur. Arrivant de Beauchastel, il doit certainement passer par Mastenac, mais venant du sud, de Privas et Pranles, il est alors préférable pour lui de passer par Les Ollières.

A Chalencon, important centre de perception de péage dès le XIII<sup>e</sup> siècle au moins<sup>( 3021 )</sup>, la route rejoint celle venue de Valence et conduisant aux Nonières puis à Saint-Agrève et au-delà au Puy, ainsi que le rappelle la mention de la route allant « du Pont des Ollières aux Nonières » signalée en 1238 à Chalencon<sup>( 3022 )</sup>.

<sup>3017</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3018</sup> ) AD 07, C 196, f°553.

<sup>3019</sup> ) Les Ollières, cadastre de 1812, section B de la Traverse.

<sup>3020</sup> ) AD 07, C 196, f°554.

<sup>3021</sup> ) Sur le péage de Chalencon, cf. t. I, annexe n°13..

<sup>3022</sup> ) AD 07, 23J 3, f°22.

Cet axe est l'un des plus importants des Boutières ainsi qu'en témoignent les nombreux péages qui se lèvent sur tout son parcours à la fin du Moyen Age. Nous en rencontrons à Beauchastel, Pierregourde, La Tourette et Chalencon, soit dans chaque mandement traversé. En outre, nous savons au travers d'une lettre patente royale de 1293 délivrée dans le cadre d'un conflit opposant le comte de Valentinois au seigneur de Mézilhac, que les muletiers et les marchands se rendant au Puy-en-Velay l'empruntent. A cette date, le comte de Valentinois entend même faire passer par Chalencon tout le trafic routier régional au détriment des autres seigneurs péagers qui sont à l'origine de la requête<sup>(3023)</sup>.

Ce chemin ne se hisse toutefois pas au niveau de la grande route partant de Valence et passant ensuite à Chalencon et Saint-Agrève pour gagner le Puy qui est la route majeure à l'échelle de la région avec celle passant au sud des Boutières, par Privas et Mézilhac. Seuls ces deux axes sont dits à de nombreuses reprises « routes du Rhône au Puy », ou encore sont désignés comme des routes royales au XV<sup>e</sup> siècle, ce qui n'est pas le cas de la route de Beauchastel à Chalencon.

La route de la vallée de l'Eyrieux apparaît donc d'avantage comme un axe adjacent à la grande route de Valence au Puy par Chalencon, localité au niveau de laquelle elle amène un trafic issu du sud de la vallée du Rhône. Ceci évite ainsi au voyageur de remonter le fleuve jusqu'à Valence, ce qui allongerait son parcours de 30 à 40 kilomètres.

En ce qui concerne les origines de cette route, il est difficile d'apporter des éléments assurés, aucun chartrier ou cartulaire n'éclairant l'histoire de la région avant le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle.

On ne peut toutefois que constater la faiblesse extrême de l'occupation antique dans la vallée de l'Eyrieux où aucun site n'a été découvert au-delà de Saint-Fortunat et où seul le pont de PontPierre peut prétendre à une origine antique. Cet ouvrage n'est toutefois pas sur notre axe et permet seulement à la voie d'Antonin le Pieux de traverser l'Eyrieux<sup>(3024)</sup>.

Durant la majeure partie du haut Moyen Age, rien ne nous permet non plus d'affirmer que la vallée de l'Eyrieux ait été peuplée très en amont, à l'intérieur du Vivarais, seule sa partie basse en aval de Saint-Fortunat apparaissant occupée, dans les secteurs déjà mis en valeur dès l'Antiquité. Il faut vraisemblablement attendre les IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles pour que la mise en valeur de la haute vallée de l'Eyrieux d'abord, puis de ses affluents se fasse significative<sup>(3025)</sup>. Il est dans ces conditions peu probable qu'une route ait existé dès avant le X<sup>e</sup> siècle, traversant une région inhospitalière de par l'altitude de ses sommets et de par son relief asserré, en l'absence d'un peuplement significatif.

## B- De Chalencon au Puy par la vallée de l'Eyrieux et Le Cheylard, cartes n°85

<sup>3023</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce n° 3, folio 5v°.

<sup>3024</sup> ) Cf. t. I, p. 373-374.

<sup>3025</sup> ) Laffont (P.-Y.): *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. I, p. 118.

## à 88

Une fois parvenu à Chalencon en ayant suivi la vallée de l'Eyrieux ou ayant traversé le plateau de Vernoux, le voyageur peut continuer sa route vers Saint-Agrève en passant par les Nonières et le Pouzat en suivant la grande route de crête que nous avons déjà présentée, ou encore rester dans la haute vallée de l'Eyrieux qu'il suit presque jusqu'à sa source. Ce n'est toutefois pas un itinéraire bien documenté à la fin du Moyen Age, la région du Cheylard qu'il traverse ne nous ayant livré aucun terrier conséquent ou minutier de notaire, seules subsistent quelques bribes de chartiers seigneuriaux<sup>(3026)</sup>. Cela ne facilite pas notre tâche.

## a- De Chalencon au Cheylard

## De Chalencon au pont de Chervil

Le chemin quitte Chalencon en direction du Cheylard, en descendant au fond de la vallée de l'Eyrieux. La carte de Cassini nous indique que la traversée de la rivière se faisait au XVIII<sup>e</sup> siècle sur le pont dit de Chervil, comme à l'heure actuelle. De Chalencon à Chervil, seul peut être identifié un chemin proche du tracé de l'actuelle route passant par le hameau d'Antouly<sup>(3027)</sup>. L'existence du pont de Chervil à la fin du Moyen Age est problématique puisqu'il n'est pas mentionné directement dans la documentation consultée. Néanmoins, plusieurs actes permettent de penser qu'il est déjà en place à partir du XIV<sup>e</sup> siècle au moins. Tout d'abord, en 1324, le « manse du Pont », au mandement de Gluiras est mentionné dans l'analyse d'un acte du chartrier de Vaussèche concernant des rentes à lever sur ledit manse<sup>(3028)</sup>, le quartier de Charvil étant mentionné dès 1489 dans un hommage rendu par noble Guinot de la Murette au comte de Valentinois<sup>(3029)</sup>. Rien dans ces actes ne permet d'associer manse du Pont et Chervil, mais un autre acte concernant le manse du Pont en 1326 est plus instructif<sup>(3030)</sup>. En effet, le feudiste rédacteur de l'inventaire a porté en marge que cet acte pourrait être utile à « M. de Charvil au fait du procès des hommages ». Le mas du Pont en question en 1326 est donc au XVII<sup>e</sup> siècle l'objet d'un litige avec M. de Chervil ce qui pourrait permettre de penser qu'il s'agit bien du mas du Pont de Chervil et non d'un autre. En 1328, il est question d'une grange du pont, dans le mandement de Gluiras<sup>(3031)</sup>. Les

<sup>3026</sup>) Le chartrier de la Mothe, où étaient entre autres pièces conservées les franchises du Cheylard, était semble-t-il un fonds documentaire majeur de la région. Il a été détruit en 1944 dans l'incendie du château. L'érudite vivarois Albin Mazon a toutefois donné au fil de ses ouvrages les analyses de divers documents en provenant, mais aucun ne concerne Chervil.

<sup>3027</sup>) Chalencon, cadastre de 1824, tableau d'assemblage.

<sup>3028</sup>) Fonds privé, Inventaire du chartrier de Vaussèche dressé au XVIII<sup>e</sup> siècle, n°358.

<sup>3029</sup>) AD 07, C 196, f°513.

<sup>3030</sup>) *Ibidem*, n°215.

vestiges du pont, dont les moellons de la base des piles présentent une taille en bossages, permettent eux aussi de lui attribuer une origine médiévale. En effet, ce type de taille de la pierre est globalement caractéristique des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, même s'il est encore résiduellement employé au XV<sup>e</sup> siècle par quelques pontonniers archaïsants comme à Vogüé. Au XVI<sup>e</sup> siècle, ce type de taille semble avoir totalement disparu. Nous avons donc là un faisceau d'indices laissant penser que le pont existe dès les années 1320 au moins. Mentionnons aussi l'existence du toponyme « le Bateau », situé 50 à 100 mètres en aval du pont<sup>(3032)</sup>. Il peut correspondre à l'emplacement d'un éventuel bac permettant de traverser l'Eyrieux en l'absence de pont, soit avant la construction de celui-ci, mais plus sûrement lors des travaux de l'époque moderne encore bien visibles sur les maçonneries<sup>(3033)</sup>.

### Du pont de Chervil au Cheylard

Au-delà du pont en direction du Cheylard, le chemin n'est pas non plus documenté au Moyen Age. Seule la carte de Cassini permet de proposer un tracé. Celui-ci ne longe pas la rivière qui, à ce niveau, se trouve encore encaissée dans une vallée étroite. Elle passe plus au sud, dans la vallée parallèle du Talaron qui lui permet de gagner le Cheylard sans difficulté.

Immédiatement après le pont de Chervil, la route monte donc sur le flanc sud de la vallée du Talaron. A l'heure actuelle, la route n'existe plus sur cette section, abandonnée depuis la construction du pont de Talaron, en amont du pont de Chervil, mais elle est encore nettement visible sur le cadastre napoléonien. Ensuite, dans la vallée du Talaron, la route tracée sur la carte de Cassini continue par le hameau de Tournay<sup>(3034)</sup> puis par Pranouvet où elle traverse la rivière, poursuivant au-delà en rive gauche jusqu'au village de Beauvène<sup>(3035)</sup>. Aucun texte ne nous indique la présence d'un pont à Pranouvet au Moyen Age et l'ouvrage actuel ne présente aucun caractère d'ancienneté. Le ruisseau se traversait-il à gué ? C'est possible étant donné son débit très faible une large partie de l'année, période où une planche peut alors suffire.

Passé le Talaron, la route continue jusqu'à Beauvène par le même tracé que la route actuelle. Après Beauvène, il faut suggérer un autre tracé que celui figurant sur les cartes et les plans du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, l'axe d'alors, sur lequel la route actuelle est établie, contourne une petite serre par le sud mais il s'inscrit mal dans le parcellaire laissant penser qu'il s'agit là de rectifications récentes au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Sur le flanc nord

---

<sup>3031</sup> ) Chevalier (U.) : Regeste Dauphinois, n°23953.

<sup>3032</sup> ) Gluiras, cadastre de 1812, section D<sup>1</sup> dite de la Ribeyre.

<sup>3033</sup> ) Bouvier (J.-C.) : « Trois ponts de l'Eyrieux », art. cité, p. 24 ; dans cette courte note très allusive et globalement mal documentée, l'auteur signale toutefois des travaux dans les années 1750.

<sup>3034</sup> ) Gluiras, cadastre de 1812, section C<sup>4</sup> dite d'Extrémianoux.

<sup>3035</sup> ) Gluiras, cadastre de 1812, section B<sup>4</sup> dite de Beauvène.

du serre subsiste par contre un sentier beaucoup plus direct mais présentant une forte pente rédhibitoire pour le roulage qui peut s'apparenter au tracé initial <sup>( 3036 )</sup>. Ensuite, le hameau de Charrier <sup>( 3037 )</sup>, dérivé de l'occitan *Charreyre*, nous rappelle éventuellement le passage de la route, puis celle-ci arrive au village de Saint-Barthélémy-le-Meil.

Au-delà, elle continue par le hameau de la Coste <sup>( 3038 )</sup> où une rude montée lui permet de passer dans la vallée de l'Aurance par les hameaux de la Baraquette et des Baraques, non loin du château de Burianne <sup>( 3039 )</sup>. Après la Baraque, elle traverse encore un hameau au toponyme évocateur : les Charriers <sup>( 3040 )</sup>. La route traverse alors le ruisseau de la Garde qui sert de limite aux paroisses de Saint-Michel-d'Aurance à l'est et de Notre-Dame d'Aric à l'ouest, et donc vraisemblablement de limite aux mandements de Burianne, dont dépend la première paroisse, et du Cheylard, dont relève la seconde. Le toponyme voisin de Serre de la Justice renforce cette idée avec la présence de fourches patibulaires érigées symboliquement aux limites du mandement <sup>( 3041 )</sup>. A ce niveau, la route figurant sur la carte de Cassini effectue un important détour vers le nord, en traversant la rivière d'Aurance au droit de Charrier. Nous ne pensons pas que ce détour puisse être médiéval tant la physionomie de la route décrivant de nombreux lacets évoque les aménagements de roulage du XVIII<sup>e</sup> siècle. En outre, au niveau des Charriers, il est évident que la continuité de la route suivie depuis le Pont de Chervil est à chercher en direction d'Aurance, la route figurant sur la carte de Cassini s'en séparant par un carrefour à angle droit très net et ne laissant subsister aucun doute sur la chronologie des deux axes.

Un modeste sentier encore cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle conduit jusqu'au hameau d'Aurance où il traverse la rivière du même nom, l'hydronyme formant un toponyme au point où une route franchit le cours d'eau. Ni la documentation, ni le pont actuel ne permettent de savoir si un ouvrage existait là au Moyen Age. Une fois traversée l'Aurance, notons que la route est bordée par le toponyme de Charreyre <sup>( 3042 )</sup>.

Au-delà vers le Cheylard, la route passe par le flanc nord du Bois de la Chaise pour descendre très rapidement en ligne droite sur le Cheylard au niveau du hameau de la Chave <sup>( 3043 )</sup>.

3036 ) Gluiras, cadastre de 1812, section B<sup>2</sup> dite de Beauvène.

3037 ) Saint-Barthélémy-le-Meil, cadastre de 1832, section A<sup>4</sup> dite de Saint-Barthélémy.

3038 ) Saint-Barthélémy-le-Meil, cadastre de 1832, section A<sup>1</sup> dite de Saint-Barthélémy.

3039 ) Saint-Barthélémy-le-Meil, cadastre de 1832, section A<sup>1</sup> dite de Saint-Barthélémy.

3040 ) Saint-Michel-d'Aurance, cadastre de 1839, section B<sup>2</sup> dite des Liotards.

3041 ) Saint-Michel-d'Aurance, cadastre de 1839, section A<sup>1</sup> dite du Village.

3042 ) Saint-Michel-d'Aurance, cadastre de 1839, section B<sup>1</sup> dite des Liotards.

3043 ) Le Cheylard, cadastre de 1839, section C<sup>3</sup> dite d'Aric.

Le Cheylard apparaît à la fin du Moyen Age comme un petit bourg castral d'importance locale, possédant foires et marchés, se signalant de plus par l'implantation de tanneries manifestement importantes <sup>( 3044 )</sup>. Il est difficile de savoir si un péage a été perçu au Moyen Age dans le mandement du Cheylard. Aucun document médiéval n'en atteste l'existence, mais il en existe un en 1739, dont la perception est confirmée au sieur Du Bourg, seigneur du Cheylard, et du château voisin de Brion <sup>( 3045 )</sup>. Nous ne possédons plus les preuves fournies par ce seigneur à la commission, mais toujours est-il qu'elles ont bien été présentées, puisque le péage est maintenu. Sans en être certain, on peut fortement présumer qu'il était ainsi perçu dès le moyen Age. En outre, le Cheylard est le centre d'un mandement important dès le XIII<sup>e</sup> siècle au moins, et il est difficile de concevoir ce château et le bourg commerçant qu'il cristallise, ne pas tirer profit du trafic routier.

### **b- Du Cheylard à Saint-Agrève**

Après le Cheylard, la route traverse une région mieux documentée par quelques terriers, bien que ceux-ci soient fragmentaires. Nous trouvons par exemple l'*itinere publico* qui mène à Saint-Agrève comme confront d'une terre en 1493 à Saint-Martin-de-Valamas <sup>( 3046 )</sup>. Sur les huit à dix kilomètres séparant le Cheylard de Saint-Martin-de-Valamas, aucun texte ne vient préciser le tracé de la route, la carte de Cassini constituant là encore notre principale source. Deux axes peuvent être suggérés entre Le Cheylard et Saint-Martin.

### **Du Cheylard à Saint-Martin-de-Valamas par la vallée de l'Eyrieux**

Bien que très décalée chronologiquement par rapport à la période étudiée, nous avons tout lieu de penser que la route qui figure sur la carte de Cassini et la cadastre soit dans ses grandes lignes l'héritière du chemin médiéval, même si ponctuellement, elle a fait l'objet de travaux tout à fait identifiables en 1767 <sup>( 3047 )</sup>. En effet, les berges de l'Eyrieux sont ici impraticables, seule la route actuelle arrivant à s'y frayer un passage au prix d'importants terrassements. Sauf à gravir les crêtes du rocher de Brion au sud, il ne subsiste en définitive comme possibilité de cheminement qu'un étroit plateau situé à mi-hauteur de la vallée où passe la route utilisée au XVIII<sup>e</sup> siècle et duquel ne devait pas pouvoir s'écarter le chemin précédent.

A la sortie du Cheylard, la route figurant sur la carte de Cassini s'élève vers le quartier de Coste Chaude en gravissant le flanc de la serre par plusieurs lacets aménagés lors des travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle. Un sentier affrontant le relief de face correspond, pour sa part, certainement au chemin précédent <sup>( 3048 )</sup>. Ensuite, la route

---

<sup>3044</sup> ) Cf. t. I, p. 472.

<sup>3045</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>3046</sup> ) AD 07, 1J 494, f°32.

<sup>3047</sup> ) AD 07, C 793.



continue par le sud du hameau du Coulet <sup>( 3049 )</sup>, traverse le ruisseau de Rieutord au niveau du moulin du Poivre <sup>( 3050 )</sup> pour passer au village de Grand-Lieu <sup>( 3051 )</sup>. Ensuite, à Guignebert deux routes figurent au cadastre. L'une est dite « nouvelle route du Cheylard à Saint-Martin » et correspond au tracé de 1767 <sup>( 3052 )</sup> qui semble ici être une construction *ex nihilo* tant elle s'inscrit mal dans le parcellaire. L'autre le « chemin de Guignebert à Saint-Martin » sur lequel le parcellaire vient s'appuyer peut être tenu pour l'héritier de l'axe médiéval <sup>( 3053 )</sup>. La route rejoint ensuite le fond de la vallée de l'Eyrieux et passe par Crezenoux avant d'arriver à Saint-Martin-de-Valamas <sup>( 3054 )</sup>. Immédiatement avant d'entrer à Saint-Martin-de-Valamas, la route doit franchir l'Eysse au lieu-dit du Pont <sup>( 3055 )</sup> mais aucun texte ne nous précise s'il existait un pont au Moyen Age, celui qui est en place actuellement ne pouvant prétendre à aucune ancienneté.

### Du Cheylard à Saint-Martin-de-Valamas par le rocher de Brion

Le second itinéraire du Cheylard à Saint-Martin-de-Valamas n'est lui non plus renseigné par aucun texte médiéval. Seule l'étude du cadastre et l'examen de la toponymie permettent de le tracer. Partant du Cheylard, il chemine globalement au sud du premier chemin décrit, parcourant les crêtes et les serres dominant le rebord méridional de la vallée de l'Eyrieux.

Au départ du Cheylard, la route suit la vallée de la Dorne sur quelques centaines de mètres, jusqu'au lieu-dit de Carmentrant. De là, elle oblique à l'ouest en suivant une ligne de crête continue qui la conduit, par le sommet de la Coste et la Serre de Bronquille, jusqu'au *castrum* de Brion qu'elle traverse. A la sortie ouest du village, elle figure encore au cadastre soit comme le « chemin des Marchands » ou comme le « chemin de Brion à Saint-Martin-de-Valamas » <sup>( 3056 )</sup>.

Après le *castrum* de Brion, la route se dirige vers Saint-Martin en suivant la crête du sommet de la Berche qui forme une arête rectiligne sur laquelle il est aisé de circuler. Ensuite, la descente se fait rapidement au niveau du hameau de Trenc. Le toponyme

3048 ) Le Cheylard, cadastre de 1839, section F<sup>1</sup> dite de la Ville.

3049 ) Le Cheylard, cadastre de 1839, section E<sup>1</sup> dite de Chabanne.

3050 ) Jaunac, cadastre de 1840, section A<sup>4</sup> dite du Village.

3051 ) *Ibidem*.

3052 ) AD 07, C 793.

3053 ) Jaunac, cadastre de 1840, section A<sup>1</sup> dite du Village.

3054 ) Saint-Martin-de-Valamas, cadastre de 1840, section D<sup>2</sup> dite de Crezenoux.

3055 ) Saint-Martin-de-Valamas, cadastre de 1840, section G<sup>3</sup> dite du Bourg.

3056 ) Jaunac, cadastre de 1839, section d'Estourlinche ; Accons, cadastre de 1839, section de Villebrion.

« Au plancher »<sup>( 3057 )</sup>, situé au bord de l'Eysse un kilomètre en amont de Saint-Martin, rappelle encore la présence d'un ponceau de bois sur cette modeste rivière permettant à la route de traverser pour rejoindre Saint-Martin.

Bien qu'aucun texte ne renseigne ce chemin au Moyen Age, nous pouvons être assurés qu'il est médiéval, puisqu'il traverse le village de Brion qui disparaît totalement dans le courant des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles : aucun chemin postérieur à la disparition du village n'aurait marqué ce net détour au prix d'une rude ascension pour gagner un rocher devenu inhabité. Cependant, même s'il constitue à l'heure actuelle la limite des paroisses de Saint-Pierre d'Accons et de Saint-Pierre-la-Pize, il n'en était pas de même au Moyen Age, puisque cette dernière est une création de la fin du XVI<sup>e</sup> siècle ou du début du XVII<sup>e</sup> siècle, consécutive à l'abandon du village et de l'église paroissiale de Brion. Toujours continu de nos jours, ou presque, c'est la preuve que ce chemin n'a jamais cessé d'être utilisé, au moins pour les circulations locales. Néanmoins, il a perdu toute son importance médiévale et jamais, même dans les abondants dossiers du XVIII<sup>e</sup> siècle, il n'apparaît comme une alternative possible à la vallée de l'Eyrieux, seul axe majeur. On peut toutefois se poser des questions sur les liens unissant les fluctuations du peuplement dans la région du Cheylard et cet axe routier. En effet, le château de Brion apparaît dans la documentation dès la fin du XI<sup>e</sup> siècle, et son *burgus*, bien attesté archéologiquement, dès 1229. Le château du Cheylard, plus tardif, n'est mentionné qu'à partir des premières années du XIII<sup>e</sup> siècle, issu d'un démembrement de la châtellenie de Brion. On peut donc envisager que le premier pôle villageois de la région est, aux XI<sup>e</sup> et dans la première moitié du XII<sup>e</sup> siècle, le *castrum* de Brion, que supplante peu à peu le bourg du Cheylard, dans le courant des trois derniers siècles du Moyen Age. Dans ce cadre, alors que le *castrum* de Brion connaît un déclin irréversible aboutissant à sa disparition au XVI<sup>e</sup> siècle, il n'est plus nécessaire que le chemin du Cheylard à Saint-Martin affronte le relief pour traverser un village en voie d'abandon : la vallée de l'Eyrieux qui s'offre à lui devient alors l'itinéraire privilégié<sup>( 3058 )</sup>.

La succession des deux sites nous renvoie à la question des péages du Cheylard et de Brion. Ces deux châtellenies demeurent jusqu'à la Révolution entre les mains des mêmes seigneurs et jamais elles ne se trouvent séparées entre deux lignages distincts. Ceci ne facilite pas l'étude des droits qui y sont attachés, puisqu'il est difficile de savoir à quel titre, du Cheylard ou de Brion, leurs détenteurs les possèdent. Néanmoins, on sait que les droits de péage maintenus en 1739 en faveur du sieur Du Bourg, que l'on peut penser être d'origine médiévale, sont attachés tout à la fois à Brion et au Cheylard, de manière indistincte<sup>( 3059 )</sup>. Ne faut-il pas voir dans cette indivision entre les deux châtellenies le fait qu'un temps, le Cheylard ait été subordonné à Brion, château primitif ? Ceci concorde avec ce que l'on connaît de l'évolution chronologique de l'habitat et que l'on suppose pour le réseau routier. Le péage serait ensuite resté attaché tout à la fois au

---

<sup>3057</sup> ) Saint-Martin-de-Valamas, cadastre de 1840, section G<sup>3</sup> dite du Bourg.

<sup>3058</sup> ) Les données de sur le peuplement de la région du Cheylard et sur l'évolution du site de Brion sont issue de l'étude que nous conduisons actuellement avec Pierre-Yves Laffont sur ce secteur et dont les résultats ne sont pas encore publiés.

<sup>3059</sup> ) AD 34, C 1799.

Cheylard et à Brion, mais ne se percevant plus qu'au Cheylard après l'abandon du *castrum* de Brion. Malheureusement, nous ne pouvons nullement établir cette évolution avec précision faute, de sources suffisantes, mais les quelques textes connus, par delà leur caractère allusif, la rende très probable.

### De Saint-Martin-de-Valamas à Saint-Agrève

La route que nous suivions sur la carte de Cassini s'arrête à Saint-Martin-de-Valamas ce qui rend ce document inutilisable pour la suite du tracé. Néanmoins, les sources médiévales, alors plus nombreuses, permettent de savoir qu'elle continue vers Saint-Julien-Boutières où elle est mentionnée en 1454 <sup>(3060)</sup>.

Dès la sortie de Saint-Martin-de-Valamas, au pied de la Serre de la Garde <sup>(3061)</sup>, la route doit traverser la rivière de Saliouse, et comme pour l'Eysse, nous n'avons la mention d'aucun pont au Moyen Age. La rivière se traversait-elle à gué ? Son faible débit le permet la majeure partie de l'année mais signalons que l'*itinere publico* menant à Saint-Agrève confronte en 1493 une terre située au mas de *Limis* <sup>(3062)</sup>. Ceci nous permet de penser qu'en période de fortes eaux, le voyageur pouvait être contraint d'effectuer un détour par la vallée de la Saliouse afin de traverser la rivière plus en amont, peut-être à Limis même ou plus sûrement au lieu-dit « Le Pont », à la confluence de la Saliouse et de l'Azette. Ce pont est attesté dès le XVI<sup>e</sup> siècle sous le nom de *Pont d'Alvernet* <sup>(3063)</sup>, certainement par corruption du toponyme du lieu où il se trouve, Alleyrets <sup>(3064)</sup>. D'un point de vue technique, notons qu'en aval du quartier du Pont, le lit de la Saliouse s'élargit et se trouve bordé de bas prés inondables en temps de crue. Le pont est établi au premier défilé étroit où la rivière se trouve franchissable sans construction d'un ouvrage large et de longues chaussées permettant d'y accéder même en cas de crues.

Une fois revenue dans la vallée de l'Eyrieux en passant au mas de Limis, la route cadastrée qui suit la vallée de l'Eyrieux en passant par les hameaux de Armanas, Le Gua et Monteillet s'inscrit très mal dans le parcellaire. Au contraire, figure encore sur le cadastre le chemin de Limis à Saint-Julien passant en crête qui est alors en voie d'abandon et déjà refermé sur plusieurs sections <sup>(3065)</sup>. A ce niveau, existent deux points de traversée de l'Eyrieux. Le premier est suggéré par le toponyme « le Gua » <sup>(3066)</sup> dont nous ne savons toutefois pas s'il est médiéval, à la différence du pont de Taussac, situé

<sup>3060</sup> ) AD 43, 17H 153, f°13v°.

<sup>3061</sup> ) Saint-Martin-de-Valamas, cadastre de 1840, section G<sup>3</sup> dite du Bourg.

<sup>3062</sup> ) AD 07, 1J 494, f°32.

<sup>3063</sup> ) Jacotin (A.) : *Preuves de la maison de Polignac, op. cit.*, t. III, p. 120.

<sup>3064</sup> ) Chanéac, cadastre de 1841, tableau d'assemblage.

<sup>3065</sup> ) Chanéac, cadastre de 1841, section B dite de Limis.

<sup>3066</sup> ) Saint-Martin-de-Valamas, cadastre de 1841, section G<sup>1</sup> dite du Bourg.

une centaine de mètres en amont du gué, qui lui est mentionné comme confront d'une parcelle de la ripisylve de l'Eyrieux en 1393<sup>(3067)</sup>. La proximité des deux points de franchissement permet de penser que le pont a succédé au gué existant alors, dont seule la toponymie conserve la trace. Le gué et le pont ne débouchent que sur un axe local conduisant à Saint-Jean-Roure.

Peu avant d'arriver à Saint-Julien-Boutières, la route passe au pied même du château de Châteauneuf-de-Boutières. Néanmoins, en dépit de sa position avantageuse immédiatement sur l'axe routier, il ne s'y perçoit aucun péage au Moyen Age<sup>(3068)</sup>.

Au niveau de Saint-Julien-Boutières, la route médiévale ne suit plus le même tracé que la route actuelle. Elle en est distante d'une cinquantaine de mètres au sud-est. Nous la trouvons mentionnée en 1454 au *mansus del Ponte*<sup>(3069)</sup>, le hameau du Pont actuel, où elle traverse le ruisseau de Monteil. Ensuite, la continuité de son tracé ne pose pas de problème jusqu'à Intres où elle est mentionnée, toujours en 1454<sup>(3070)</sup>. A Intres, la route traverse l'Eyrieux pour continuer en rive gauche de cette dernière, mais aucun acte médiéval ne nous a livré l'existence d'un pont à ce niveau. Il est toutefois très probable qu'il y en ait eu un, dans la mesure où nombre de petits ruisseaux coupant la route en sont pourvus, bien que moins gênants que l'Eyrieux.

D'Intres à Saint-Agrève, le relief est très contraignant. En effet, Intres se situe à 700 mètres d'altitude environ, alors que Saint-Agrève culmine à plus de 1000 mètres, les 300 mètres de dénivelé se franchissant en seulement 500 mètres de distance au niveau d'Intres : cela devait indiscutablement poser des problèmes, même pour une caravane de mulets. Nous savons pourtant qu'en 1471, le chemin que nous suivons sert de confront à une terre située au hameau de Chavagnac<sup>(3071)</sup>. Un sentier cadastré au début du XIX<sup>e</sup> quitte Intres en direction du hameau de La Fouant puis il serpente sur la côte de Gastefer et débouche enfin sur le plateau après deux virages en épingle à cheveux serrés<sup>(3072)</sup>. Il est très probable qu'il s'agisse de l'héritier du chemin médiéval dans la mesure où aucun autre tracé n'est vraiment envisageable eu égard aux contraintes géographiques. Après Chavagnac, qui se trouve à deux kilomètres de Saint-Agrève, le chemin passe au lieu-dit de la Baraque puis arrive à Saint-Agrève même sans difficulté.

Si, comme nous venons de l'expliquer, la route venant de la vallée du Rhône et gagnant Chalencçon par les rives de l'Eyrieux connaît un développement certain au moins à compter des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, il n'en est pas de même pour l'axe reliant Chalencçon à

<sup>3067</sup> )AD 07, 1J 494, f°35v°.

<sup>3068</sup> ) Laffont (P.-Y.): *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 82.

<sup>3069</sup> ) AD 43, 17H 153, f°13v°.

<sup>3070</sup> ) AD 43, 17H 153, f°22v°.

<sup>3071</sup> ) AD 07, 52J 113, f°31.

<sup>3072</sup> ) Saint-Julien-Boutières, cadastre de 1841, section C<sup>1</sup> dite d'Intres.

Saint-Agrève par le Cheylard.

Remarquons d'abord que peu de péages se prélèvent dans les mandements traversés, à savoir ceux de Gluiras, du Cheylard, de Brion, de Rochebonne, de Châteauneuf-de-Boutières, et de Chanéac <sup>(3073)</sup>. Sur tous ces mandements, il ne se perçoit qu'un pulvérage à Gluiras, et probablement un péage, peut-être le même, pour les châteaux de Brion et du Cheylard. Est-il imaginable que les différents seigneurs de ces châteaux aient laissé passer un trafic important sans en tirer de profit financier ? Les exemples des routes assurément importantes montrent le contraire, puisqu'elles sont jalonnées de péages à tous les châteaux.

Pourquoi un tel désintéret pour cette route qui n'attire vraisemblablement pas le voyageur à la différence de sa voisine passant par les Nonières et le Pouzat qui, elle, est d'importance première ? Sans doute faut-il chercher une partie de la réponse dans les caractères topographiques des deux axes. La route par le Cheylard demeure très encaissée au fond de la vallée de l'Eyrieux et de ce fait, est obligée d'effectuer de nombreuses circonvolutions dans de multiples vallons creusés par des affluents de l'Eyrieux. Cela allonge sensiblement la distance et impose de passer par de nombreux gués ou planches pas forcément bien aménagés. En outre, la vallée de l'Eyrieux effectue un net virage vers l'ouest ce qui constitue pour le voyageur une distance supplémentaire d'une vingtaine de kilomètres. Pour finir, la côte au niveau de Saint-Agrève est particulièrement rude. A l'inverse, la route des crêtes passant par le Pouzat est beaucoup plus directe : cheminant sur une succession de serres, elle n'a que très peu de ruisseaux à franchir. De plus, elle présente une pente assez régulière, tout en étant plus courte que celle de l'Eyrieux. Il est donc logique que cette dernière soit privilégiée par rapport à la première.

Cet argument des difficultés techniques de circulation dans la vallée de l'Eyrieux est repris par les populations de la vallée en 1767, lorsqu'elles rédigent un mémoire demandant l'amélioration des routes du secteur, et principalement de celle du Cheylard à Saint-Martin-de-Valamas et au-delà vers le plateau <sup>(3074)</sup>. Certes, le ton très misérabiliste de leurs doléances ne doit pas tromper le lecteur et vise avant tout à obtenir les financements requis, mais les arguments avancés quant à leur enclavement par rapport aux principaux axes de circulation passant au nord ou au sud de la vallée touchent juste, puisqu'ils obtiennent satisfaction de la part des Etats du Vivarais.

Plus encore que la route précédente, celle-ci ne peut prétendre qu'à une ancienneté toute relative dans le Moyen Age : la haute vallée de l'Eyrieux en amont du Cheylard n'est aucunement peuplée de manière significative avant le X<sup>e</sup> ou le XI<sup>e</sup> siècle et nous avons expliqué que la route altimédiévale importante de la région passe au nord par Chalencon et le Pouzat. Le caractère assez secondaire de la route, qui n'est pas un grand axe interrégional mais qui a surtout pour fonction d'ouvrir les hautes Boutières sur la vallée du Rhône ou sur le plateau vellave, laisse penser que son existence est contemporaine de la

<sup>3073</sup> ) Sur ces châteaux et mandements, nous renvoyons le lecteur aux différentes notices qui leurs sont consacrées dans Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III.

<sup>3074</sup> ) AD 07, C 793.

mise en valeur de la région traversée mais pas antérieure.

### **C- De l'Eyrieux au Puy par Saint-Sauveur-de-Montagut, Mézilhac et les abords de la vallée de la Glueyre, cartes n°84 et 89 à 92**

Nous avons expliqué que la route principale suivant la vallée de l'Eyrieux depuis Beauchastel et son embouchure avec le Rhône quittait celle-ci au niveau des Ollières pour s'élever en direction de Chalencon, et de là, gagner Saint-Agrève. Aux Ollières, un autre axe quitte aussi la vallée de l'Eyrieux conduisant sur le plateau Vivarois où il débouche au niveau de Mézilhac. Mal renseigné par la documentation, son tracé souvent multiple est difficile à préciser, mais nous ne pouvons douter de la relative importance de cette route. Elle est en effet au centre d'un conflit opposant en 1293 Guigue de Roche, seigneur de Mézilhac, d'une part et le comte de Valentinois de l'autre au sujet de l'itinéraire que doivent suivre les marchands se rendant au Puy, chacun voulant accaparer le trafic à son profit <sup>(3075)</sup>.

#### **a- Des Ollières à Saint-Sauveur-de-Montagut**

Cet axe se sépare du précédent dans la vallée de l'Eyrieux au niveau des Ollières où il traverse la rivière sur un pont mentionné dès 1238 <sup>(3076)</sup>. Une fois traversée l'Eyrieux, la route se poursuit en direction de Saint-Sauveur de Montagut longeant la rive droite de la rivière. La *carrerìa* sert de confront en 1392, au territoire *de Ponte*, dans la paroisse de Saint-Andéol-d'Escoulen, où elle traverse le *rivo vocato de Jarrìas* sur un pont, puis elle poursuit par le lieu-dit de *Comba* <sup>(3077)</sup> identifiable avec le quartier actuel de Combe Noire <sup>(3078)</sup>.

Après la Combe Noire, elle passe par le lieu-dit *dal Chambo*, où elle confronte une terre en 1390 <sup>(3079)</sup>, lieu-dit identifiable avec le quartier des Chambons situé au bord de l'Eyrieux <sup>(3080)</sup>.

Peu après Les Chambons, la route est encore mentionnée en 1390 au lieu-dit de la *Cheysseria* <sup>(3081)</sup> identifiable avec la Chaysserie puis continue vers *Croza/Croze*, où elle traverse l'Auzène sur un pont existant dès 1390 <sup>(3082)</sup>, dit *ponte de Croza*.

<sup>3075</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, folio 5v°.

<sup>3076</sup> ) AD 07, 23J 3, f°22.

<sup>3077</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°114.

<sup>3078</sup> ) Pranles, cadastre 1812, section H dite de Vueylle.

<sup>3079</sup> ) AD 07, 19J 55, f°15.

<sup>3080</sup> ) Saint-Sauveur-de-Montagut, cadastre de 1842, section C dite de Croze.

<sup>3081</sup> ) AD 07, 19J 55, f°12.

Une fois l'Auzène traversée, la route arrive à Saint-Sauveur-de-Montagut, dont le château joue un rôle important dans un litige opposant en 1293 le comte de Valentinois, seigneur de Montagut, et son vassal, Guigue de Roche <sup>(3083)</sup>. Chacun d'eux cherche en effet alors à détourner les voyageurs sur la route passant le plus longtemps au travers de leurs terres et leur rapportant le plus de péages. Ainsi, le comte de Valentinois souhaite les voir emprunter la route de Chalencon alors que Guigue veut imposer qu'ils passent par Mézilhac, où il possède le péage.

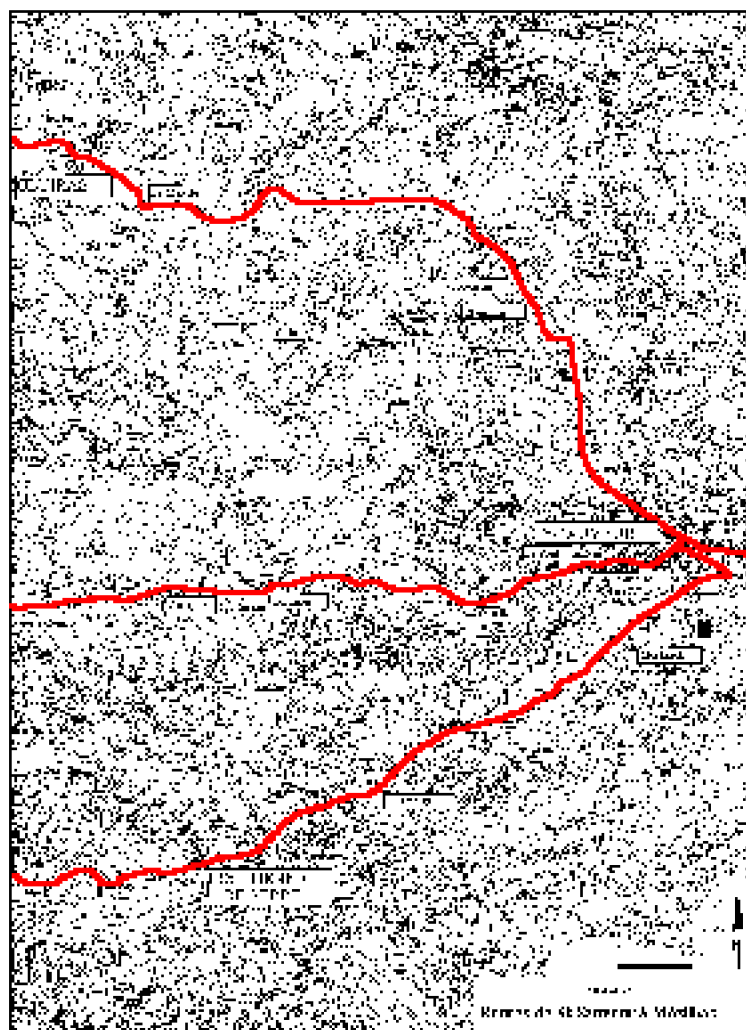
#### **b- De Saint-Sauveur-de-Montagut à Mézilhac**

Après Saint-Sauveur, la route se subdivise en trois axes parallèles cheminant l'un au nord de la vallée de la Glueyre par Gluiras, l'autre au sud par Saint-Etienne-de-Serre et le troisième au fond de la vallée par Saint-Pierreville.

---

<sup>3082</sup> ) *Ibidem*, f°8.

<sup>3083</sup> ) Sur le péage de Mézilhac et les conflits qu'il a entraîné au niveau de Montagut, cf. t. I, p. 401.



Carte n°89

### Par Saint-Etienne de Serre.

La route la plus méridionale passe par le hameau de Craux où elle sert de limite à des droits relevant du comte de Valentinois en 1452 <sup>(3084)</sup>, mais aucun autre document médiéval ne vient renseigner avec précision son tracé. Cependant, pour rejoindre Craux, eu égard à la topographie, la route doit nécessairement passer par Saint-Etienne-de-Serre, l'axe actuel évitant le village n'ayant été construit que dans les années 1786-1787 <sup>(3085)</sup>. En 1452, il est d'ailleurs question de la route qui va de Crau à Serre <sup>(3086)</sup>.

Au départ de Saint-Sauveur, le « chemin de Saint-Sauveur à Saint-Etienne » figure

<sup>3084</sup> ) AD 07, C 196, f°474.

<sup>3085</sup> ) AD 07, C 784.



encore sur le cadastre napoléonien. Celui-ci s'élève sur la serre dominant Saint-Sauveur par la Brugière <sup>(3087)</sup> puis par le lieu-dit évocateur de Chemina <sup>(3088)</sup>. A ce niveau, elle passe au château de Montagut qui se situe ainsi en très bonne position pour permettre à Guigue de Roche de contrôler la route lors du conflit déjà évoqué l'opposant à son seigneur le comte de Valentinois <sup>(3089)</sup>. Néanmoins, il ne semble pas qu'un péage ait été attaché à ce château. Là encore, comme dans plusieurs autres cas, il faut remarquer que le château de Montagut est associé avec celui de Mézilhac entre les mains de la famille de Roche, ce qui laisse penser que tous les droits perçus par cette dernière le long de la route l'étaient au carrefour important de Mézilhac. Un péage y est en effet bien attesté tout au long de trois derniers siècles du Moyen Age.

Ensuite, un long chemin continu emprunte la ligne de crête par le *mansus de Costa* où *l'itinere quo itur de Monteacuto apud Serram* est mentionné en 1390 <sup>(3090)</sup> et conduit directement jusqu'à Saint-Etienne-de-Serre. A l'heure actuelle, il a parfois presque disparu, mais il est encore net sur presque tout son tracé au début du XIX<sup>e</sup> siècle et le cadastre permet de le repérer sans difficulté passant par le lieu-dit La Grange <sup>(3091)</sup>. Sur le cadastre, au-delà de Saint-Etienne-de-Serre, la route venue de Saint-Sauveur continue en direction de Craux et quitte ainsi la crête empruntée depuis la vallée de l'Eyrieux. Après le col de Chomélix, celle-ci se relève en effet brutalement et imposerait de passer à plus de 900 mètres d'altitude sur une succession de serres inhospitalières et désertes, totalement impraticables en hiver car souvent verglacées et battues par la burle. La route passe donc à mi pente de la vallée de l'Orsanne par le hameau de Frival et par le pont de Craux <sup>(3092)</sup>. Ce pont n'est toutefois pas mentionné dans la documentation médiévale consultée, et à l'heure actuelle, rien d'un point de vue architectural ne permet d'y voir un ouvrage même de l'extrême fin du Moyen Age ou du XVI<sup>e</sup> siècle.

Au hameau de Craux s'élevait une tour dépendant du mandement de Montagut, tour mentionnée une seule fois en 1452 lorsque Guinot de Châteauneuf en rend hommage au comte de Valentinois avec le château de Montagut <sup>(3093)</sup>. Il est difficile de localiser cette tour avec précision et aucun vestige ne subsiste aux environs de Craux, si ce n'est une maison forte située à trois ou quatre kilomètres environ du hameau, aujourd'hui appelée

<sup>3086</sup> ) AD 07, C 196, f°474.

<sup>3087</sup> ) Saint-Sauveur-de-Montagut, cadastre de 1841, section D<sup>2</sup> du Village.

<sup>3088</sup> ) Saint-Sauveur-de-Montagut, cadastre de 1841, section D<sup>3</sup> du Village.

<sup>3089</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 228-229.

<sup>3090</sup> ) AD 07, 19J55, f°66.

<sup>3091</sup> ) Saint-Etienne-de-Serre, cadastre de 1842, section B<sup>2</sup> dite de Saint-Etienne-de-Serre.

<sup>3092</sup> ) Saint-Etienne-de-Serre, cadastre de 1842, section D<sup>2</sup> dite de Craux.

<sup>3093</sup> ) AD 07, C 196, f°474.

château de Bernard. Néanmoins, on peut légitimement douter que la tour et la petite maison forte soient à confondre, cette dernière s'élevant au lieu-dit de Freydier qui est bien distinct de celui de Craux. Le terme de tour employé en 1452 ne s'appliquerait certainement pas à une telle maison noble. Au contraire, le toponyme du Chastelet <sup>(3094)</sup>, qui domine Craux, rappelle certainement l'emplacement d'une tour sur l'échine rocheuse, position bien plus logique pour l'établissement d'un tel ensemble.

La présence de cette tour, aux limites des mandements de Montagut et de Mézilhac <sup>(3095)</sup> ne serait-elle pas liée à la surveillance de la route qui passe à ses pieds dans le but de percevoir un droit de pulvérage sur les troupeaux étrangers entrant dans le mandement ainsi qu'il est expressément indiqué en 1452 dans le même acte ? Nous serions alors en présence d'un point de perception fortifié et symbolisé par une tour comme plus au sud au château de l'Escrinet.

Au-delà de Craux, nous savons que le chemin gagne Mézilhac, puisque la route de Craux à Mézilhac est attestée en 1452 <sup>(3096)</sup>, mais en l'absence de terriers, les indications précises sur son tracé manquent. En outre, parcourant une crête à l'altitude élevée, la route se trouve souvent sur des communaux échappant aux reconnaissances et aux transactions foncières. Il faut donc s'en référer au cadastre napoléonien sur lequel le chemin est successivement qualifié de « Draye » puis de « Chemin de Mézilhac à Craux » <sup>(3097)</sup>, suivant la crête entre les vallées de l'Orsanne et de la Vieille-Morte. Dans sa traversée de la commune d'Issamoulenc, il est dit « chemin ferrat de Mézilhac au Rhône » <sup>(3098)</sup> et passe par le col des Clochoux puis Serre-Vert et Croix des Ferrières <sup>(3099)</sup>. Plus loin, le cadastre de Saint-Julien-du-Gua indique que le « chemin de Mézilhac au Rhône » suit la ligne de crête passant par le Goulet de Malpertu, toponyme évocateur des difficultés de cheminement s'il en est, et le rocher d'Ecorche-Chèvre <sup>(3100)</sup> pour rejoindre la route venue de Privas par le col de l'Escrinet au niveau du lieu-dit de Pétaloup <sup>(3101)</sup>, non loin de Mézilhac.

<sup>3094</sup> ) Saint-Etienne-de-Serre, cadastre de 1842, section D <sup>1</sup> dite de Craux.

<sup>3095</sup> ) Il est difficile de situer avec précision la limite de ces deux mandements. On sait toutefois par l'hommage de 1452 mentionnant la tour que le lieu de Craux se trouve dans le mandement de Montagut. Par contre, plus à l'ouest, la vallée de la Glueyre semble relever du mandement de Mézilhac ou encore de celui de Gluiras.

<sup>3096</sup> ) AD 07, C 196, f°474.

<sup>3097</sup> ) Saint-Etienne-de-Serre, cadastre de 1842, section D <sup>1</sup> dite de Craux.

<sup>3098</sup> ) Issamoulenc, cadastre de 1842, tableau d'assemblage.

<sup>3099</sup> ) Issamoulenc, cadastre de 1842, section A <sup>4</sup> dite de Ferrière.

<sup>3100</sup> ) Saint-Julien-du-Gua, cadastre de 1842, tableau d'assemblage.

<sup>3101</sup> ) Marcols, cadastre de 1842, section F <sup>3</sup> dite de Mauras.

## Par Saint-Pierreville.

Ce second axe suit pour l'essentiel le fond de la vallée de la Glueyre en ne prenant de l'altitude qu'à l'approche de Mézilhac, au moment de déboucher sur le plateau vivarois. Plusieurs textes permettent de le localiser avec précision de Saint-Pierreville à Mézilhac, mais avant, de Saint-Sauveur à Saint-Pierreville, il faut le plus souvent s'en remettre à l'étude du cadastre napoléonien.

A la sortie de Saint-Sauveur de Montagut, la route suit la vallée de la Glueyre en rive sud. Elle quitte le village de Saint-Sauveur par le quartier de Cheminas<sup>(3102)</sup>. Peu après, la route traverse l'Orsanne au niveau du hameau du Pont<sup>(3103)</sup> où la documentation médiévale n'indique jamais la présence d'un ouvrage d'art. On peut néanmoins penser que l'ouvrage précédant celui qui figure sur le cadastre de 1841 se trouvait une centaine de mètres en amont sur l'Orsanne ainsi que le suggère le réseau viaire et la mention « moulin - pont » figurant sur le plan. Passé l'Orsanne, le cadastre présente deux tracés, l'un dit « nouvelle route de Saint-Pierreville à Saint-Sauveur » et l'autre « Ancienne route de Saint-Pierreville à Saint-Sauveur ». Même le tracé dit ancien est à écarter et ne peut correspondre au cheminement médiéval, car il se surimpose nettement et en tous points au parcellaire. Le tracé médiéval subsiste vraisemblablement sous la forme d'un sentier de crête gagnant le hameau de Cruzille. Au-delà, plusieurs limites de parcelles continues peuvent rappeler le passage du chemin, mais il faut presque attendre le hameau de Danton pour que celui-ci redevienne net<sup>(3104)</sup> et que l'on puisse ensuite le suivre sans difficulté jusqu'à Saint-Pierreville par le lieu-dit d'Auriple<sup>(3105)</sup>. A partir de là, le chemin que nous suivons se confond avec celui qui est dit « Ancien chemin de Saint-Pierreville à Saint-Sauveur ». Le « nouveau chemin » est lui issu de travaux visant à améliorer le roulage effectués dans les années qui précèdent la Révolution<sup>(3106)</sup>. Passant ensuite par le col de Serre<sup>(3107)</sup>, le chemin arrive sans difficulté jusqu'à Saint-Pierreville.

A Saint-Pierreville, la route sert de confront pour des biens-fonds faisant l'objet d'une donation en 1425<sup>(3108)</sup>. Après Saint-Pierreville, elle gagne la vallée de la Glueyre et Marcols où elle passe en 1425<sup>(3109)</sup>, suivant vraisemblablement le même tracé que celui

<sup>3102</sup>) Saint-Sauveur-de-Montagut, cadastre de 1841, section D<sup>1</sup> dite du Village.

<sup>3103</sup>) Saint-Sauveur-de-Montagut, cadastre de 1841, section A<sup>3</sup> dite de Jaries.

<sup>3104</sup>) Saint-Sauveur-de-Montagut, cadastre de 1841, section A<sup>3</sup> dite de Jaries.

<sup>3105</sup>) Saint-Etienne-de-Serre, cadastre de 1842, section A<sup>3</sup> dite du Crouzet.

<sup>3106</sup>) AD 07, C 850.

<sup>3107</sup>) Saint-Pierreville, cadastre de 1842, section C<sup>2</sup> dite de Tazuc.

<sup>3108</sup>) AD 07, 52J 211, cahier 15, f°13

<sup>3109</sup>) AD 07, 52J 211, cahier 15, f°13

figurant sur la carte de Cassini. Les quelques modifications ponctuelles du XVIII<sup>e</sup> siècle peuvent être aisément identifiées grâce aux devis des travaux <sup>(3110)</sup>.

A la sortie du bourg de Saint-Pierreville, le chemin gagne la crête de Vabres et passe au col de Vabres en suivant un tracé nettement visible sur le cadastre sous le nom de « chemin de Saint-Pierreville à Marcols » <sup>(3111)</sup>. A ce niveau, le chemin domine la vallée de la Glueyre d'une centaine de mètres et ne descend au fond de celle-ci qu'au niveau du village d'Albon, en passant par Lichessol et Sipion <sup>(3112)</sup>. A Albon, un pont permet de traverser la Glueyre, le *pontem Alboni* sur lequel est rédigé un acte en 1475 <sup>(3113)</sup>. A une date inconnue, ce pont remplace la *planchia* attestée dans la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle, confrontée par une ouche donnée au prieuré casadéen de Saint-Julien-d'Orcival nouvellement fondé <sup>(3114)</sup>.

La route chemine ensuite au fond de la vallée en rive droite de la Glueyre. Sur le cadastre napoléonien, un sentier qui longe la rivière pourrait correspondre au tracé du chemin médiéval, la topographie du fond de la vallée ne laissant pas de place pour un autre passage. Notons toutefois qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, ce sentier est par endroits en voie d'abandon, certainement délaissé par le grand trafic depuis l'ouverture de la route actuelle dans les années 1770 <sup>(3115)</sup>. Ce chemin passe par le lieu-dit de Baruffle, puis par le prieuré de Saint-Julien-d'Orcival <sup>(3116)</sup>. Il est possible que le pont qui permet au chemin de traverser le ruisseau d'Orcival au droit du prieuré Saint-Julien ait existé dès la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle. En effet, sur cette période, deux petites terres sont données au prieuré, situées à proximité de celui-ci *ad pontum, juxta molendinum* <sup>(3117)</sup>. Devant le caractère imprécis de la notice du cartulaire, il est toutefois impossible d'être certain qu'il s'agisse bien de ce pont.

Au niveau de Marcols, la route traverse la Glueyre, cette dernière effectuant un brutal virage vers le sud en direction de sa source. Nous n'avons trouvé la mention d'aucun pont au Moyen Age, mais la présence de plusieurs ouvrages tout au long de la vallée de la Glueyre permet de supposer qu'il en existait toutefois un, au moins au XV<sup>e</sup> ou au XVI<sup>e</sup> siècle. Un plan de 1775 vient renforcer cette idée. A cette date, le pont s'est effondré et un projet prévoit de remplacer le tablier manquant par un ouvrage sommaire en bois. Le plan

<sup>3110</sup> ) AD 07, C 850.

<sup>3111</sup> ) Saint-Pierreville, cadastre de 1842, section E<sup>1</sup> dite de Vabres.

<sup>3112</sup> ) Marcols, cadastre de 1842, section C<sup>1</sup> dite d'Albon.

<sup>3113</sup> ) AD 07, 2E 10913, f°32.

<sup>3114</sup> ) Payard (J.-B.) : *Cartularium Sancti Juliani (Vivariensis diocesis) ex originali codice transcriptum et publicatum*, op. cit., n°20.

<sup>3115</sup> ) AD 07, C 850.

<sup>3116</sup> ) Marcols, cadastre de 1842, section E<sup>2</sup> dite de l'Hubac.

<sup>3117</sup> ) Payard (J.-B.) : *Cartularium Sancti Juliani (Vivariensis diocesis) ex originali codice transcriptum et publicatum*, op. cit., n°15.

qui en est tracé présente les vestiges des piles de l'ouvrage détruit subsistant encore et le départ des arches jusqu'au point d'élévation où elles se sont rompues <sup>( 3118 )</sup>. En prolongeant graphiquement ces fragments d'arches, il est possible de restituer leur forme. Elles sont en plein cintre, ce qui n'est que très rarement le cas pour des ponts postérieurs au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle. En outre, la pile subsistant au milieu du courant de la rivière présente un avant-bec et un arrière-bec triangulaires, dépassant encore nettement en hauteur la base des arches sans qu'ils soient couverts d'un chaperon. C'est encore le signe d'une relative ancienneté du pont, en tout cas du fait qu'il est probablement antérieur au milieu du XVII<sup>e</sup> siècle et assurément au début du XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 3119 )</sup>. Ces quelques éléments architecturaux visibles sur le plan, qui malheureusement ont disparu sur le terrain, laissent penser que ce pont est très vraisemblablement au moins du XVI<sup>e</sup> siècle.

Une fois la Glueyre traversée, le chemin conduit rapidement à Mézilhac en passant par le lieu-dit de Freycenet où l'*itinere publico* confronte une terre en 1393 <sup>( 3120 )</sup>, puis il suit la ligne de crête de la serre de la Devèse pour déboucher sur le plateau non loin de Mézilhac, au hameau des Granges. A ce niveau, la route moderne construite en 1782 quitte la ligne de crête pour contourner l'obstacle en passant par le vallon de Cros, puis par Veyries ce qui allonge sensiblement son parcours <sup>( 3121 )</sup>.

Pour se rendre de Marcols à Mézilhac, il faut suggérer l'existence d'un autre axe suivant plus longtemps la vallée de la Glueyre. En effet, au niveau du hameau de Mauras, un pont permet dès avant 1392 à un chemin de Mauras aux Sagnes de traverser la Glueyre <sup>( 3122 )</sup>, hameau se trouvant aux portes de Mézilhac. Cet autre axe suit la vallée de la Glueyre en rive droite de Marcols à Mauras et la traverse à Mauras. Ensuite, il est très encore nettement cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle, montant sur la serre de Chaumette pour déboucher aux Sagnes où il se greffe sur la route venue de Privas.

### Par Gluiras

C'est le troisième et dernier axe reliant Saint-Sauveur à Mézilhac au travers des hautes Boutières. Très mal documenté, c'est avant tout le cadastre, accompagné de quelques rares mentions dans les textes médiévaux, qui permet d'en restituer le tracé principal.

Le chemin traverse la Glueyre à la sortie de Saint-Sauveur et gravit la crête de Charansol en direction de l'église de Saint-Martin de Gluiras en passant par le lieu-dit de Cheminas <sup>( 3123 )</sup>. En 1328, une terre dépendant de la seigneurie de la Marette située *al*

<sup>3118</sup> ) AD 07, C 873, n°1 et 2.

<sup>3119</sup> ) Sur ces questions de chronotypologie des arches et des becs de piles, cf. Mesqui (J.) : *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, op. cit., p. 185-201.

<sup>3120</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°83.

<sup>3121</sup> ) AD 07, C 813, pièces n° 1 et 2 et C 850, n°47.

<sup>3122</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°105.

*Cohine*, que l'on peut identifier comme étant actuellement le quartier de Coin <sup>( 3124 )</sup>, est dite *subtus stratam ecclesia Sancti Martini Gloryacii* <sup>( 3125 )</sup>. La localisation du quartier de Coin peu après le hameau de Saint-Martin, en contrebas de la route de Mézilhac, laisse penser que la *strata* du XIV<sup>e</sup> siècle et cette dernière ne font qu'un. Après la Fargatte, la route ancienne et celle figurant sur le cadastre napoléonien divergent. Le tracé du XIX<sup>e</sup> siècle dit « route de Gluiras à Saint-Sauveur » se surimpose au parcellaire alors qu'un sentier de crête correspondant selon toute vraisemblance au tracé primitif suit la serre du bois de Fay sous le nom de « Chemin de Gluiras à Saint-Martin » <sup>( 3126 )</sup>.

A la sortie de Gluiras, le chemin figure au cadastre napoléonien sous le nom de « chemin de Gluiras à Mézilhac » et passe par les lieux-dits de Charrier <sup>( 3127 )</sup> puis de Champlovier <sup>( 3128 )</sup>. A ce niveau, il entre sur la paroisse de Saint-Genest-Lachamp. Dans toute la traversée de cette paroisse, la route se trouve isolée en altitude au sommet d'une serre aux versants abrupts ce qui facilite l'identification du tracé. Celui-ci peut aisément être suivi sur la carte I.G.N. par la serre du Pal, le col de la Faye et ensuite les serres de Bichon, de Perrier, de Tailhac, des Pras-Monts et enfin de Riaille Blanc <sup>( 3129 )</sup>.

A ce niveau, la route passe au pied du château de Don, mentionné dès 1040-1060 <sup>( 3130 )</sup>, mais où ne se lève aucun péage malgré sa position en bordure de la route. Remarquons toutefois qu'il est entre les mains de la famille de Roche, originaire du Velay, possédant aussi le château voisin de Mézilhac, où elle lève un important péage sur les trois routes venues de Saint-Sauveur se rejoignant peu avant le village. Même si les droits de péages ne sont pas spécifiquement rattachés au château de Don, la communauté de destin qui le lie tout au long du Moyen Age à Mézilhac interdit pourtant de le qualifier de château rigoureusement non péager.

Au-delà de Mézilhac, la continuation vers le Puy par le mont Gerbier-de-Jonc ne pose aucun problème, empruntant l'un des axes les plus importants du Vivarais médiéval.

La route des Ollières à Mézilhac suit donc un tracé unique jusqu'à Saint-Sauveur pour ensuite se diviser en trois branches parallèles convergeant vers Mézilhac. L'existence du péage de Mézilhac et les conflits qu'il a entraînés sont la preuve directe de la relative importance de cette route. En effet, nous avons déjà expliqué qu'en 1293 un

<sup>3123</sup> ) Gluiras, cadastre de 1841, section F<sup>3</sup> dite de Saint-Martin.

<sup>3124</sup> ) Gluiras, cadastre de 1841, section G<sup>1</sup> dite de Palis.

<sup>3125</sup> ) AD 69, EP 129.

<sup>3126</sup> ) Gluiras, cadastre de 1841, section E<sup>4</sup> dite de Gluiras et du Coulet.

<sup>3127</sup> ) Gluiras, cadastre de 1841, section C<sup>3</sup> dite d'Estrémianoux.

<sup>3128</sup> ) Gluiras, cadastre de 1841, section I<sup>2</sup> dite de Champlovier.

<sup>3129</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n° 2936 ouest Le Cheylard.

<sup>3130</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 105.

litige entre le comte de Valentinois et Guigue de Roche, seigneur de Mézilhac, est porté devant la justice royale. Une lettre patente royale exige du sénéchal de Beaucaire qu'il fasse cesser les exactions du comte de Valentinois qui détourne par Chalencon une partie du trafic qui devrait passer à Mézilhac, induisant de ce fait un préjudice pour Guigue de Roche, seigneur et péager de Mézilhac. La lettre royale, dont nous n'avons qu'une courte analyse de 1603, indique que le sénéchal de Beaucaire devra « rendre justice au dit seigneur de Roche sur l'exposition par luy faite comme ayant accoustumé de toute ancienneté lever péages au lieu de Mézilhac des mulletiers et marchands y passant que Aymard de Poitiers luy donnoit empeschement audit peage en detournant lesdits mulletiers d'y passer, leur contraignant de prendre le chemin de Chalencon ou le dit Aymard avoit peage »<sup>(3131)</sup>. L'origine et la destination des mulletiers dont il est question dans l'acte, si elle n'est pas explicite, ne fait pas de doute pour autant : il ne peut pas s'agir d'un trafic local puisque la route nord par Chalencon et la route sud par Mézilhac ne desservent pas les mêmes parties du Vivarais, mais uniquement d'un trafic plus lointain vers des régions que les deux routes desservent. Celles-ci ne se rejoignant qu'à l'entrée du Puy, les mulletiers dont il est question doivent s'y rendre et relient le sillon rhodanien au Velay par la vallée de l'Eyrieux. Arrivés au pont des Ollières, deux possibilités s'offrent à eux jusqu'au Puy : passer par le nord et Chalencon puis Saint-Agrève comme les y oblige le comte de Valentinois, Aymar de Poitier, et lui payer plusieurs péages, ou alors passer à Montagut puis à Mézilhac par la route que nous venons de décrire et échapper ainsi à ses péages, mais payer celui de Mézilhac au seigneur de Roche.

L'axe de Saint-Sauveur-de-Montagut à Mézilhac est donc, à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle au moins, un axe important des relations entre Rhône et Massif Central. Le reste-t-il par la suite ou le comte de Valentinois arrive-t-il à ses fins en parvenant à détourner le trafic ? Remarquons toutefois que jamais, au XV<sup>e</sup> siècle, la route de Saint-Sauveur n'est qualifiée de « grande route », et encore moins de « chemin royal » à la différence de celui passant par Chalencon qui a connu une brillante destinée à l'échelle de la région aux deux derniers siècles du Moyen Age. Le comte serait donc peut-être arrivé à ses fins au détriment de la famille de Roche, moins bien implantée dans la région, mais nous n'en avons aucune certitude et même si le chemin n'est assurément plus au XIX<sup>e</sup> siècle un grand axe, le cadastre garde le souvenir du trafic interrégional qui l'a emprunté puisque dans sa traversée de la commune d'Issamoulenc, il est dit « chemin ferrat de Mézilhac au Rhône »<sup>(3132)</sup>.

Une remarque s'impose quant aux trois chemins parallèles entre Saint-Sauveur et Mézilhac. Il est impossible de dire lequel des trois est le plus important, si tant est que l'un prime sur les deux autres. Néanmoins, le chemin par Saint-Pierreville est indéniablement plus accidenté que celui passant par Gluiras, mais surtout que celui de Saint-Etienne-de-Serre qui chemine tout au long d'une ligne de crête rectiligne. Pour plus accidenté qu'il soit, le chemin de Saint-Pierreville et de la vallée de la Glueyre n'en présente pas moins un avantage certain en hiver : il ne dépasse les 900 à 1000 mètres d'altitude que sur ses derniers kilomètres, ce qui n'est pas le cas des deux autres

<sup>3131</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce n°3, folio 5v°.

<sup>3132</sup> ) Issamoulenc, cadastre de 1842, tableau d'assemblage.

cheminant en permanence entre 700 et 1100 mètres. En outre, il traverse des secteurs habités ce qui n'est encore pas le cas de ceux de Gluiras et de Saint-Etienne-de-Serre, cantonnés à des crêtes désertes. On peut donc raisonnablement penser que les chemins de Gluiras et de Saint-Etienne-de-Serre, puisque plus faciles topographiquement, sont empruntés l'été, mais que le chemin de Saint-Pierre-ville et de la vallée de la Glueyre a les faveurs du voyageur en hiver, lui permettant ainsi d'éviter les solitudes neigeuses et ventées des hautes crêtes.

Il est difficile d'étudier les origines de cet axe routier, faute de tout chartrier fournissant des sources antérieures au XIII<sup>e</sup> siècle. En l'absence de textes, l'archéologie apporte toutefois ici quelques renseignements. Avant le X<sup>e</sup> siècle, la région apparaît pas ou très peu peuplée.

En effet, on ne note la présence d'aucun site antique, ni même d'indice de site sérieux. Seules quelques monnaies romaines auraient éventuellement été découvertes dans le courant du XIX<sup>e</sup> siècle au sud de Mauras, près du col des Quatre-Vios, mais cette découverte demeure ponctuelle et la relation qui en est faite par l'érudit Albin Mazon est peu assurée <sup>(3133)</sup>.

Il en est de même au haut Moyen Age pour lequel on ne connaît aucun site assuré ou même potentiel, excepté Mézilhac, au débouché de la route sur le plateau qui pourrait avoir été occupé dès le VII<sup>e</sup> siècle au moins. L'hagionymie permet seulement de suggérer que l'église de Gluiras, placée sous le vocable de Saint-Martin, ou encore celle de Saint-Etienne-de-Serre sont peut-être des fondations du très haut Moyen Age, mais elles restent deux cas très largement isolés.

Le petit cartulaire du prieuré casadéen de Saint-Julien-d'Orcival permet de brosser un tableau du peuplement de la vallée de la Glueyre et de ses abords montagneux au XI<sup>e</sup> siècle. La paroisse de Saint-Pierre-ville y est mentionnée dès la seconde moitié du XI<sup>e</sup> siècle, tout comme les *villae* ou les paroisses de Marcols, Albon, Saint-Genest-Lachamp et de Saint-Christol <sup>(3134)</sup>. La vallée de la Glueyre ne fait alors plus figure de désert et le prieuré de Saint-Julien-d'Orcival n'aurait-il pas été fondé dans les années 1046-1067 au bord même de la route et non ailleurs dans la vallée du fait de la présence de la route <sup>(3135)</sup> ?

Il apparaît donc que nous sommes dans un secteur de défrichement récent aux X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles dans lequel il semble illusoire de chercher une route du haut Moyen Age et nos axes de Saint-Sauveur-de-Montagut à Mézilhac ne doivent donc pas être bien antérieurs à l'An Mil, sauf peut-être à l'état de simples sentiers locaux.

---

<sup>3133</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche, op. cit.*, p. 93. Aucune découverte postérieure à cet ouvrage des années 1960 n'est venue modifier le constat dressé alors (renseignement oral Christelle Fraisse, Centre de Documentation archéologique d'Alba-la-Romaine).

<sup>3134</sup> ) Tous ces renseignements chronologiques nous sont fournis par Payard (J.-B.) : *Cartularium Sancti Juliani (Vivariensis diocesis) ex originali codice transcriptum et publicatum, op. cit.*

<sup>3135</sup> ) *Ibidem*, n° 1.



## D- De la vallée de l'Eyrieux au Puy par Saint-Clément, Fay-le-Froid et Saint-Front, cartes n°93 à 96 et 57

Depuis Saint-Julien-Boutières, un axe routier quitte la vallée de l'Eyrieux pour gagner le plateau vivaro-vellave au niveau de Fay-le-Froid et, de là, continuer en direction du Puy par Saint-Front. Bien que très mal documenté, on ne peut douter de l'existence de ce chemin qualifié d'*itinere publico* allant de Saint-Julien à Fay en 1454 <sup>(3136)</sup>.

### a- De Saint-Julien-Boutières à Fay-sur-Lignon

A la seule lecture de la documentation médiévale, il serait difficile de savoir par où ce chemin passe de Saint-Julien à Fay, mais le cadastre nous est ici d'un grand secours et la géographie permet d'exclure certains tracés rendus impossibles par la succession de vallées encaissées à traverser. Au départ de Saint-Julien-Boutières figure sur le cadastre napoléonien le « chemin de Saint-Julien à Fay » <sup>(3137)</sup> ou encore « chemin de Saint-Martin (de Valamas) à Fay » <sup>(3138)</sup>. Ce chemin quitte Saint-Julien en suivant la crête de la serre qui domine le village à la différence de la route moderne qui passe au nord en serpentant le long de la pente. Il s'élève ainsi rapidement par le lieu-dit des Costes vers le plateau sur lequel il débouche peu après le quartier de Méleride <sup>(3139)</sup>. Ensuite, une fois sur le plateau, la continuité de l'itinéraire jusqu'au village des Vastres ne pose pas de problème et la très bonne inscription du chemin dans le parcellaire ne laisse planer aucun doute sur le fait qu'il s'agit bien de l'axe médiéval, la route moderne étant pour sa part nettement identifiable au nord du chemin médiéval. Ce chemin passe par le nord du hameau de Soutour <sup>(3140)</sup> puis par le quartier de la Vieille Eglise <sup>(3141)</sup>. Plus loin, sur les quatre à cinq kilomètres séparant Les Vastres de Fay, il se confond avec le chemin venu de Saint-Agrève.

### b- De Fay-sur-Lignon au Puy

Passé le bourg de Fay-sur-Lignon, le voyageur peut rejoindre le Puy par Montusclat suivant le tracé que nous avons déjà décrit. Il peut aussi continuer par Saint-Front et Lantriac, ce qui pour lui représente un chemin sensiblement plus court.

A la sortie de Fay, le chemin continue en direction de Saint-Front en passant par le quartier de Lestras au niveau duquel il est dit sur le cadastre « route de Fay au Puy » <sup>(3142)</sup>.

<sup>3136</sup> ) AD 43, 17H 153, f°12.

<sup>3137</sup> ) Saint-Julien-Boutières, cadastre de 1847, section F<sup>3</sup> dite de Chambarret.

<sup>3138</sup> ) Saint-Julien-Boutières, cadastre de 1847, section F<sup>4</sup> dite de Chambarret.

<sup>3139</sup> ) Saint-Julien-Boutières, cadastre de 1847, section F<sup>3</sup> dite de Chambarret.

<sup>3140</sup> ) Les Vastres, cadastre de 1826, section C dite de Soutour.

<sup>3141</sup> ) Les Vastres, cadastre de 1826, section A dite des Vastres.

<sup>3142</sup> ). Sur les sept kilomètres séparant les villages de Fay et de Saint-Front, le tracé du chemin figure très nettement au cadastre napoléonien, suivant un tracé plus septentrional que la route actuelle. Il passe par Monty Denier (<sup>3143</sup>) puis, traversant le bois de Chaudeyrac (<sup>3144</sup>), arrive à Saint-Front. Seules quelques centaines de mètres de tracé ont disparu du cadastre au niveau du hameau de Térios mais là encore, plusieurs limites de parcelles en conservent le souvenir (<sup>3145</sup>).

Après Saint-Front, le « chemin du Puy » rejoint la vallée de la Gagne en passant par Bournac puis la Teyssonneyre (<sup>3146</sup>). De la Teyssonneyre, qui se trouve au bord du plateau, à la rivière de la Gagne que la route traverse, le cadastre permet de distinguer deux itinéraires. Le premier oblique nettement vers le sud au niveau de la Teyssonneyre pour dessiner plusieurs lacets en serpentant sur le versant de la vallée. Un second axe, descend plus brutalement de la Teyssonneyre à la Gagne en ne décrivant aucun lacet : ce n'est pas le chemin principal au début du XIX<sup>e</sup> siècle, mais il est topographiquement évident qu'il est dans la continuité de la route de Saint-Front dont il n'est que la suite. La route en lacet est en outre très mal inscrite dans le parcellaire (<sup>3147</sup>) ce qui permet d'affirmer que le premier chemin suit au plus près le relief et se caractérise par une très forte pente tout à fait rédhibitoire pour le roulage, alors que le XVIII<sup>e</sup> siècle aménage un axe plus long afin de diminuer la pente.

A ce niveau, la traversée de la Gagne se fait au lieu-dit des *Planchas*, toponyme gardant le souvenir de l'aménagement de bois probablement mis en place afin de franchir le torrent.

Une fois la Gagne traversée, c'est encore le cadastre napoléonien qui permet de situer la route. Celle-ci remonte tout aussi brutalement en rive droite qu'elle est descendue en rive gauche pour se diriger vers le hameau de la Chapelette puis vers les Vignettes (<sup>3148</sup>). Après les Vignettes, nous trouvons la route en limite des paroisses de Saint-Julien-Chapteuil et de Saint-Germain-Laprade sous le nom « d'ancien chemin du Puy à Saint-Front » (<sup>3149</sup>). Au niveau du hameau de la Portale, elle rejoint le chemin venu de Tournon et Saint-Agrève qui lui permet de gagner le Puy.

L'itinéraire que nous venons de décrire reliant la vallée de l'Eyrieux au Puy par Fay et

<sup>3142</sup> ) Fay-sur-Lignon, cadastre de 1826, section A dite de Fay.

<sup>3143</sup> ) Saint-Front, cadastre de 1826, section D<sup>2</sup> dite de Roche.

<sup>3144</sup> ) Saint-Front, cadastre de 1826, section E<sup>4</sup> dite de Chaudeyrac.

<sup>3145</sup> ) Saint-Front, cadastre de 1826, section F<sup>1</sup> dite de Coufour.

<sup>3146</sup> ) Saint-Front, cadastre de 1826, tableau d'assemblage.

<sup>3147</sup> ) Saint-Front, cadastre de 1826, section B dite de Bournac.

<sup>3148</sup> ) Saint-Julien-Chapteuil, cadastre de 1837, tableau d'assemblage.

<sup>3149</sup> ) Saint-Germain-Laprade, cadastre de 1809, section C dite de Noustoulet.

Saint-Front n'est certainement pas un axe de première importance et ne peut pas être comparé à celui passant plus au nord par Saint-Agrève. Son orientation lui confère toutefois un rôle interrégional certain, mettant en contact la vallée du Rhône et le Massif-Central de manière très directe. Il faut toutefois bien distinguer deux tronçons en terme de niveau de développement. De la vallée de l'Eyrieux à Fay, la route n'est certainement que d'une importance très secondaire, tout comme celle de la haute vallée de l'Eyrieux dont elle se sépare. Ensuite, de Fay au Puy, elle draine une part du trafic arrivé sur le plateau par la vallée du Doux et par Saint-Agrève, ce qui accroît son importance de façon significative. Deux éléments attestent de façon indirecte du développement de cet axe Fay-sur-Lignon – Le Puy.

Tout d'abord, au niveau de Saint-Front et de Chaudeyrolles, la route traverse le mandement du château du Mézenc dans l'étendue duquel se lève un péage au moins dès 1205 ce qui en fait l'un des plus anciennement attesté dans la région <sup>(3150)</sup>. En outre, l'importance de ce péage, même si elle est impossible à quantifier, se perçoit au travers de l'attention que lui portent ses détenteurs, les comtes de Valentinois qui ne manquent pas une occasion d'en réaffirmer l'existence durant toute la fin du Moyen Age, alors que le château du Mézenc lui-même est déjà presque totalement abandonné depuis un ou deux siècles <sup>(3151)</sup>.

Ensuite, la succession des deux châteaux voisins du Mézenc et de Fay et le développement de ce dernier au détriment du premier, avec l'apparition d'un habitat castral prenant l'ampleur d'un bourg, est certainement à lier à la présence de la route <sup>(3152)</sup>).

Le château du Mézenc, construit au milieu du X<sup>e</sup> siècle, est le centre d'un vaste ensemble de seigneuries aux mains du lignage du Mézenc, couvrant une large partie du plateau mézençole et des hautes Boutières. Ce château, malgré son importance sur la période X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, n'est jamais parvenu à agglomérer d'habitat villageois sous ses murs. A l'extrême fin du XII<sup>e</sup> siècle, le lignage des Mézenc s'éteint dans celui des Poitiers, comtes de Valentinois, et dès lors, le château du Mézenc connaît un déclin rapide et irréversible que les opérations archéologiques menées en 1995, 1996 et 1998 mettent clairement en évidence. Au XIII<sup>e</sup> siècle, le château est largement abandonné et seul subsiste à la fin du Moyen Age un bâtiment unique, certainement destiné à abriter un officier seigneurial chargé de la perception des droits attachés au château, mais la basse cour est alors totalement désertée et ses bâtiments largement effondrés.

<sup>3150</sup> ) AD 07, 3H 10.

<sup>3151</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>3152</sup> ) Sur le château du Mézenc, les fouilles archéologiques menées depuis six ans (Pierre-Yves Laffont, Franck Brechon) n'ont pas encore donné lieu à une publication de synthèse, cette dernière étant en préparation. Cependant il est possible de consulter pour l'heure Laffont (P.-Y.) : « Le château du Mézenc, histoire et archéologie d'un site controversé », *art. cité* ; Laffont (P.-Y.) : « Le château du Mézenc (Haute-Loire), premières données historiques et archéologiques, X<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle », *art. cité* ; ou les différents rapports de sondages déposés au Service Régional de l'Archéologie d'Auvergne. Sur le château de Fay, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles, op. cit.*, vol. III, p. 121.

Le château de Fay, situé au centre du village du même nom, apparaît pour sa part à la fin du XI<sup>e</sup> siècle, mais il reste alors dans l'ombre de celui du Mézenc dont il ne constitue au XII<sup>e</sup> siècle qu'un arrière-fief<sup>3153</sup>). Ce n'est qu'au XIII<sup>e</sup> siècle qu'il connaît un développement important et dès lors, le centre des domaines des comtes de Valentinois sur le plateau n'est plus le château du Mézenc, mais bien celui de Fay. Ce dernier prend définitivement l'ascendant sur le château du Mézenc, contrairement à la situation qui a prévalu jusqu'au XII<sup>e</sup> siècle. Dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, les possessions des comtes de Valentinois sur le plateau Vivaro-vellave sont structurées en baronnie. Cette baronnie n'est toutefois pas la « baronnie du Mézenc » comme on aurait pu s'y attendre, eu égard à l'importance passée de ce château comme centre des domaines des Mézenc, devenus fin XII<sup>e</sup> siècle ceux des Poitiers. Elle prend en effet le nom de « Fay et de Beaudiner »<sup>3154</sup>). Cette dénomination ne fait qu'entériner le glissement du centre du pouvoir seigneurial d'un château à un autre, scellant l'essor du *castrum* de Fay et le déclin de celui du Mézenc.

Pourquoi un tel déplacement du centre de pouvoir du château du Mézenc vers celui de Fay ? Quel facteur déterminant peut justifier l'échec du site du Mézenc vis-à-vis de Fay au XIII<sup>e</sup> siècle ? Implanté à près de 1500 mètres d'altitude, le château du Mézenc supporte certes des conditions climatiques très difficiles, mais celles de Fay, très justement baptisé « le-Froid », ne sont guère plus clémentes : il ne semble donc pas que ce soit de ce côté que les causes du déclin d'un site et de l'émergence de l'autre soient à rechercher. Le basculement d'un site à l'autre n'est pas non plus à expliquer par des causes politiques ou à lier aux familles les possédant. Les deux châteaux demeurent entre les mêmes mains durant toute la période qui nous intéresse : celles des Mézenc puis celles des Poitiers. Il faut donc proposer ici que Fay cristallise un *castrum* important aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, parce que le site est bien placé sur la route du Rhône au Velay, alors que ce n'est pas le cas de celui du Mézenc qui se trouve ainsi marginalisé de fait. Nous avons déjà présenté précédemment des exemples pour lesquels nous supposons que le château ou le bourg castral ont attiré la route préexistant, comme à Mallevall ou encore à Serrières. Ici nous sommes donc dans un autre cas où la route semble favoriser l'essor d'un château bien situé au détriment d'un autre plus éloigné de l'axe de circulation dès que l'essor de celui-ci devient un facteur de développement économique local.

Il ressort donc que si la route passant par Fay n'est pas l'une des plus importantes du Vivarais, loin s'en faut, son développement atteint toutefois un niveau significatif lui permettant de jouer un rôle certain dans la modification de la géographie des centres de pouvoir sur le plateau du Mézenc.

La succession des deux châteaux du Mézenc et de Fay étant très vraisemblablement liée à l'essor du *castrum* de Fay grâce au trafic routier, l'histoire des deux sites nous permet de proposer une chronologie pour le développement de l'axe routier.

Tout d'abord, remarquons que la vallée de l'Eyrieux n'apparaît aucunement peuplée

---

<sup>3153</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Pouvoirs, châteaux et habitats en Vivarais*, op. cit., vol. III, p. 121.

<sup>3154</sup> ) Le nom de Beaudiner est associé à Fay dans la mesure où il constitue le second pôle des possessions valentinoises sur le plateau vellave, à une trentaine de kilomètres au nord de Fay.

de manière significative avant les X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles et le plateau vivaro-vellave dans la région de Fay-le-Froid et de Saint-Front ne l'est pas plus. Seul Saint-Agrève au nord est un centre de peuplement important dès le VII<sup>e</sup> siècle, centre vers lequel convergent toutes les routes altimédiévales de la région avant de continuer unitairement vers le Puy. Dans ce cadre, les châteaux de la région comme Fay ou plus encore le Mézenc sont des implantations largement pionnières, débouchant sur la mise en valeur d'espaces jusqu'alors mal maîtrisés. Le glissement du centre dominant des possessions des comtes de Valentinois depuis le château du Mézenc vers celui de Fay intervient à la fin du XII<sup>e</sup> siècle et dans les toutes premières années du XIII<sup>e</sup> siècle laissant penser qu'il sanctionne à cette période le développement de la route, celui-ci intervenant peut-être à partir de la fin du XI<sup>e</sup> siècle lorsque la région se fait plus peuplée, mais plus sûrement durant le XII<sup>e</sup> siècle.

## E- Du Rhône au Puy par Privas et Mézilhac, cartes n°97 à 109

L'identification de cet axe suivant approximativement le tracé des routes nationales 104 et 304 puis de la route départementale 122 ne pose aucun problème. Nous le trouvons désigné à plusieurs reprises dans la documentation consultée, comme en 1300 sous le nom de « chemin du Puy »<sup>(3155)</sup>, en 1326 sous le nom de *strata publica quo vadit et protendit versus Podium*<sup>(3156)</sup> ou encore en 1370 sous celui de *strata publica quo itur versus Aniciensis*<sup>(3157)</sup>.

### a- Du Rhône à Privas

La route quitte la vallée du Rhône en deux points distincts et sur les dix premiers kilomètres ce sont deux axes parallèles qui conduisent jusqu'à Privas où ils fusionnent. Le premier, tout comme actuellement, suit la vallée de l'Ouvèze, alors que le second passe plus au sud, par Chomérac.

### Depuis Le Pouzin par la vallée de l'Ouvèze

Le premier axe, suivant la vallée de l'Ouvèze, quitte le Rhône au niveau du village du Pouzin où se trouve un château prélevant un péage à compter du XIII<sup>e</sup> siècle au moins. Ce péage porte tant sur les navires rhodaniens que sur le trafic empruntant la vallée de l'Ouvèze<sup>(3158)</sup>. Après le Pouzin, exceptés quelques passages étroits, la vallée de l'Ouvèze constitue un cheminement direct et sans difficulté pour se rendre à Privas distant de moins de 10 kilomètres. Le premier de ces passages étroits se situe immédiatement au départ du Pouzin. La route ne peut le franchir qu'en rive gauche de l'Ouvèze, immédiatement au nord du lit de la rivière, dans la mesure où au sud, des falaises

<sup>3155</sup> ) Analyse de 1603 d'un acte de 1300, AD 07, 3J 23, pièce n° 3, f°12.

<sup>3156</sup> ) AD 69, EP 129.

<sup>3157</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3158</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

tombent directement dans l'eau. Même au nord, le passage entre le versant du causse de Rompon et l'Ouvèze est resserré et ne laisse aucune possibilité à la route de s'écarter des bords de la rivière qu'elle suit donc au plus près. Juste avant ce défilé, la route passe au niveau du pont antique permettant à la voie d'Antonin le Pieux et à la route médiévale qui en est l'héritière de traverser l'Ouvèze. Tout au plus, la route s'écarte-t-elle de la rivière d'une centaine de mètres au niveau du hameau du Claux<sup>(3159)</sup>. Ensuite, elle traverse le hameau des Fonts-du-Pouzin, au plan de village-rue caractéristique<sup>(3160)</sup>. A ce niveau est mentionnée en 1487 la route allant vers les Ollières qui quitte la vallée de l'Ouvèze pour s'élever vers Saint-Cierges-la-Serre. Au niveau de Coin, la route actuelle, qui depuis le Pouzin s'est implantée sur la route médiévale du fait des contraintes de relief, s'en sépare pour passer au sud du hameau. Le tracé précédent est toutefois nettement identifiable sur le cadastre<sup>(3161)</sup>. A Saint-Julien-en-Saint-Alban, la route passe une centaine de mètres au sud d'un quartier encore de nos jours dit de « l'Hôpital », toponyme qui doit conserver le souvenir d'un établissement d'accueil situé non loin de l'axe, mais dont la documentation médiévale n'a pas gardé de trace<sup>(3162)</sup>.

A la sortie de Saint-Julien-en-Saint-Alban, la route continue en direction de Flaviac, toujours en suivant plus ou moins fidèlement le cours de l'Ouvèze dont elle ne s'écarte sensiblement qu'au niveau du lieu-dit de Logisson<sup>(3163)</sup>. Après Logisson, elle passe au hameau de La Charrière, au nom évocateur de la route<sup>(3164)</sup>, puis arrive à Flaviac même, village qu'elle traverse de part en part<sup>(3165)</sup>.

Après Flaviac, la route continue en direction de Coux par le hameau de Cros<sup>(3166)</sup>, puis par Blanc<sup>(3167)</sup>. Entre Cros et Blanc, au niveau de Gagne, la route médiévale a toutefois certainement disparue, emportée par le méandre que l'Ouvèze décrit à cet endroit vers le nord<sup>(3168)</sup>. Sur le cadastre, il est en effet net que le chemin initial est coupé par la rivière, imposant la construction d'un autre axe une cinquantaine de mètres

---

<sup>3159</sup> ) Le Pouzin, cadastre de 1810, section B<sup>1</sup> dite du Bourg.

<sup>3160</sup> ) Rompon, Cadastre de 1810 section de G dite des Fons.

<sup>3161</sup> ) Saint-Julien-en-Saint-Alban, cadastre de 1810, section D dite de Cellier.

<sup>3162</sup> ) Saint-Julien-en-Saint-Alban, cadastre de 1810, section B dite de Couchat.

<sup>3163</sup> ) Flaviac, cadastre de 1811, section D<sup>1</sup> dite de Pargiraud.

<sup>3164</sup> ) Flaviac, cadastre de 1811, section D<sup>1</sup> dite de Pargiraud.

<sup>3165</sup> ) Flaviac, cadastre de 1811, section B<sup>3</sup> dite de Flaviac.

<sup>3166</sup> ) Flaviac, cadastre de 1811, section B<sup>3</sup> dite de Flaviac.

<sup>3167</sup> ) Flaviac, cadastre de 1811, section B<sup>3</sup> dite de Flaviac.

<sup>3168</sup> ) Flaviac, cadastre de 1811, section B<sup>3</sup> dite de Flaviac.

au nord. Celui-ci se superpose au parcellaire signe qu'il n'est pas ancien. En effet, on a encore conservé le devis des réparations à faire suite à la destruction de la route accompagné de son plan explicatif, le tout daté de 1780<sup>(3169)</sup>.

Ensuite, la route passe au quartier de la Charrière, non loin de l'église de Lubilhac<sup>(3170)</sup>. Au niveau de Coux, la vallée de l'Ouvèze se resserre jusqu'à former une gorge profonde rendant le passage en direction de Privas très difficile. Subsiste encore sur les plans napoléoniens, un sentier pouvant s'apparenter aux vestiges de la route médiévale. Il continue au-delà de Coux, en rive droite de l'Ouvèze, puis traverse le Mézayon, affluent de l'Ouvèze, au quartier de Coste-Chaude<sup>(3171)</sup>. Passant ensuite par Bas-Vanel et Vanel<sup>(3172)</sup>, il arrive face à la porte occidentale de la ville de Privas. La route traverse ensuite cette dernière dont elle constitue la rue centrale, axe du développement urbain autour duquel se sont structurés tout à la fois l'habitat et la place du marché<sup>(3173)</sup>.

Le tracé que suit ce chemin est toutefois très abrupt dans sa descente au fond de la vallée du Mézayon et dans sa remontée du côté de Privas, présentant un profil interdisant tout charroi lourd. Un second axe suit une pente plus douce. Nous ne sommes pas parvenus à dater, mais qui est probablement postérieur à celui traversant le Mézayon que nous venons de décrire. La chronologie du carrefour de Coux ne laisse subsister aucun doute sur ce point.

Il traverse l'Ouvèze au niveau de Coux, précisément au quartier du Pont<sup>(3174)</sup>. L'existence de cet ouvrage n'est toutefois pas attestée au Moyen Âge, mais ses caractères architecturaux inclinent à situer sa construction au XV<sup>e</sup> ou XVI<sup>e</sup> siècles<sup>(3175)</sup>. Face au quartier du Pont qui se trouve en rive gauche de la rivière, le cadastre napoléonien indique le toponyme « Pont-Perdu », situé en rive droite de l'Ouvèze. Ceci laisse penser qu'un autre ouvrage a existé avant celui que nous venons d'évoquer, mais rien n'en subsiste ni sur place, ni dans les textes. Ensuite, la route continue vers Privas par le lieu-dit du Tauléac, où elle rejoint la route venue de Baix. Le détournement de la

<sup>3169</sup> ) AD 07, C 776.

<sup>3170</sup> ) Coux, cadastre de 1811, section D dite de la Charrière.

<sup>3171</sup> ) Coux, cadastre de 1811, section B dite de Chassagne.

<sup>3172</sup> ) Privas, cadastre de 1811, section A dite de la Ville.

<sup>3173</sup> ) Sur le développement urbain de Privas et sa relation avec la route, cf. t. , p. 502-503.

<sup>3174</sup> ) Coux, cadastre de 1811, section F dite des Branches.

<sup>3175</sup> ) Cet ouvrage est toutefois difficilement datable avec certitude. Il se présente comme une arche d'une trentaine de mètres d'ouverture, ce qui est particulièrement audacieux et signe d'une excellente maîtrise technique. Le pont du Doux à Tournon, construit fin XV<sup>e</sup> siècle et ouvert à la circulation début XVI<sup>e</sup> siècle, est l'exemple extrême en la matière avec une ouverture de près de 50 mètres, mais il prouve contrairement à ce qui a trop souvent pu être dit que de telles arches ne sont pas étrangères au Moyen Âge finissant. Le plein cintre de son arche permet en outre assurément de situer sa construction antérieurement à l'intervention des ingénieurs du corps de Ponts et Chaussées qui ont systématiquement introduit l'arc surbaissé pour ce type d'ouvrage large.

route par Coux et le Tauléac est de toute évidence un déplacement d'itinéraire cherchant à faciliter le débouché de la route dans la plaine de Privas. De ce fait, il évoquerait le XVIII<sup>e</sup> siècle et l'essor du transport par roulage que ne permettait pas le passage de la vallée du Mézayon. Néanmoins, sa bonne inscription dans le parcellaire et l'absence de dossier le concernant dans les archives de l'Intendance de Languedoc comme dans celles des Etats du Vivarais indiquent qu'il est très probablement plus ancien, sans que nous ne puissions toutefois en proposer une datation.

### Depuis Baix par Chomérac

Une autre route permet de gagner Privas depuis la vallée du Rhône, parallèle à celle que nous venons de décrire, mais passant quelques kilomètres plus au sud, par la vallée de la Payre et Chomérac. Elle est très mal renseignée au Moyen Age par manque de terriers, mais elle figure encore sur la carte de Cassini et la localisation d'un poste de prélèvement du péage de Baix confirme son existence. Nous savons aussi que c'est par les villages de Chomérac et d'Alissas qu'en 1392 noble Pons Dubois et le procureur de la communauté d'habitants de Baix veulent se rendre à Privas sans y parvenir puisqu'Alissas est alors aux mains des gens d'armes <sup>(3176)</sup>. La route part de Baix pour continuer par Chomérac et Alissas, juste avant d'arriver à Privas.

Elle quitte la vallée du Rhône à mi-distance entre le Pouzin et Baix, une fois franchie la rivière la Payre. Peu après le carrefour, le toponyme le Péage <sup>(3177)</sup> situé dans le mandement de Baix à la limite de celui de Chomérac <sup>(3178)</sup>, correspond vraisemblablement à l'emplacement d'un poste de perception du péage du mandement de Baix, mentionné dès le XIII<sup>e</sup> siècle <sup>(3179)</sup>. Notons même que ce toponyme s'appliquait uniquement à une maison jouxtant immédiatement la route. Malheureusement sa disparition nous prive de l'étude d'un bâtiment dont la liaison avec la perception du péage est évidente. A partir du hameau de Fontasse, deux tracés figurent sur le cadastre napoléonien. Le plus important alors est dit « Grande route de Privas au Pouzin » <sup>(3180)</sup>. Il correspond pour l'essentiel à la route actuelle, seule la construction de la voie ferrée ayant ensuite apporté des modifications mineures au tracé. Cependant, cette « Grande route » s'inscrit très mal dans le parcellaire et le chemin médiéval correspond

<sup>3176</sup> ) AD 07, E dépôt 17 (AM de Baix), CC 1, f°23.

<sup>3177</sup> ) Baix, cadastre de 1842, section A<sup>2</sup> dite de Bruyon.

<sup>3178</sup> ) Il est difficile de tracer avec précision la limite des mandements de Baix et de Chomérac. Néanmoins, nous savons que la paroisse de Saint-Symphorien-sous-Chomérac se trouve en 1464 dans le mandement de Chomérac (AD 07, C 563). Ceci laisse penser que la limite de paroisses puis de communes entre Baix et Saint-Symphorien constitue dans son tracé général la limite des mandements de Chomérac et de Baix. Le toponyme de Serre des Fourches, rappelant l'exercice de la justice seigneuriale, qui jalonne cette limite au niveau du hameau de Brune renforce cette idée. Le lieu-dit du Péage est donc bien dans le mandement de Baix et non dans celui de Chomérac.

<sup>3179</sup> ) Cf vot. I, annexe n°13.

<sup>3180</sup> ) Baix, cadastre de 1842, tableau d'assemblage.



certainement au second tracé figurant sur le cadastre. Les travaux ayant abouti à cette modification du tracé datant de 1787 nous sont graphiquement présentés par un plan annexé au devis <sup>(3181)</sup>. Au niveau de Fontasse, l'ancien chemin oblique vers l'ouest pour rejoindre directement le hameau d'Ozon <sup>(3182)</sup> où il traverse la rivière d'Ozon dans une configuration toponymique rencontrée à de nombreuses reprises.

Ensuite, la route gagne la vallée de la Payre, au niveau du hameau de Brune <sup>(3183)</sup>, et continue par Planas et la Clève <sup>(3184)</sup> vers Chomérac. Notons qu'à la sortie de Brune, ce n'est pas la Payre qui constitue la limite des paroisses de Saint-Lager-Bressac et de Saint-Symphorien-sous-Chomérac, mais la route, signe probable de son ancienneté dans le Moyen Age.

A Chomérac, la route passe immédiatement au sud du château, traversant le village dont elle constitue la rue centrale alignée en 1787 <sup>(3185)</sup> puis continue par le quartier de Vialatte <sup>(3186)</sup>. Nous savons grâce au voyage avorté des représentants de Baix se rendant à Privas en 1392 que la route passe ensuite par Alissas. De Chomérac à Alissas, la route cadastrée au début du XIX<sup>e</sup> siècle, dont la très bonne inscription dans le parcellaire laisse penser qu'elle est l'héritière de l'axe médiéval, passe par le hameau d'Arbonne <sup>(3187)</sup>. Sur le cadastre, au niveau d'Alissas, la route principale continue au sud du ruisseau de Merdarie, mais elle est de construction récente dans la mesure où elle coupe nettement le parcellaire, y compris dans le village. Le tracé précédent traverse pour sa part le ruisseau dans le village même <sup>(3188)</sup> pour continuer vers Privas en rive gauche. Ensuite, passant au pied de la montagne de Côte Tranche <sup>(3189)</sup>, elle arrive dans la plaine du Lac, au sud de Privas. Après être passée immédiatement au nord du château du Lac <sup>(3190)</sup>, elle descend dans la vallée de l'Ouvèze par de courts lacets et traverse la rivière au niveau du quartier d'Ouvèze <sup>(3191)</sup>. La traversée se fait à la fin du Moyen Age

3181 ) AD 07, C 768.

3182 ) Baix, cadastre de 1842, section A<sup>3</sup> dite de Bruyon.

3183 ) Saint-Lager, cadastre de 1810, section B dite de Granoux.

3184 ) Chomérac, cadastre de 1810, section H dite de Moras.

3185 ) AD 07, C 769.

3186 ) Chomérac, cadastre de 1810, section F dite de Chomérac.

3187 ) Alissas, cadastre de 1810, section C dite de Lemps.

3188 ) Alissas, cadastre de 1810, section E développée, dite d'Alissas.

3189 ) Alissas, cadastre de 1810, section A, dite de Serre Nier.

3190 ) Privas, cadastre de 1811, section D dite du Lac.

3191 ) Privas, cadastre de 1811, section A dite de Ville.

sur un pont dont l'existence est attestée dès 1428 sous le nom de *Pontem Ovesie* <sup>(3192)</sup>. A l'heure actuelle, ce pont est dit « Pont Louis XIII », en référence au siège de la ville de 1629 par ce dernier, qui l'aurait alors fait détruire. Toutefois, l'examen de l'ouvrage ne laisse subsister aucun doute sur la présence d'éléments, les piles principalement, antérieurs au XVII<sup>e</sup> siècle.

Immédiatement de l'autre côté de l'Ouvèze, la route passe en 1428 à l'ouest de l'*hospicia malapderie* (sic) *Privacii* <sup>(3193)</sup>, que le toponyme actuel de la Maladrerie permet de situer avec précision <sup>(3194)</sup>, puis entre dans Privas par la porte sud du village initial structuré autour de l'église Saint-Pierre <sup>(3195)</sup>.

## b- De Privas à Mézilhac

Les deux routes venant de la vallée du Rhône, depuis Le Pouzin au nord et Baix au sud, se rejoignent donc à Privas et ne forment plus qu'un seul axe au-delà, continuant vers Mézilhac, au bord du plateau Vivaro-vellave.

## De Privas au col de l'Escrinet

A la sortie de la ville, celui-ci continue en direction du col de l'Escrinet comme la route actuelle, mais ne suit toutefois pas du tout le même tracé sur le flanc sud du mont Charray. En 1777, des travaux sont entrepris de Privas à Aubenas pour adapter le tracé aux nouvelles exigences techniques, issues de l'essor du roulage et à cette occasion, outre un volumineux mémoire descriptif <sup>(3196)</sup>, sont dressés plusieurs plans permettant de localiser avec précision la voie ancienne et les modifications ponctuelles à effectuer <sup>(3197)</sup>.

Après Privas, la « grande route » figurant sur le cadastre doit être écartée, puisque c'est le fruit des travaux des années 1770, au profit d'un sentier aujourd'hui interrompu en de nombreux endroits mais continu sur le cadastre napoléonien. Il suit la ligne de crête formée à l'ouest de la ville par les contreforts du mont Toulon, sans pour autant monter au sommet de ce dernier qui est contourné par le nord, passant par Les Sorbes et la Leyssone <sup>(3198)</sup>, à Veyras. Ensuite, la route passe au lieu de Changier <sup>(3199)</sup> et gagne le pied du mont Charray au niveau de Vaumalle, la différence entre le tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle

<sup>3192</sup> ) AD 07, 52J 111, f°204.

<sup>3193</sup> ) AD 07, 52J 111, f°161.

<sup>3194</sup> ) Privas, cadastre de 1811, section A dite de Ville.

<sup>3195</sup> ) Sur le développement de Privas, cf. t. I, p.502-503.

<sup>3196</sup> ) AD 07, C 773.

<sup>3197</sup> ) AD 07, C 773 bis.

<sup>3198</sup> ) Veyras, cadastre de 1810 section B dite de Veyras.

et l'itinéraire précédent étant ici très net sur le cadastre <sup>( 3200 )</sup>. A la différence de la route actuelle, le chemin cartographié au XVIII<sup>e</sup> siècle contourne cette montagne par le nord en passant au hameau de Lay <sup>( 3201 )</sup>. De Lay au col de l'Escrinet, le tracé issu des travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle figure nettement sur le cadastre sous le nom de « Grande route de Privas à Aubenas » <sup>( 3202 )</sup>, alors que le chemin précédent est dit « ancienne route de Privas à Aubenas » <sup>( 3203 )</sup> ou « chemin de Privas à Grange Madame » <sup>( 3204 )</sup>. C'est sur cette section que les travaux les plus importants sont à effectuer afin de rectifier la pente de la route, principalement au niveau du hameau de Lay. L'ancienne route passe par les hameaux de Grange-Madame, de Chabanne et de la Paix <sup>( 3205 )</sup> pour enfin arriver au col de l'Escrinet <sup>( 3206 )</sup>. Peut-on considérer que de Privas au col de l'Escrinet, la route dite « route vieille » en 1777 corresponde au tracé tardimédiéval ? Plusieurs éléments permettent de le penser. Tout d'abord, c'est encore le seul axe figurant sur les cadastres napoléoniens des communes traversées et aucun autre fragment de chemin ne peut correspondre à une route reliant Privas au col de l'Escrinet. Ensuite, la route vieille du XVIII<sup>e</sup> siècle s'inscrit très bien dans le parcellaire en tout point de son tracé ce qui est le signe d'une ancienneté relative en 1777. De ce point de vue, il est d'ailleurs aisé de faire la différence entre la route vieille et la route neuve de 1777 qui se superpose au parcellaire. De plus, la route vieille sert de limite de paroisses à plusieurs reprises. Tout d'abord, à la sortie de Privas, elle sépare les paroisses de Saint-Priest et de Saint-Pierre de Veyras puis de Saint-Priest et de Saint-Julien de Pourchères. Plus loin, peu avant le col de l'Escrinet, elle sert de limite aux paroisses de Saint-Priest et de Saint-Martin de Gourdon.

Pour finir, signalons qu'un péage se lève dans l'étendue du mandement de Privas au moins depuis 1281 <sup>( 3207 )</sup>. Il est possible de localiser au moins deux postes de perception de ce dernier situés sur la route du Pouzin au Puy. Le premier poste de perception peut être localisé grâce à un hommage de 1466. A cette date, Aymar de Poitiers hommage sa seigneurie de Privas au Roi, mentionnant explicitement parmi les droits perçus « le peage et droit de peage de ce sur toutes marchandises passant trespasans lesdits

3199 ) Veyras, cadastre de 1810 section C dite de Chiolan.

3200 ) Veyras, cadastre de 1810 section A<sup>2</sup> dite de Flachières.

3201 ) Pourchères, cadastre de 1812, section D dite de Lay.

3202 ) Pourchères, cadastre 1812, section C dite de Grateloube.

3203 ) Pourchères, cadastre de 1812, tableau d'assemblage.

3204 ) Pourchères, cadastre de 1812, section C dite de Grateloube.

3205 ) Gourdon, cadastre de 1812, section I dite de Chabanne.

3206 ) Saint-Priest, cadastre de 1812, section G dite de Tardieu.

3207 ) Cf. t. I, annexe n°13.

mandements au long ou travers ou en aucune part d'iceux mandements et a yceluy lever par les comis au lieu de Privas et mas de Coux »<sup>( 3208 )</sup>. Le mas de Coux en question n'est autre que l'actuel village de Coux où la route de la vallée de l'Ouvèze doit traverser la rivière avant de gagner Privas par la plaine du Lac en rive droite, ou continuer par un étroit goulet et une forte pente en rive gauche. Dans les deux cas cela permet une perception aisée des droits non loin de la limite des mandements de Privas et de Saint-Alban.

### Du col de l'Escrinet à Mézilhac

Après le col de l'Escrinet, la route oblique vers l'ouest et nous la retrouvons ensuite au lieu-dit de Malpas en 1281<sup>( 3209 )</sup>, puis en 1392<sup>( 3210 )</sup>. A la différence de la route actuelle, le tracé médiéval ne passe pas par le nord du Roc de Gourdon, froid et humide, souvent verglacé en hiver et au relief accidenté. La route dite sur le cadastre napoléonien « chemin de Mesilac à Grange de Madame » s'inscrit d'ailleurs très mal dans le parcellaire qu'il coupe en tous points<sup>( 3211 )</sup>. Le Roc de Gourdon, culminant à 1061 mètres, est donc contourné par le sud, en passant au village de Gourdon<sup>( 3212 )</sup>.

Deux chemins permettent de gagner Gourdon depuis les abords du col de l'Escrinet. Un premier, venant du col lui-même contourne le rocher de Suson par le sud, sur le flanc duquel il sert de limite de paroisse pendant plus de cinq kilomètres entre Saint-Martin de Gourdon et Saint-Etienne-de-Boulogne. Il est dit sur le cadastre « Chemin de Gourdon à l'Escrinet »<sup>( 3213 )</sup>.

Le second est plus direct pour les voyageurs venant de Privas. Il oblique vers l'ouest au niveau du hameau de Chabanne pour passer entre le rocher de Gourdon et celui de Suson au col de Chabanne, ce qui l'amène au-dessus de Gourdon. Il figure au cadastre napoléonien sous le nom de « chemin de Gourdon à Privas »<sup>( 3214 )</sup>.

Ensuite, le passage de la route au village de Gourdon même est attesté en 1429. Cette année-là, maître Brion, notaire de Privas, enregistre un acte à Gourdon, *in itinere regio, supra foncere*. Cet *itinere* ne peut que correspondre à la route de Privas au Puy puisqu'aucun autre axe important n'y passe<sup>( 3215 )</sup>.

Après Gourdon, le chemin passe par l'Auriol<sup>( 3216 )</sup> avant d'arriver au col de

---

<sup>3208</sup> ) AD 07, E dépôt 75 (AM de Privas), AA 3, 4 et 5.

<sup>3209</sup> ) Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 536.

<sup>3210</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°48.

<sup>3211</sup> ) Pourchères, cadastre de 1812, section E dite de la Roche.

<sup>3212</sup> ) Gourdon, cadastre de 1812, section H dite de Gourdon.

<sup>3213</sup> ) Gourdon, cadastre de 1812, section I dite de Chabanne.

<sup>3214</sup> ) Gourdon, cadastre de 1812, section I dite de Chabanne.

Sarrasset <sup>( 3217 )</sup>. Au niveau du col de Sarrasset, sa continuation est très nette, suivant la limite de paroisse entre Notre-Dame d'Ajoux et Saint-Martin de Gourdon, une ligne de crête le conduisant ensuite sans qu'il puisse s'en écarter jusqu'au col de la Fayolle <sup>( 3218 )</sup>, en passant par la serre de la Truche <sup>( 3219 )</sup>. A ce niveau, la route passe non loin du château de Corbière, mentionné dès 1239 lorsque le comte de Valentinois Aymar de Poitiers en rend hommage au comte de Toulouse Raymond VII <sup>( 3220 )</sup>. Aucun péage n'est directement associé à ce château très mal documenté même aux derniers siècles du Moyen Age, mais peut-être faut-il y voir un poste de perception du péage de Boulogne dans le mandement duquel se trouve le château.

Après le col de la Fayolle, le cadastre nous est d'un grand secours pour suivre la route. Y figure la « chemin de Privas à Mézilhac » <sup>( 3221 )</sup>. Cependant, il ne faut pas voir dans cet axe, l'héritier du chemin médiéval, mais une réalisation entreprise dans les années 1780 <sup>( 3222 )</sup>. Ce tracé moderne serpente sur le flanc sud de la serre du Planet, du rocher de la Paillière, alors que figure encore sur le cadastre un sentier de crête simplement qualifié de « draye », ou de « draye des Parjades » <sup>( 3223 )</sup>. Nous proposons d'y voir le vestige du sentier médiéval abandonné par le grand trafic après l'ouverture de la route moderne.

A l'extrémité du rocher de la Paillière se trouve le lieu-dit évocateur du Malpas <sup>( 3224 )</sup>. Un péage y est mentionné dès 1281, péage dont les habitants de Privas sont affranchis à cette date <sup>( 3225 )</sup>. Le Malpas n'est toutefois pas le centre d'un mandement et aucun château ne s'y trouve. Il faut donc envisager que le péage du Malpas ne soit qu'un poste de perception de droits attachés à un château voisin. La situation est toutefois assez

<sup>3215</sup> ) AD 07, 52J 111, f°21.

<sup>3216</sup> ) Gourdon, cadastre de 1812, section H dite de Gourdon.

<sup>3217</sup> ) Gourdon, cadastre de 1812, section B dite de Groussoux.

<sup>3218</sup> ) Saint-Julien-du Gua, cadastre de 1842, section C<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3219</sup> ) Saint-Julien-du Gua, cadastre de 1842, section C<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3220</sup> ) AD 38, B 3520.

<sup>3221</sup> ) Genestelle, cadastre de 1842, section D<sup>1</sup> dite de Moullet.

<sup>3222</sup> ) C'est sur cette décennie que les travaux sur la route du Rhône au Puy par Mézilhac sont entrepris. Ils nous ont laissé plusieurs mémoires et de nombreux plans, AD 07, C 768-769.

<sup>3223</sup> ) Genestelle, cadastre de 1842, section D<sup>1</sup> dite de Moullet et Saint-Julien-du-Gua, cadastre de 1842, section B<sup>3</sup> dite de Malpas.

<sup>3224</sup> ) Saint-Julien-du-Gua, cadastre de 1842, section B<sup>3</sup> dite de Malpas.

<sup>3225</sup> ) Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 536. Sur ce péage, cf. t. I, annexe n°13.

confuse en la matière. Le lieu-dit du Malpas relève au XIV<sup>e</sup> siècle du mandement d'Ajoux (<sup>3226</sup>), toutefois, il est surprenant dans ce cas que le comte de Valentinois, Aymar de Poitiers, concède une franchise de péage de Malpas aux habitants de Privas alors que le château et le mandement d'Ajoux sont inféodés à la famille gévaudanaise de Douchanet à compter du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins (<sup>3227</sup>). Tout laisse donc penser que le comte de Valentinois s'est réservé des droits lors de l'inféodation d'Ajoux aux Douchanet, dont spécifiquement le péage du Malpas, mais l'acte d'inféodation est perdu et la documentation conservée ne nous permet que d'entrevoir la présence des Douchanet sans préciser la teneur exacte de leurs droits. Le péage de Malpas est donc regardé comme dépendant de celui de Privas. Ainsi, en 1316, Sibille de Baux afferme pour une durée de 5 ans les *pedagiorum castri de Privacio et Malipassus* plus divers autres droits rattachés au château de Privas (<sup>3228</sup>). On peut donc considérer que le Malpas est un second poste de perception du péage de Privas sur la route du Puy, ce qui est confirmé en 1394 lorsque les bénéfices du péage du Malpas figurent au compte des revenus de la châtellenie de Privas (<sup>3229</sup>).

Le comte de Valentinois concédant la charte de franchises de Privas de 1281 prend grand soin de préciser à quel ressort territorial elle s'applique. La limite de son étendue vers l'ouest se trouve *ad hospicia deux Malpas* (<sup>3230</sup>), ce qui laisse penser que, outre le péage, s'y trouve aussi un hôpital que sa situation destine à l'accueil du voyageur. Remarquons que jamais la route n'approche d'un village ni même d'un hameau important où le voyageur pourrait trouver refuge, et que le Malpas se trouve approximativement à mi-distance de Privas et de Mézilhac. C'est en outre le passage où la route est la plus ventée et sujette au blizzard local, la burle, rendant très utile ce point d'accueil.

Passé le Malpas, la route continue en direction de Mézilhac par la crête de Serre Long (<sup>3231</sup>), puis par le sommet du Champ de Mars (<sup>3232</sup>) où le cadastre la qualifie encore de « draye », par opposition à « l'ancienne route de Privas à Mézilhac », qui au début du XIX<sup>e</sup> siècle vient juste d'être supplantée par la « nouvelle route de Privas à Mézilhac » passant plus au nord (<sup>3233</sup>). Entre le Champ de Mars et Mézilhac, la route apparaît toujours sous le nom de « draye » au cadastre napoléonien, passant sur la ligne

---

<sup>3226</sup> ) BNF, Ms latins 9239, f°94.

<sup>3227</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 4.

<sup>3228</sup> ) AD 38, B 3897.

<sup>3229</sup> ) AD 07, C 196, f°707.

<sup>3230</sup> ) Mazon (A.) : « Chartes de libertés et franchises de Privas », art. cité, p. 8.

<sup>3231</sup> ) Genestelle, cadastre de 1842, section A<sup>3</sup> dite de Lauzaret.

<sup>3232</sup> ) Saint-Julien-du-Gua, cadastre de 1842, section B<sup>1</sup> dite du Malpas.

<sup>3233</sup> ) Genestelle, cadastre 1842, tableau d'assemblage.

de crête par les lieux-dits de Bourlateyron et de la source de l'Abeuradou <sup>( 3234 )</sup>. Avant Mézilhac, le chemin est mentionné en 1392 au quartier de Mays <sup>( 3235 )</sup>. Sur le cadastre napoléonien, elle est dite « Draye des Imbert » <sup>( 3236 )</sup>, ou « Draye et sommet de Moutas » <sup>( 3237 )</sup>.

Pour finir, la route passe à proximité immédiate de la motte castrale de Mézilhac <sup>( 3238 )</sup> avant d'entrer dans le village - rue implanté non loin de l'église Saint-Bénigne et structuré linéairement le long de l'axe Le Pouzin - Le Puy. Des droits de péage sont associés au château de Mézilhac depuis le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>( 3239 )</sup>, la situation de ce dernier sur le bord de la route même n'impliquant pas la présence de poste de perception distinct.

### c- De Mézilhac aux Estables

Ensuite, le chemin de Mézilhac au Puy, confrontant les biens hommages par Guigues de Roche au comte de Valentinois en 1267 <sup>( 3240 )</sup>, continue par le col de Mézilhac où se greffe un axe descendant au sud vers Aubenas et un au nord gagnant le Cheylard. Il se dirige vers le village de Lachamp-Raphaël où il confronte une parcelle en 1370 <sup>( 3241 )</sup>. La même année, la route est qualifiée, toujours à proximité de Lachamp, de *strata publica qua itur de Mezailhac versus Anicii* <sup>( 3242 )</sup>.

### De Mézilhac au mont Gerbier-de-Joncs

De Mézilhac à Lachamp, l'examen du cadastre permet de penser que la route médiévale ne suit pas le même tracé que l'actuelle R.D. 122, qui n'est qu'une construction liée au roulage. Elle s'en sépare peu après le col de Mézilhac pour gravir la crête de Font-Froide <sup>( 3243 )</sup> puis gagne le hameau de Jean Laurent <sup>( 3244 )</sup>. Après, sa continuité ne pose aucun problème jusqu'à Lachamp, passant au sud de la route actuelle et au sud du

<sup>3234</sup> ) Marcols-les-Eaux, cadastre de 1842, section F<sup>1</sup> dite de l'Hubac de Mauras.

<sup>3235</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°48.

<sup>3236</sup> ) Mézilhac, cadastre de 1843, section D<sup>1</sup> dite de Mézilhac.

<sup>3237</sup> ) Mézilhac, cadastre de 1843, section D<sup>3</sup> dite de Mézilhac.

<sup>3238</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 223.

<sup>3239</sup> ) AD 07, 59J 54, p. 13 ; sur le péage de Mézilhac, cf. t. I, annexe n° 13.

<sup>3240</sup> ) AD 38, B 2632.

<sup>3241</sup> ) AD 69, EP 130.

<sup>3242</sup> ) AD 69, EP 129.

<sup>3243</sup> ) Mézilhac, cadastre de 1843, section C<sup>3</sup> dite de Ribes.

suc de Montivernoux par les hameaux de Badel <sup>( 3245 )</sup> et de Le Maigre <sup>( 3246 )</sup>. Peu avant d'arriver à Lachamp, la route sert en 1300 de confront au mas de Sagne <sup>( 3247 )</sup>. Ce mas ne figure plus sur aucun cadastre, mais tout laisse penser qu'il se trouvait au pied ouest du sommet de Montivernoux, au quartier de La Prades, où jaillissent plusieurs sources transformant le terrain en marécage, ce qui concorde avec le toponyme de Sagnes <sup>( 3248 )</sup>.

Le château de Raphaël, situé à un kilomètre environ au nord de la route prélève un péage demeurant toutefois mal renseigné jusqu'à la fin du Moyen Age <sup>( 3249 )</sup>. Entre autres, nous ne savons pas où il était perçu précisément, alors que le château de Raphaël est en situation excentrée par rapport à l'axe routier, formant une *rocca* isolée sur son promontoire rocheux.

Après Lachamp-Raphaël où la documentation indique à plusieurs reprises la présence de la route, il faut attendre le pied du mont Gerbier-de-Jonc pour en avoir à nouveau des mentions précises. Néanmoins, entre les deux, l'itinéraire demeure facilement identifiable sur le cadastre napoléonien. A la sortie de Lachamp-Raphaël, la limite des paroisses de Saint-Andéol-de-Fourchade et de Saint-Julien (de Lachamp-Raphaël) ne suit pas le bord nord du plateau, pourtant marqué par une rupture de pente très nette, mais la route qui lui est parallèle, ce qui permet de penser qu'elle est l'héritière du tracé médiéval. Ainsi, elle passe au nord de la Grange de l'Hôtesse <sup>( 3250 )</sup> où elle est désignée au cadastre de 1843 sous le nom de « chemin de Bonnefoi à Privas » pour rejoindre le col du Pranlet <sup>( 3251 )</sup> et enfin la ferme isolée de Bourlatier <sup>( 3252 )</sup>, toujours en suivant la limite paroissiale. Au delà, elle constitue la limite des paroisses de Sainte-Eulalie et de Saint-Martial, qui ne s'appuie pas sur la rupture de pente du bord du plateau, ni ne passe au sommet pourtant remarquable du Gerbier-de-Joncs, mais suit la route qui passe par la ferme du Clapas <sup>( 3253 )</sup>.

Au niveau du Gerbier-de-Jonc, le tracé du chemin est renseigné à plusieurs reprises

3244 ) Mézilhac, cadastre de 1843, section C<sup>2</sup> dite de Ribes.

3245 ) Mézilhac, cadastre de 1843, section C<sup>1</sup> dite de Ribes.

3246 ) Lachamp-Raphaël, cadastre de 1843, section B<sup>1</sup> dite du Village.

3247 ) AD 07, 3J 23, n° 3, f°12.

3248 ) Lachamp-Raphaël, cadastre de 1843, section A<sup>2</sup> dite de Raphaël.

3249 ) Cf. t. I, annexe b°13.

3250 ) Lachamp-Raphaël, cadastre de 1843 section B<sup>2</sup> dite du Village.

3251 ) Lachamp-Raphaël, cadastre de 1843, section D<sup>3</sup> dite de Serméo.

3252 ) Sagnes-et-Goudoulet, cadastre de 1840, section B<sup>1</sup> dite des Sagnes.

3253 ) Saint-Martial, cadastre de 1841, section K<sup>4</sup> dite des Alières.



dès la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle. En effet, il constitue ici la limite nord-est des domaines de la chartreuse de Bonnefoy et la limite nord des terres de la grange du Goudoulet, appartenant aux cisterciens d'Aiguebelle, au diocèse de Saint-Paul-Trois-Châteaux.

Ainsi, dès 1179, un litige s'élève entre les deux établissements sur leurs limites respectives, chacun accusant l'autre de faire paître ses troupeaux sur des prés ne lui appartenant pas. Albéric, abbé d'Aiguebelle, et Robert, prieur de Bonnefoy, transigent et fixent les limites. Ces limites figurent dans les mêmes termes dans un acte de la même année par lequel Guillaume Jourdain, seigneur du château Mézenc, donne à la chartreuse de Bonnefoy divers droits situés à l'intérieur des limites de la chartreuse. L'une des limites fixées dans ces deux actes va de la *Rupes de Vorzet* au *Gerbers* en passant par le *Mons Acutus* et la *via de Planbescet*<sup>(3254)</sup>. Cette donation a fait l'objet d'une cartographie au XVIII<sup>e</sup> siècle intitulée « Carte des fonds désignés dans la donation faite par S<sup>r</sup> Guillaume Jourdain aux pères de Bonnefoy en l'an 1179 »<sup>(3255)</sup> ce qui facilite l'identification des lieux. La *Rupes de Vorzet* n'est autre que la Roche de Borée, au nord, le *Mons Acutus* est le très acéré suc de Sara, et le *Gerbers* étant le mont Gerbier-de-Jonc : la *via de Planbescet* ne peut donc être que la route du Rhône au Puy.

Toujours en 1179, cette limite passant par la route est précisée dans une transaction entre les cisterciens d'Aiguebelle qui possèdent le domaine du Goudoulet, mitoyen de la chartreuse à l'est et les chartreux. Albéric, abbé d'Aiguebelle et Robert, prieur de Bonnefoy s'entendent pour que les limites de leurs domaines respectifs suivent la *via de Planbescet*<sup>(3256)</sup>.

Outre le fait de former la limite est de la chartreuse de Bonnefoy, la route sert aussi de limite nord au domaine cistercien du Goudoulet. Les limites de ce dernier sont rappelées avec précision en 1289 alors que Géraud Itier, seigneur de Géorand, en donne le franc fief à l'abbaye<sup>(3257)</sup>. Il est précisé que *Fines vero et confrontationes praedictae grangiae et territorii sunt haec videlicet secundum quod aque de Patella (le Padelle) et de Ligeris (la Loire) junguntur usque ad steratum lapidibus seu silve munita qua vadit de Meyhalino que movet de Mezillac et vadit versus les Estables et secundum quod dividitur cum territorio de Benoifer (Bonnefoy) et de Meyhalena*. Le domaine du Goudoulet forme donc un triangle limité à l'est par la Loire, à l'ouest par la Padelle et au nord par la route de Privas au Puy, qui est ici désignée comme la route de Mézilhac aux Estables. Il est donc très facile de situer celle-ci au pied sud du mont Gerbier-de-Jonc.

Au niveau du Gerbier-de-Jonc, la route traverse le mandement de Fourchades dans l'étendue duquel se perçoit un péage très mal renseigné puisque mentionné une seule

<sup>3254</sup> ) AD 07, 29J 4.

<sup>3255</sup> ) AD 07, 29J 8, n°3. Cf. au sujet de ce document Lemaître (J.-L.) : « Un essai de cartographie historique au XVIII<sup>e</sup> siècle : la Carte des fonds désignés dans la donation faite par sir Guillaume Jourdan aux pères de Bonnefoy en 1179 », art. cité.

<sup>3256</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°18, p. 26.

<sup>3257</sup> ) De la Croix Bouton (J.) : *Chartes et documents de l'Abbaye d'Aiguebelle*, op. cit., n°111, vol. 1, p. 253.

fois lors d'une transaction datée de 1300 entre Guigues de Roche, seigneur de Mézilhac, et noble Raymond de Fourchades, seigneur de Fourchades. Il est convenu alors que le péager de Mézilhac pourra poursuivre les fraudeurs du péage de Mézilhac jusque dans le mandement de Fourchades et les arrêter tant que ceux-ci n'auront pas payé le péage de Fourchades <sup>(3258)</sup>. Le château de Fourchades est toutefois loin de l'axe de la route, isolé à plusieurs kilomètres au nord et il faut envisager l'existence d'un ou plusieurs postes de perception. Nous n'en avons aucune mention au Moyen Age, mais la documentation du XVI<sup>e</sup> siècle indique l'existence d'un péage au lieu-dit du Clapas, situé au bord de la route non loin du mont Gerbier-de-Jonc <sup>(3259)</sup>. Ce péage affermé en 1512 est situé dans le mandement de Fourchades, non loin de la limite probable des mandements de Raphaël et de Fourchades. Il y a donc tout lieu de penser qu'il a pu exister dès le Moyen Age, mais comme simple poste de perception du péage de Fourchades n'ayant pris son autonomie qu'au XVI<sup>e</sup> siècle <sup>(3260)</sup>.

### Du mont Gerbier-de-Joncs aux Estables

Après le mont Gerbier-de-Jonc où elle est bien localisée grâce aux archives de la chartreuse de Bonnefoy et à celles de l'abbaye d'Aiguebelle, la route continue en direction des Estables, au sud du mont Mézenc où elle est mentionnée à plusieurs reprises à la fin du Moyen Age. Ainsi, en 1450, noble Jean Gay, des Estables, institue une chapelle en l'église paroissiale du lieu et la dote de divers revenus, dont ceux d'une terre située *al prat dous ort sive la Racuria, confrontée a parte pedis cum via qua itur de Stabulis versus Calmam de Raphael* <sup>(3261)</sup>. En 1483, c'est noble Louis Gay qui fonde une chapellenie en la même église, dotée des revenus d'un pré dit *del Moli*, confrontant *l'itinere regio tendente a loco de Stabulis ad locum Calme Raphaelis* <sup>(3262)</sup>.

Du Gerbier aux Estables, l'axe principal de la route nous est donné par les limites de la chartreuse de Bonnefoy. La route continue par l'ouest du Gerbier en servant de limite paroissiale entre Saint-Martial au nord et Sainte-Eulalie au sud jusqu'au niveau de la Croix de Montouze <sup>(3263)</sup>, non loin du suc de Sara par où passe ensuite la limite de la chartreuse. Du Gerbier à la Croix de Montouze, le cadastre permet de situer la route passant par les lieux-dits des Echafis et du Rayol, presque sur le tracé de l'actuelle R.D. 378. Après la Croix de Montouze, la route oblique vers l'ouest pour passer au pas de la Veyradeyre, au sud de la serre de Grézier <sup>(3264)</sup>, non loin de la chartreuse de Bonnefoy. Elle est mentionnée en 1320 au Pas de la Veyradeyre comme limite dans une transaction

<sup>3258</sup> ) AD 07, 3J 23, pièce 3, f° 12v°.

<sup>3259</sup> ) Fonds privé, photocopie du document communiquée par M. Laurent Haond, de Montpezat.

<sup>3260</sup> ) Sur les postes de perception de péages et leur évolution vers l'autonomie à la fin du Moyen Age, cf. t. I, p. 408-412.

<sup>3261</sup> ) AD 43, G 683, n°1.

<sup>3262</sup> ) AD 43, G 683, n°2.

<sup>3263</sup> ) Sainte-Eulalie, cadastre de 1840, section A dite de Ville Vieille.

au sujet des droits de forestage dans la forêt de Bonnefoy. La route y est désignée comme la *stratam publicam per quam itur a dicto passu de Verdeyras usque ad Mezieillacum* <sup>(3265)</sup>. La présence de fourches de justices au Pas de Veyradeyre même atteste implicitement du passage de la route. Un litige éclate à leur sujet en 1332 entre Jean Malaure des chartreux de Bonnefoy Guillaume de Tournon, ce dernier ayant fait planter les fourches sur les terres de la justice cartusienne <sup>(3266)</sup>. Ensuite, en 1189, la *viam de Mesenc que vadit ad pratum de la Vairedeira* (depuis les Estables) passe au lieu-dit *de las Gardas* <sup>(3267)</sup>, les Gardes à l'heure actuelle <sup>(3268)</sup>. Pour finir, elle arrive aux Estables par l'est, en passant non loin d'un moulin, comme indiqué en 1482 <sup>(3269)</sup>.

Peu avant les Estables, en franchissant le ruisseau de la Jument-Morte, la route entre dans le mandement du château du Mézenc <sup>(3270)</sup>. Un péage se prélève dans l'étendue de ce dernier au moins dès le tout début du XIII<sup>e</sup> siècle. Cependant, le château du Mézenc, situé à une dizaine de kilomètres de la route, sur l'autre face du mont Mézenc, n'est pas en mesure de contrôler le trafic. Il faut donc envisager la présence d'un poste de perception au sud du mandement, ce qui nous amène à considérer la situation du toponyme « Les Gardes » déjà évoqué. Situé en limite de la châtellenie, exactement sur le tracé de la route, il est tentant d'y supposer la présence d'un poste de perception.

#### d- Des Estables au Puy

Après les Estables, la documentation médiévale consultée n'apporte que peu d'indications quant au tracé de la route pour rejoindre le Puy. La continuité de l'itinéraire à la sortie des Estables est toutefois nette passant par Ebranchade <sup>(3271)</sup> puis par Chalandon, immédiatement au nord du hameau des Infruits. Au-delà, la route a disparu sur le cadastre napoléonien, mais une succession de limites parcellaires rectilignes en conserve le souvenir <sup>(3272)</sup>. A ce niveau, elle est probablement mentionnée dans une

<sup>3264</sup> ) Le Béage, cadastre de 1837, section C<sup>1</sup> dite de Bonnefoy.

<sup>3265</sup> ) AD 07, 29J 8, pièce 5.

<sup>3266</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoires historiques sur le Vivarais*, op. cit., p. 82.

<sup>3267</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°167, p. 138.

<sup>3268</sup> ) Les Estables, cadastre de 1826, section C dite du Mézenc.

<sup>3269</sup> ) Les Estables, cadastre de 1826, section C dite du Mézenc.

<sup>3270</sup> ) Les limites des mandements de Fourchades, Béage et Mézenc sont fixées à la fin XII<sup>e</sup> siècle ou au début XIII<sup>e</sup> siècle et ne semblent pas avoir variées à la fin du Moyen Age ; cf. Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy*, op. cit., n°164, p. 135.

<sup>3271</sup> ) Les Estables, cadastre de 1826, section B dite des Estables et des Infruits.

<sup>3272</sup> ) Les Estables, cadastre de 1826, section B dite des Estables et des Infruits.

transaction concernant la chartreuse de Bonnefoy. En 1269, Pons de Villard échange divers droits avec la chartreuse dont *la saina de sots la via de Porssils et altres dreits si eu los i avia, los qual eu non cut aver usque ad clot de Vorset* <sup>(3273)</sup>. Le lieu de Vorzet en question ne pose pas de problème d'identification. Il s'agit des ruines de Vourzet <sup>(3274)</sup> à proximité desquelles passe la route et où se trouve une sagne, peut-être la *saina* de 1269, en bordure du ruisseau de la Mine, au niveau du hameau de Gachas <sup>(3275)</sup>. Il demeure néanmoins que le lieu de Porsils ayant donné son nom à la route reste impossible à identifier.

Ensuite, le chemin entre dans la paroisse de Laussonne, dans la traversée de laquelle aucun texte ne vient malheureusement nous renseigner. Le relief général, constitué de deux crêtes aux sommets arrondis encadrant la vallée de la Laussonne orientée sud-est / nord-ouest, ne lui permet toutefois pas de s'écarter de cet axe général. Le cadastre suggère deux possibilités entre le lieu-dit du Gachas et Laussonne. La continuité du « chemin de Laussonne aux Estables » est très nette par le lieu-dit du Sagnas, au sud du hameau de Moudeyre <sup>(3276)</sup>, puis par le hameau du Montet <sup>(3277)</sup>, pour rejoindre le village de Laussonne en suivant la rive droite de la Laussonne.

Un autre tracé figure sur le cadastre. Il passe non pas sur le flanc nord de la vallée de la Laussonne comme le précédent, mais chemine directement au fond de celle-ci. Depuis la Freydeyre jusqu'à Vialette, il est très nettement marqué sous la forme d'une limite de parcelle continue qui permet de le restituer même s'il n'existe plus au début du XIX<sup>e</sup> siècle <sup>(3278)</sup>. Après Vialette, il est dit « chemin de Vialette à Laussonne », jusqu'au lieu-dit du Crouzet où il se rattache au précédent itinéraire <sup>(3279)</sup> pour arriver au village de Laussonne.

A l'heure actuelle, au niveau de Laussonne, la route traverse deux fois la rivière, une fois en amont du village, une fois en aval. Néanmoins, le cadastre napoléonien indique que le chemin ancien passait au nord de la rivière, seul un modeste ponceau permettant de gagner l'église paroissiale située en rive sud.

Au-delà de Laussonne, la route reste parallèle à la rivière en rive droite où sa très bonne inscription dans le parcellaire incite à la croire relativement ancienne <sup>(3280)</sup>. Après

<sup>3273</sup> ) Lemaître (J.-L.) : *Cartulaire de la chartreuse de Bonnefoy, op. cit.*, n°197, p. 156

<sup>3274</sup> ) Les Estables, cadastre de 1826, section A dite de Chabanne.

<sup>3275</sup> ) Les Estables, cadastre de 1826, section A dite de Chabanne.

<sup>3276</sup> ) Laussonne, cadastre de 1832, section C<sup>3</sup> dite de Fraise.

<sup>3277</sup> ) Laussonne, cadastre de 1832, section C<sup>2</sup> dite de Fraise.

<sup>3278</sup> ) Laussonne, cadastre de 1832, section C<sup>2</sup> dite de Fraise.

<sup>3279</sup> ) Laussonne, cadastre de 1832, section D<sup>1</sup> dite des Crouzets.

<sup>3280</sup> ) Laussonne, cadastre de 1832, section A<sup>1</sup> dite des Badioux.

la Varenne, le « chemin de Laussonne à Lantriac » quitte la vallée de la Laussonne pour s'élever en rive gauche de la vallée du Rivaux<sup>( 3281 )</sup>, par le lieu de la Fayolle, et gagner Lantriac où elle est signalée en 1588<sup>( 3282 )</sup>. Après Lantriac, la route sert de confront à une terre reconnue en 1424 aux hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem du Puy située au lieu-dit de Grangeneuve<sup>( 3283 )</sup>, puis on la rencontre ensuite la même année au quartier des Pandraux<sup>( 3284 )</sup>. Des Pandraux jusqu'au Puy, elle emprunte la vallée de la Gagne, cheminant en rive gauche de la rivière, où l'*itinere quo itur versus civitatem Anicii* sert en 1509 de confront est à une terre tenue de l'Hôtel-Dieu, située au territoire du Roure<sup>( 3285 )</sup>. Plus loin dans la vallée, la route est encore signalée en 1509 au territoire de Fontvalette<sup>( 3286 )</sup>, toujours en rive gauche de la Gagne qui n'est traversée qu'à proximité de sa confluence avec la Loire, au territoire d'Orzilhac. Aucun texte ni vestige ne viennent toutefois nous renseigner sur la présence éventuelle d'un pont à cet endroit permettant à la route de traverser la Gagne pour rejoindre Brives où elle jonctionne avec les routes venues d'Yssingeaux au nord et de Saint-Agrève à l'est pour traverser la Loire et gagner le Puy.

Plusieurs éléments permettent de penser que nous sommes en présence d'un axe majeur à l'échelle de la région, au moins pour les deux ou trois derniers siècles du Moyen Age. Tout d'abord, il prend le qualificatif d'*itinere regio*, à Gourdon en 1429<sup>( 3287 )</sup>, puis ensuite aux Estables en 1483<sup>( 3288 )</sup>. De même, en de nombreux points de son parcours, la route est dite route « allant au Puy » ou route « venant du Puy », ce qui l'individualise bien des autres axes secondaires qui ne sont pas désignés par des termes aussi lointains.

Ensuite, dans la vallée du Rhône, la route dessert deux ports, l'un important, celui du Pouzin, l'autre plus secondaire et avant tout destiné au trafic local, à Baix<sup>( 3289 )</sup>. Notons en outre au sujet de ces ports qu'ils se trouvent face au débouché dans la vallée du Rhône de la vallée de la Drôme qui par Crest, Die puis par le col de Cabre et Gap constitue un axe de pénétration important vers le Briançonnais et au-delà l'Italie<sup>( 3290 )</sup>.

<sup>3281</sup> ) Laussonne, cadastre de 1832, section A<sup>2</sup> dite des Badioux.

<sup>3282</sup> ) AD43, H.D., 1B 494, n°3.

<sup>3283</sup> ) AD 69, 48H 1751.

<sup>3284</sup> ) AD 69, 48H 1751.

<sup>3285</sup> ) AD43, H.D., 1B 870, f°48v°.

<sup>3286</sup> ) AD43, H.D., 1B 870, f°2v°.

<sup>3287</sup> ) AD 07, 52J 111, f°21.

<sup>3288</sup> ) AD43, G 683, n°2.

<sup>3289</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 442-445.

Ces deux ports servent aussi à débarquer du sel destiné au grenier de Privas, dont l'existence est attestée dans la seconde moitié du XV<sup>e</sup> siècle <sup>(3291)</sup>. Ce dernier est ensuite redistribué vers l'intérieur du Vivarais ce qui anime la route de l'Ouvèze, et de Mézilhac d'un trafic saunier non négligeable dont les tarifs de péage se font l'écho <sup>(3292)</sup>. Ainsi, presque aucun mandement n'est traversé par la route sans que ne s'y prélève de péage. Ce sont tout d'abord au niveau du Rhône ceux de Baix et du Pouzin. Seuls ensuite ceux de Chomérac et de Saint-Alban ne semblent pas faire l'objet d'une taxation, mais un péage se perçoit ensuite à Privas (levé à Coux, Privas, l'Escrinet et le Malpas, tout au long de la route), puis à Mézilhac, Raphaël, Fourchades (levé sur la route au Clapas) et enfin dans le mandement du Mézenc (probablement levé sur la route aux Gardes près des Estables) qui marque l'entrée en Velay, et pour finir, au pont de Brives, peu avant le Puy.

L'importance commerciale de la route de la vallée de l'Ouvèze est soulignée lorsque les marchands et muletiers rouerguats transportant illicitement de l'argent de contrebande vers les foires de Genève sont arrêtés en 1424. Le premier convoi de contrebandiers est passé par le nord et Bourg-Argental, mais le second convoi a emprunté la route par Privas et Le Pouzin avant de remonter ensuite la vallée du Rhône en rive droite et de traverser à Champagne <sup>(3293)</sup>.

Pour finir, signe de l'importance des circulations, remarquons que la ville de Privas s'est développée dès le XIII<sup>e</sup> siècle le long de la route elle-même, s'organisant autour de la place du marché qui borde la route à la porte du village primitif. Ce n'est que parce qu'il s'agit d'un axe important que cette route a pu fortement attirer le peuplement et en constituer l'axe de structuration.

Tout laisse penser que cette route, dont l'importance est clairement attestée aux trois derniers siècles du Moyen Age, est d'origine antique. De nombreux éléments permettent de l'envisager raisonnablement, principalement la densité de l'occupation gallo-romaine et du très haut Moyen Age tout au long de son tracé.

Dès le départ de la route de la vallée de l'Ouvèze, le Pouzin est une agglomération secondaire importante, probablement un *vicus* dont l'exploration archéologique précise reste toutefois à conduire. Y ont déjà été découverts plusieurs secteurs résidentiels luxueux ayant livré une statuaire et de l'orfèvrerie remarquables, une vaste nécropole tant à inhumation qu'à incinération, ou encore du mobilier votif (statuette de Jupiter) et une dédicace taurobolique. Pour sa part, le petit bassin de Saint-Alban se signale par la densité des toponymes formés d'un suffixe en *-acum*, comme par exemple Creyssac, Chaliac ou encore Chambransac et Flossac. Plus avant dans la vallée, à Flaviac, dont le

---

<sup>3290</sup> ) Sclaffert (Th.) : *Le haut Dauphiné au Moyen Age*, op. cit., p. 729.

<sup>3291</sup> ) AD 07, E dépôt 75 (AM. de Privas), AA 3.

<sup>3292</sup> ) Cf. t. I, p. 297-298.

<sup>3293</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 667.

toponyme en *-acum* renvoie à l'Antiquité ou au très haut Moyen Age, un coin métallique antique a été découvert au quartier des Mines, portant inscrit le nom LICINIUS <sup>( 3294 )</sup>. Nous avons signalé que la route passe non loin de l'église de Lubilhac dont le nom évoque lui aussi l'antiquité. En outre, lors de travaux effectués dans l'église par le propriétaire, et ce malgré l'absence de véritable fouille archéologique sérieuse, des niveaux antiques ont été mis au jour <sup>( 3295 )</sup>.

L'itinéraire sud du Rhône à Privas, passant par Chomérac, est lui aussi jalonné de nombreux sites antiques. C'est tout d'abord un autel-cippe découvert à proximité du tracé, au village de Saint-Symphorien-sous-Chomérac <sup>( 3296 )</sup>. Chomérac même, outre le toponyme en *-acum* issu du nom d'homme *Calmirius* <sup>( 3297 )</sup> révélateur d'une antiquité très probable du lieu, a livré plusieurs monnaies trouvées à proximité de la route, au quartier de Vialatte, ainsi qu'une inscription funéraire et plusieurs sépultures <sup>( 3298 )</sup>. Juste avant Privas, encore sur le tracé de la route, au quartier de Lempis, des sépultures et un aqueduc maçonné tubé en plomb a été découvert, ainsi que d'autres sépultures (urnes funéraires) proches du village d'Alissas <sup>( 3299 )</sup>. Le nom d'Alissas, formé sur la base du nom chrétien *Alexius* suivi du suffixe *-acum* est issu pour sa part des premiers temps chrétiens <sup>( 3300 )</sup>.

Plus loin encore, à la jonction des deux itinéraires venant soit de Baix, soit du Pouzin, le toponyme de Privas renvoie lui aussi à l'Antiquité et au passage d'une route. En effet, il est probable que Privas dérive du pré romain *briva*, le pont. La corruption de *Brivatense* en *Privatense* puis en *Privatium* et enfin Privas ne pose aucun problème linguistique. Il n'est pas surprenant qu'un pont ait pu exister à Privas pour livrer le passage à un axe routier antique, soit en traversant l'Ouvèze au sud-est, soit le Mézayon à l'est. Enfin, d'un point de vue archéologique, l'axe routier médiéval est encadré par une importante nécropole chrétienne située dans la plaine du Lac, non loin de l'église Saint-Etienne et d'une *villa* antique. Mal connue chronologiquement, il semble néanmoins probable qu'elle remonte au haut Moyen Age, voir à l'Antiquité tardive <sup>( 3301 )</sup>. Toujours à Privas, à l'ouest du mont Toulon, des moules monétaires figurant divers empereurs, mais surtout Antonin,

<sup>3294</sup> ) D'Albigny (P.) : « Un coin de mineur trouvé dans les travaux anciens des mines de plomb et de minerais connexes à Flaviac », art. cité, p. 391.

<sup>3295</sup> ) Observation personnelle. Ces niveaux ont livré des murs antiques partiellement utilisés comme fondation de l'église (mur gouterot sud) ainsi que des niveaux de sol en mortier de tuileau et une très abondante céramique sigillée associée à ces murs et à ces sols.

<sup>3296</sup> ) Hirschfeld (O.) : *Corpus Inscriptiones Galliae Nabornensis*, op. cit., vol. 12, n°2650.

<sup>3297</sup> ) Dauzat (A.), Rostaing (Ch.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 182.

<sup>3298</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit., p. 65.

<sup>3299</sup> ) *Ibidem*, p. 67.

<sup>3300</sup> ) Dauzat (A.), Rostaing (Ch.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 10.

ainsi qu'une grande amphore ont été découverts au siècle dernier <sup>( 3302 )</sup>.

Au niveau du col de l'Escrinet, le roc de Gourdon a livré, outre un habitat protohistorique du premier âge du fer qui ne nous intéresse pas directement ici, un *fanum* <sup>( 3303 )</sup> d'époque augustéenne, puis après une courte phase d'abandon, un habitat des IV<sup>e</sup>-VI<sup>e</sup> siècles <sup>( 3304 )</sup>. A une dizaine de kilomètres à l'ouest du roc de Gourdon, au lieu-dit du Champ de Mars, plusieurs monnaies du Bas Empire ont été découvertes fortuitement et constituent un jalon antique supplémentaire sur le tracé de la route <sup>( 3305 )</sup>.

La route arrive sur le plateau vivaro-vellave au niveau de Mézilhaç dont le toponyme, formé du nom d'homme romain *Masilius* suivi d'un suffixe en *-acum* <sup>( 3306 )</sup>, évoque une occupation au moins tard antique à proximité même de la route. Ensuite, la traversée du plateau vivarois se signale par l'absence de site antique et du haut Moyen Age. Il faut attendre l'entrée de la route en Velay pour qu'elle passe à proximité de vestiges antiques. Ainsi, des fragments de céramique antique (amphores) ont été découverts au sommet du mont Mézenc <sup>( 3307 )</sup> alors que des trouvailles monétaires fortuites ont été signalées en différents lieux de la commune des Estables <sup>( 3308 )</sup>. Plus loin, notons que la route ne passe qu'à quelques kilomètres au nord de l'abbaye de Saint-Chaffre, fondée dans le courant du VII<sup>e</sup> siècle, sans doute vers 630 <sup>( 3309 )</sup>. Ensuite, pour rejoindre le Puy, la route

<sup>3301</sup> ) Deux campagnes de fouilles archéologiques de sauvetage en 1994 et 1995 n'ont malheureusement pas répondu aux attentes que le médiéviste pouvait formuler car elles ont presque exclusivement porté sur la villa antique et non sur l'église et le cimetière médiéval. Aucune publication de synthèse n'a été tirée des deux rapports de fouille, ce qui amoindrit sensiblement l'intérêt du site pour l'historien. Cf. Cossalter (N.) et Rigaud (P.) : *Site de la Plaine du Lac, rapport de sondages*, Service régional de l'Archéologie Rhône-Alpes, 1996. Tout au plus quelques sépultures ont-elles été fouillées rapidement et sont à placer aux XII<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles. Rien n'interdit toutefois de penser que sur les vastes zones non étudiées, des sépultures plus anciennes dans le Moyen Age n'auraient pas pu être mise au jour, principalement à proximité de l'église Saint-Etienne mentionnée dès les VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècles (Cf. Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. 1, p. 636-640).

<sup>3302</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche, op. cit.*, p. 67.

<sup>3303</sup> ) Sur la liaison entre ce type de lieux de culte et les routes, cf. : Fauduet (I.) : *Les temples de tradition celtique en Gaule romaine, op. cit.*, p. 25-36.

<sup>3304</sup> ) Durand (E.), Lefèvre (Cl.) : *Oppidum du Roc de Gourdon, rapport de sondages*, Service régional de l'Archéologie Rhône-Alpes, 1996.

<sup>3305</sup> ) Découverte fortuite effectuée en 1997 par M. René Chemin, archéologue de l'A.F.A.N.

<sup>3306</sup> ) Dauzat (A.), Rostaing (Ch.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France, op. cit.*, p. 427.

<sup>3307</sup> ) Renseignement donné par Eric Durand, du Centre de Documentation archéologique d'Alba-la-Romaine, Service régional de l'archéologie.

<sup>3308</sup> ) Provost (M.), Rémy (B.) : *Carte archéologique de la Gaule, vol. 43, la Haute-Loire, op. cit.*, p. 74.

<sup>3309</sup> ) Sur les controverses et les incertitudes quant à la date de fondation exacte du monastère, cf. Fayard (A.) : « Aux origines du Monastier », art. cité.



passé à Lantriac/*Lantriacum* dont le nom formé de l'anthroponyme *Lanturius* suivi du suffixe *-acum* renvoi à l'Antiquité ou au très haut Moyen Age <sup>(3310)</sup>.

Si l'on excepte le plateau vivarois, peu voire pas peuplé durant l'Antiquité, il apparaît que la route du Pouzin ou de Baix au Puy par Mézilhac est bordée d'un grand nombre de sites antiques, avec une concentration toute particulière jusqu'au roc de Gourdon, dans les vallées de l'Ouvèze et de la Payre. L'adéquation entre la localisation des sites et le tracé de la route y est souvent très nette : rares sont les découvertes antiques ou du très haut Moyen Age éloignées de la route de plus d'un ou deux kilomètres au grand maximum. Certes, seule une prospection systématique permettrait de tendre à l'exhaustivité dans la connaissance du peuplement antique des régions traversées. Néanmoins, il semble d'ores et déjà net que la route a joué un rôle majeur en la matière tant les sites sont concentrés autour d'elle. Ceci ne laisse en outre que peu de doute sur son importance d'alors, même s'il ne faut pas en faire une grande voie bien aménagée et bornée de milliaires comme la voie d'Antonin le Pieux pour ne citer qu'un exemple vivarois.

Par la suite, la route ne semble connaître aucune éclipse au haut Moyen Age puisque c'est encore autour d'elle, sur son tracé même, que s'implantent toutes les paroisses connues qui jalonnent son parcours et qui, pour l'essentiel, portent des vocables pouvant être attribués au haut Moyen Age. On notera Saint-Gervais à Creyssac à deux kilomètres au nord de la route, Saint-Julien et Saint-Alban sur son tracé même, ainsi que Saint-Pierre à Flaviac, Saint-Martin à Lubilhac, qui se superpose au site antique, Saint-Etienne au Lac sur la commune de Privas, Saint-Saturnin à Chomérac, Saint-Pierre à Privas, mais aussi plus loin Saint-Martin à Gourdon, Saint-Bénigne à Mézilhac qui est attesté dès le VII<sup>e</sup> siècle <sup>(3311)</sup>, Saint-Julien à Raphaël et Sainte-Eulalie au pied du Gerbier-de-Jonc ou encore Saint-Pierre-aux-Liens à Laussonne, sur le versant vellave du plateau.

La route du Pouzin au Puy est donc un axe régional majeur à la fin du Moyen Age, héritier d'un itinéraire antique que jalonnent de nombreux sites d'habitat ainsi que plusieurs églises aux vocables évoquant le très haut Moyen Age.

## F- De Saint-Alban aux Ollières et au delà à Chalencon, cartes n°110 et 111

Cette route reliant le plateau de Vernoux à la vallée de l'Ouvèze en traversant les Basses-Boutières n'apparaît quelques reprises dans la documentation consultée. Tout d'abord, en 1396, une vigne reconnue à noble *Guilhem de Albono*, située au manse de Chaliac, confronte *l'itinere quo itur versus pontem Oleyrias* <sup>(3312)</sup>, alors que la même année, une autre vigne sise à Champeyrache confronte *l'itinere quo itur versus Pozini* <sup>(3313)</sup>. En 1487, Jean Bochet, de Saint-Cierge-la-Serre, reçoit en dot d'Antoinette Piaux,

<sup>3310</sup> ) Dauzat (A.) et Rostaing (Ch.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 386.

<sup>3311</sup> ) Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. 1, p. 636-640.

<sup>3312</sup> ) AD 07, 2E 1565, f°105.

<sup>3313</sup> ) *Ibidem*, f°107v°.

de Saint-Pierre-ville, une vigne située à Saint-Alban, au lieu de Champeyrache qui confronte *cum itinere per quod itur de Pousino apud Las Oleyras et a parte pedis cum itinere per quod itur de Sancto Albano apud Las Oleyras* <sup>(3314)</sup>.

Le départ du chemin dans la vallée de l'Ouvèze est donc facile à identifier. Une branche se sépare de la route du Pouzin à Privas au niveau de Fonts-du-Pouzin, l'autre venant de Saint-Alban. Ces deux routes se rejoignent selon toute vraisemblance au niveau du hameau de la Garde pour continuer sur la serre des Blaches jusqu'à Saint-Cierge-la-Serre où se greffe un chemin monté depuis La Voulte qui sert de confront à une terre en 1379 <sup>(3315)</sup>.

Ensuite, entre Saint-Cierge-la-Serre et les Ollières, le chemin doit traverser la rivière de Boyon. Il est vraisemblable que le franchissement se fasse par le Pont-de-Boyon où une planche est attestée en 1332 <sup>(3316)</sup>. Le pont n'est toutefois pas mentionné dans la documentation conservée. Là encore, remarquons la configuration observée à plusieurs reprises en d'autres lieux où l'hydronyme, le Boyon, devient le toponyme du point de franchissement de la rivière.

Entre Saint-Cierge-la-Serre et le Pont-de-Boyon le relief, très rude et cloisonné par plusieurs serres aiguës, permet de proposer un itinéraire. Il suit la ligne de crête sur laquelle se trouve Saint-Cierge, passe par le sud de la serre Cougnol, puis par le Goulet de la Verrière, et enfin la serre de Gruas avant de descendre en ligne droite sur le Pont-de-Boyon par la serre de l'Eglise et le hameau de Bon Appétit.

Une fois franchi le Boyon, subsiste encore un sentier reliant les Ollières, village distant de quelques kilomètres seulement. Celui-ci part dans l'axe du pont et passe par Alisse, la Chièze, le Saut pour aboutir face au pont des Ollières attesté sur l'Eyrieux depuis 1238 au moins.

L'importance de cet axe à la fin du Moyen Age apparaît très secondaire. Mal renseigné dans une région où nous possédons pourtant plusieurs terriers, tout porte à croire qu'il ne s'agit que d'une route d'intérêt local. Pourquoi la désigner alors par des termes si lointains l'un de l'autre que les Ollières et Saint-Alban qui ne semblent aucunement en relation commerciale directe à la fin du Moyen Age ? Pourquoi aussi ce choix de Saint-Alban, modeste village, et non simplement du Rhône, voisin, comme cela se rencontre le plus souvent pour d'autres axes ? Ces questions renvoient manifestement au statut passé de l'itinéraire. En effet, remarquons que Saint-Alban comme Chalencon sont deux centres vicariaux à la période carolingienne <sup>(3317)</sup>. Il est tentant de proposer, sans pouvoir toutefois apporter d'arguments probants faute de textes du haut Moyen Age, que la route de Saint-Alban aux Ollières et à Chalencon est le vestige d'un axe altimédiéval reliant les deux centres de pouvoir public. Si cette hypothèse pouvait être

<sup>3314</sup> ) AD 07, 2E 10913, f°20.

<sup>3315</sup> ) AD 69, EP 125, n°10.

<sup>3316</sup> ) AD 07, C 196.

<sup>3317</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 1, p. 101 et 109.

confirmée, nous aurions ici une situation assez largement similaire à celle rencontrée avec la route d'Annonay à Pailharès par Satillieu que nous avons déjà présentée.

### G- De Chalencon à Privas, cartes n°83, 84 et 112, 113

Un autre axe traverse les Basses-Boutières du nord au sud, parallèle à celui reliant Saint-Alban à Chalencon. En 1328, aux portes de Privas <sup>( 3318 )</sup>, il est dit chemin de Chalencon à Tournon <sup>( 3319 )</sup>. Quelques textes permettent d'en jalonner assez précisément le parcours et de proposer un tracé.

A partir de Chalencon, le chemin est mentionné en 1390 à *Chasaletz*, dans la paroisse de Pranles, au sud de l'Eyrieux <sup>( 3320 )</sup>. Entre les deux, nous ne disposons que de peu de renseignements et le cadastre ne nous est que d'un secours réduit. Tout au plus peut-on avancer que le chemin suit jusqu'à Saint-Michel-de-Chabrilanoux le même axe que la route menant de Chalencon aux Ollières. Ensuite, celui-ci oblique en direction du sud vers le quartier du Moulinon, où doit s'effectuer la traversée de l'Eyrieux. Un pont existait-il à cet endroit au Moyen Age ? Aucun texte n'en mentionne, les parties anciennes de l'ouvrage encore debout actuellement ne présentent aucune caractéristique pouvant permettre de les dater <sup>( 3321 )</sup>. Tout au plus sait-on qu'en 1603 il est « ruiné et en danger de tomber » <sup>( 3322 )</sup>, ce qui laisse penser qu'il est déjà assez ancien pour avoir subi les assauts du temps et des crues au point de devoir nécessiter la réalisation urgente de travaux. Dans ce cas, il peut-être au moins de la fin du Moyen Age.

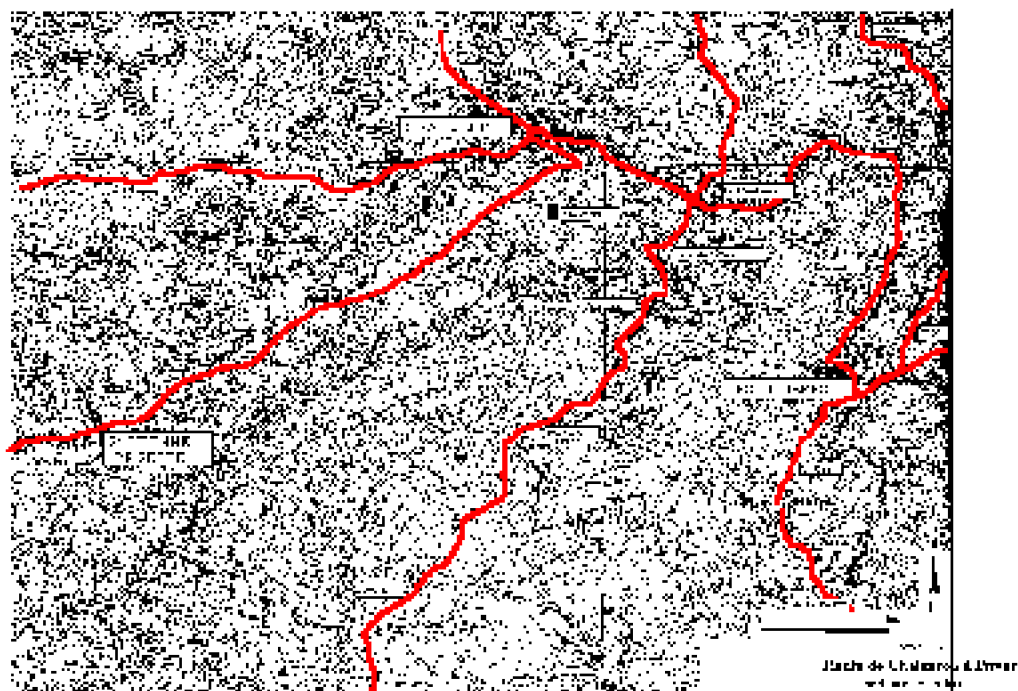
<sup>3318</sup> ) AD 07, C 196, f° 146.

<sup>3319</sup> ) A l'heure actuelle, quartier de Petit-Tournon, sur la commune de Lyas, à ne pas confondre avec la ville de Tournon-sur-Rhône.

<sup>3320</sup> ) AD 07, 19J 55, f°25.

<sup>3321</sup> ) Ne subsistent éventuellement d'un pont initial que les bases de quelques piles, les élévations de toutes les arches ayant été reconstruites au cours de nombreuses campagnes de travaux successives, ce qui donne à l'ouvrage un caractère très hétérogène difficile à analyser.

<sup>3322</sup> ) AD 07, C 340.



Carte n°112

Au-delà du pont, la remontée vers le hameau de *Chasaletz* où la route est mentionnée en 1390 ne pose pas de problèmes. Une fois l'Eyrieux traversée, la route se dirige au sud vers le pont de *Chasaletz*, mentionné en 1392<sup>(3323)</sup>, qui lui permet de traverser l'Auzène. Le toponyme de *Plancheyrol*<sup>(3324)</sup> situé au droit du pont rappelle d'ailleurs une période où l'Auzène due être traversée sur une simple « planche », mais rien ne nous permet de préciser si cette installation est médiévale ou non. Au niveau de *Chasaletz*, la route qui figure sur le cadastre sous le nom de route de *Privas* n'existait pas au début du XVIII<sup>e</sup> siècle ; elle est le fruit de travaux dus aux Etats du Vivarais destinés à améliorer le roulage entre *Privas* et *Vernoux*<sup>(3325)</sup>. Il est d'ailleurs net que ce tracé délaisse le pont de *Chasaletz* qui perd alors toute utilité. A l'inverse, subsiste encore un

<sup>3323</sup> ) *Ibidem*, 22v°.

<sup>3324</sup> ) Carte I.G.N. 1/25000<sup>e</sup>, n°2937 est, *Privas*.

chemin cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle qui part du pont et gravit rapidement la pente vers Chasaletz. Il est très vraisemblable qu'il soit l'héritier du chemin mentionné en 1390.

Au-delà de Chasaletz, ce chemin continue vers Franchassis par les abords du hameau du Ranc et ne passe pas par le col du Chapelet qui n'est emprunté que par la route du XVIII<sup>e</sup> siècle. La très mauvaise inscription du tracé dans le parcellaire en fait fois. A Franchassis même, l'*itinere per quod itur versus Privatium* confronte une vigne reconnue par son tenancier en 1390<sup>(3326)</sup>. Il faut ensuite aller jusqu'aux portes de Privas pour que le tracé de la route soit à nouveau renseigné avec précision. Néanmoins, la configuration du relief laisse penser que le chemin suivait la serre de Selve, pour passer ensuite à Lavayas, puis à la serre de Pierre Aurelle, aux hameaux de Charrière-Haute et Charrière-Basse avant de descendre par Le Vernas jusqu'à Villeneuve où il est peut-être mentionné en 1429<sup>(3327)</sup>.

A l'approche de Privas, le chemin traverse le ruisseau de Mézayon sur un pont existant dès 1281, le *Pontem de Mezayon*<sup>(3328)</sup>, localisé avec précision en 1309 puisqu'il est alors situé *ultra castrum de Turnone*<sup>(3329)</sup>. Passé le pont sur le Mézayon, le chemin arrive au *castrum* de Tournon, dans la traversée duquel il est bien attesté en 1328<sup>(3330)</sup>. Il ne reste alors plus que le ruisseau de Charalon à traverser pour arriver à Privas. Aucun pont n'apparaît dans la documentation médiévale, mais il est logique d'envisager qu'il en ait existé un. En effet, le Mézayon voisin ne se franchit plus à gué au moins dès 1281, ce qui rendrait difficilement compréhensible l'absence d'un pont sur le Charalon tout aussi gênant pour les circulations. Subsistent encore à l'heure actuelle les vestiges d'un ouvrage qui ne peut toutefois pas être attribué au Moyen Age, mais plus certainement aux XVII<sup>e</sup> ou XVIII<sup>e</sup> siècles. Néanmoins, remarquons qu'il est situé au quartier de Charalon, toponyme dérivant de l'hydronyme au point de traversée de l'axe routier. Ceci, à défaut d'avoir la certitude de la présence d'un pont à la fin du Moyen Age, permet au moins de situer le point de franchissement de la rivière. Sur le cadastre, un chemin subsiste encore de Charalon à Privas, aboutissant directement dans l'axe de la porte nord du village primitif de Privas.

<sup>3325</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communications du plateau de Vernoux », art. cité, p. 110.

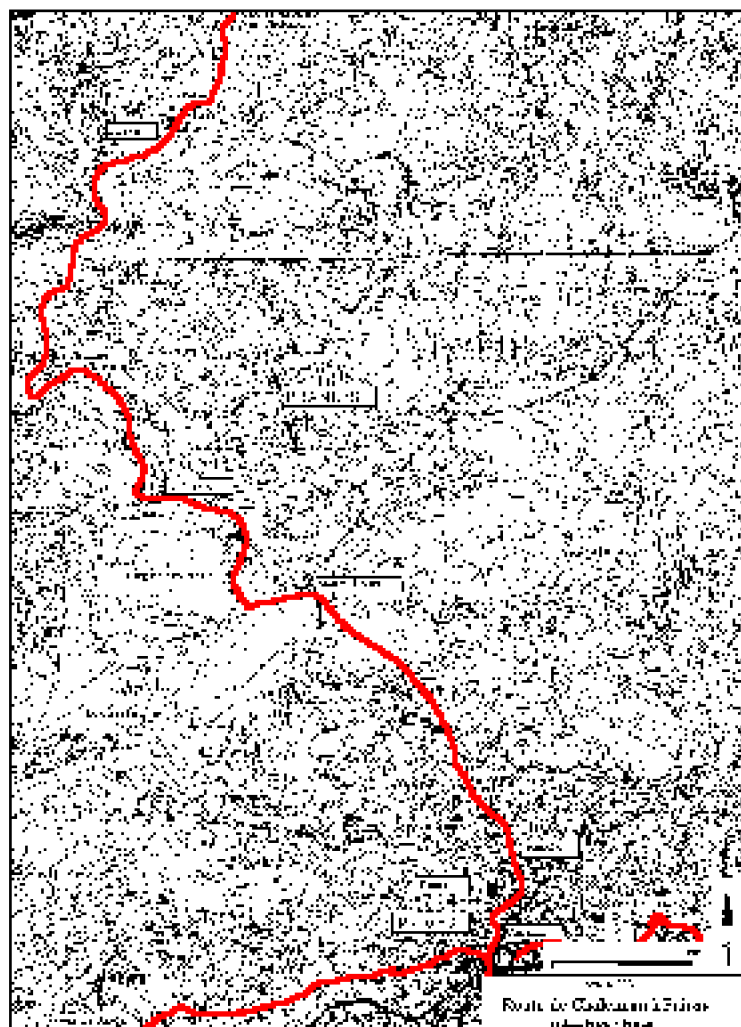
<sup>3326</sup> ) AD 07, 19J 55, f°23v°.

<sup>3327</sup> ) AD 07, 52J 111, f°9.

<sup>3328</sup> ) Mazon (A.) : « Charte de libertés et franchises de Privas », art. cité.

<sup>3329</sup> ) AD 07, 52J 56, f°84.

<sup>3330</sup> ) A l'heure actuelle, quartier de Petit-Tournon, sur la commune de Lyas.



Carte n°113

A la fin du Moyen Age, cet axe relie le principal centre du plateau de Vernoux, Chalencon, à Privas, petite ville du pied nord du plateau du Coiron. En aucun cas il ne s'agit d'un grand axe régional, ce dont témoigne le fait qu'il ne soit jamais désigné autrement que par le terme d'*itinere*, mais jamais par celui d'*itinere regio* ou encore de *magna strata*.

Tout comme en ce qui concerne le chemin de Chalencon à Saint-Alban, ce n'est pas tant l'importance de la route à la fin du Moyen Age qui doit arrêter l'attention, mais son éventuel développement aux siècles carolingiens. En effet, le tracé de l'itinéraire pose problème. Il est très illogique que cette route effectue un long détour vers l'ouest et passe par Pranles, alors que le cheminement le plus direct et topographiquement le plus facile emprunte au contraire la vallée du Boyon à l'est puis traverse l'Eyrieux au pont des Ollières, comme le fait la route actuelle qui est une création *ex nihilo* de la première moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(3331)</sup>. Cette situation ne tiendrait-elle pas au fait que Pranles ait été un chef-lieu vicarial carolingien contrôlant toutes les Basses-Boutières alors que Chalencon

était aussi un centre vicarial, voisin au nord de celui de Pranles <sup>( 3332 )</sup> ? Il est donc possible de proposer logiquement, sans pouvoir apporter toutefois d'élément probant, que la route de la fin du Moyen Age passe par Pranles contre toute logique géographique car elle est l'héritière de l'axe altimédiéval reliant les deux centres vicariaux voisins.

## H- Du Cheylard à Mézilhac, cartes n°114 et 115

Bien qu'attesté par aucun texte médiéval, nous proposons l'existence d'un dernier chemin traversant les Boutières, qui ne semble toutefois pas pouvoir prétendre au statut d'axe de liaison important à l'échelle de la région. Il relie le Cheylard, situé au fond de la vallée de l'Eyrieux, à Mézilhac, sur le rebord du plateau en suivant la vallée de la Dorne, par Mariac et Dornas puis enfin, Sardige. C'est surtout la présence de plusieurs ponts qui permet de restituer ce tracé globalement pour l'essentiel identique à celui de l'actuelle R.D. 578.

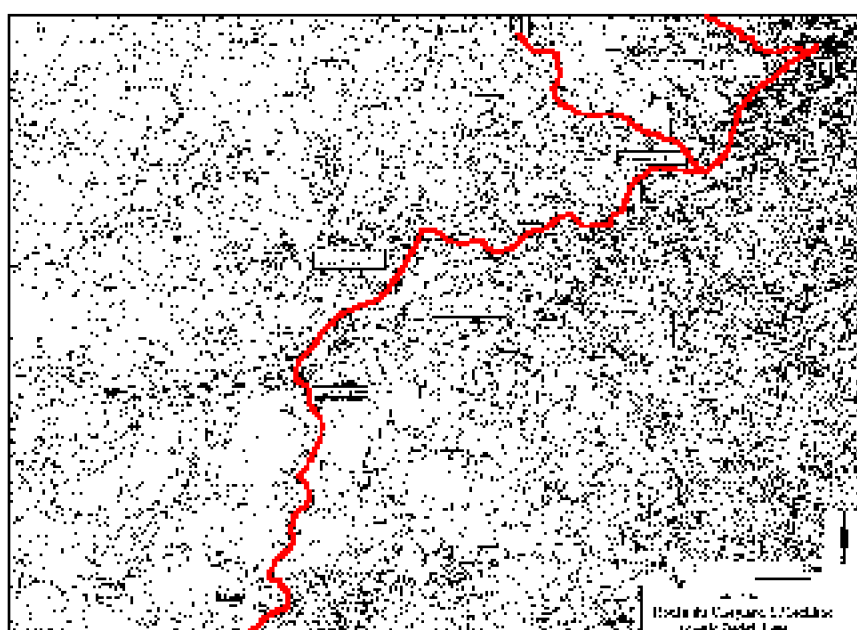
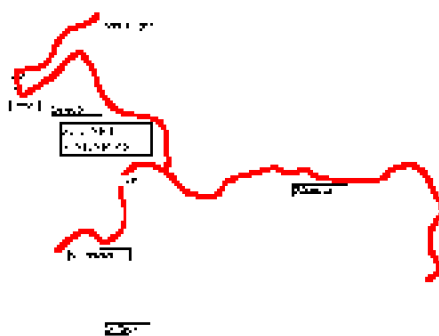
Il se sépare de la route conduisant à Saint-Agrève immédiatement à la sortie du Cheylard pour s'engager dans la vallée de la Dorne en rive gauche de la rivière, beaucoup plus facilement praticable que la rive droite plus abrupte. Quelques modifications d'itinéraires sont toutefois visibles sur les cadastres napoléoniens du Cheylard et d'Accons <sup>( 3333 )</sup> au niveau des quartiers de Signerose et de Brolles où l'axe routier du XIX<sup>e</sup> siècle semble décalé de quelques dizaines de mètres par rapport à un sentier pouvant correspondre au premier itinéraire. Toujours en rive gauche de la Dorne, la route gagne le village de Mariac, peu après lequel elle traverse la rivière au niveau du pont de Fromentières pour continuer en rive droite. Ce pont, qui à l'heure actuelle ne présente aucun caractère d'ancienneté, est attesté dès 1392 <sup>( 3334 )</sup>.

<sup>3331</sup> ) Reynier (E.) : « Les voies de communications du plateau de Vernoux », art. Cité, p. 112.

<sup>3332</sup> ) Sur ces deux vigueries, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, vol. I, p.101 et 109.

<sup>3333</sup> ) Le Cheylard, cadastre de 1839, Accons, cadastre de 1839, tableaux d'assemblage.

<sup>3334</sup> ) AD 07, 2E 10926, f°51v°.



Carte n°114

Au-delà, le chemin continue vers Dornas en longeant la Dorne à l'emplacement de la route actuelle : en effet, le relief très encaissé et la très forte pente du versant élevé ne lui permettent pas de s'écarter du bord de la rivière. A Dornas, la route traverse le ruisseau de Grand Dornas par un pont existant dès 1328<sup>(3335)</sup>.

Ensuite, la route gagne le hameau de Sardige encore situé au fond de la vallée ce qui l'amène au pied du col de Mézilhac. Il lui reste alors à gravir un versant abrupt en passant par Chabal et Taférand. Ce chemin permet à la route de s'élever de plus de quatre cents mètres en deux à trois kilomètres seulement, soit une pente de l'ordre de 16 % en moyenne, avec des tronçons dépassant les 22 % ! Il est évident que par un tel axe aucun roulage n'est envisageable, ce qui a motivé la construction de la route actuelle à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Celle-ci apparaît comme « nouvelle route » sur le cadastre napoléonien, et ne présente plus qu'une pente moyenne de l'ordre de 5 % en contrepartie d'un

<sup>3335</sup> ) AD 07, C 196, f°94v°.



développement de plus de huit kilomètres.

Nous l'avons déjà évoqué, cette route n'est aucunement d'importance première à la fin du Moyen Age et elle a avant tout un rôle local de desserte du Cheylard qui est un bourg central des Hautes-Boutières. Elle mérite toutefois d'être signalée car elle constitue quand même un axe adjacent à la grande route allant du Rhône au Puy par Mézilhac qui est un axe majeur de la région.

### I- D'Usclades à Fay et Saint-Agrève, carte n°116 à 121

Ce long chemin orienté sud-nord traverse la totalité du plateau vivaro-vellave. Il n'est jamais désigné clairement par la documentation de bout en bout, pourtant sa continuité ne pose aucun problème. Néanmoins, il est difficile d'en comprendre l'utilité et la raison d'être.

En 1279, la *strade de Sepon* sert de confront à divers biens situés sur le Suc de Sépoux<sup>(3336)</sup> et en 1380, maître Pierre Dulac, notaire, enregistre une transaction entre Raymond, abbé de Mazan, d'une part, et Girard, prieur de la chartreuse de Bonnefoy, portant sur les limites de leurs domaines respectifs non loin du mont Gerbier-de-Jonc<sup>(3337)</sup>. L'une des limites fixées est constituée par « l'estrade allant des Estables à Usclades (...) dite estrade publique de Sepoux ».

Au départ d'Usclades, cette route se dirigeant vers le suc de Sépoux et au-delà vers les Estables est encore nettement identifiable. Elle quitte le village vers le nord par le quartier de Seniplantier, puis continue par Bérourard<sup>(3338)</sup>. D'Usclades à Bérourard, la route de Sépoux se confond avec la route d'Aubenas au Puy passant par le col du Pal. Ensuite seulement, elle s'en sépare pour continuer vers l'Ouleyre puis par la Cham du Bleyet, à l'ouest de Sainte-Eulalie<sup>(3339)</sup>.

Ensuite, elle passe au quartier de la Garde<sup>(3340)</sup>, au pied du suc de Sépoux, sommet lui ayant donné son nom en 1380. La continuité de l'itinéraire vers le nord est nette, cheminant entre les succs de Sépoux et de Sépounet. Après ces deux succs, elle arrive au quartier de la Croix de Montouze, où elle coupe la route allant du Pouzin au Puy. En 1380, l'estrade de Sépoux est dite allant d'Usclades aux Estables. C'est à ce niveau que le voyageur oblique donc vers l'ouest pour rejoindre les Estables. Néanmoins, la

<sup>3336</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. 3, p. 71.

<sup>3337</sup> ) Poncer J.- A. : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., t. III, p. 116. L'original ou toute copie de l'acte a disparu. Il n'en subsiste à l'heure actuelle que l'analyse détaillée qu'en a donné M. Poncer à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. Ce n'est toutefois semble-t-il qu'une piètre lecture du texte dans la mesure où tous les toponymes ou presque sont mal transcrits, comme par exemple le domaine du Goudoulet, *Godoleto* au Moyen Age, qui devient ici de manière fantaisiste *Gandolon* qui serait impossible à identifier, si le texte ne précisait qu'il s'agit d'une grange de l'abbaye d'Aiguebelle.

<sup>3338</sup> ) Usclades-et-Rieutord, cadastre de 1838, section A1 dite de Boutergues.

<sup>3339</sup> ) Sainte-Eulalie, cadastre de 1840, section D<sup>1</sup> et D<sup>2</sup> dites de Sainte-Eulalie.

<sup>3340</sup> ) Sainte-Eulalie, cadastre de 1840, section C<sup>4</sup> dites de la Garde.

continuation du chemin vers le nord est topographiquement assurée, il se dirige vers la Croix des Boutières et la Croix de Peccata, formant la limite entre les paroisses des Estables et de Borée<sup>(3341)</sup>.

De la Croix de Peccata, où passe en 1483 le chemin qui va *apud Faynum*<sup>(3342)</sup>, à Fay, le cadastre permet d'identifier un itinéraire passant par le pied du suc de la Grosse Roche<sup>(3343)</sup> et se dirigeant vers Chaudeyrolles, sans toutefois s'y rendre puisqu'au niveau de Chantemerle, il oblique vers l'est afin de contourner le mont Signon<sup>(3344)</sup>. Pour arriver à Fay, le voyageur doit obliquer vers le nord au niveau de Autinac, alors que le chemin se poursuit pour sa part vers le nord-est<sup>(3345)</sup>. Sa continuité en direction des Vastres ne fait aucun doute à la lecture de son tracé. Nous le trouvons ainsi dans la très longue Cham de Pleyne, aux Sagnebesses et aux Hugons puis enfin au hameau du Coin, à l'ouest de Saint-Agrève juste avant lequel il sert de limite de paroisses entre Saint-Romain-le-Désert au nord-ouest et Saint-Julien-Boutières au sud-est.

En outre, au niveau de la Croix de Peccata se sépare un itinéraire gagnant Saint-Front, situé à une dizaine de kilomètres au nord-est. Nous trouvons ce chemin en 1424 confrontant à deux reprises des terres situées au lieu-dit des Vigiers, au terroir de Matarel, sur la paroisse de Saint-Front<sup>(3346)</sup>. De la Croix de Peccata à Matarel, la plantation de résineux sur les flancs du mont d'Alambre ont partiellement fait disparaître le tracé du chemin qui reste toutefois visible sur le cadastre napoléonien<sup>(3347)</sup>. Ce chemin se divise en trois branches parallèles étagées sur la pente du mont d'Alambre, convergeant toutes vers les Couffours<sup>(3348)</sup> pour continuer vers les abords de Saint-Front distant de quatre à cinq kilomètres seulement.

Il est difficile de cerner l'importance de ce chemin très mal renseigné par la documentation même tardimédiévale. On peut toutefois affirmer qu'il ne s'agit nullement d'une route commerciale très importante à l'échelle régionale, mais que l'on est par contre en présence du principal chemin de transhumance de la région.

En effet, cet axe traverse l'ensemble du plateau où les abbayes de Mazan, de Saint-Chaffre et la chartreuse de Bonnefoy font estiver leurs troupeaux. Il passe même à proximité de la chartreuse, et dans de nombreux domaines et granges de ces

3341 ) Les Estables, cadastre de 1826, tableau d'assemblage.

3342 ) AD 07, C 683, n°2.

3343 ) Chaudeyrolles, cadastre de 1826, section A<sup>4</sup> du Mézenc.

3344 ) Chaudeyrolles, cadastre de 1826, section B<sup>3</sup> du Chaudeyrolles.

3345 ) Chaudeyrolles, cadastre de 1826, section B<sup>1</sup> du Chaudeyrolles.

3346 ) Poncer (J.-A.) : *Mémoire historique sur le Vivarais*, op. cit., vol. 3, p. 123.

3347 ) Saint-Front, cadastre de 1826, section G<sup>2</sup> dite des Bastides.

3348 ) Saint-Front, cadastre de 1826, section F dite du Buisson.

établissements. La destination transhumante de l'axe apparaît nettement lorsque l'on constate que sur le cadastre napoléonien le chemin de Saint-Front à la Croix de Peccata prend le nom de « Draye de Bonnefont au Mézenc » ou encore de « Bonnefont à Chaudeyrac ». Tous ces lieux sont des pâturages d'estive pour les troupeaux de Mazan et de Saint-Chaffre <sup>( 3349 )</sup>. De même, à la limite de Borée et des Estables, le chemin prend le nom de « Draye d'Alambre » <sup>( 3350 )</sup>. Au niveau de Sainte-Eulalie, le toponyme de Cham du Bleynet qui se trouve sur le passage de la draye ne s'applique en fait qu'à un élargissement de l'axe qui forme alors un grand espace grossièrement triangulaire d'une surface de 55 hectares qui est indissociable du chemin <sup>( 3351 )</sup>. Cet élargissement du chemin est encore au XIX<sup>e</sup> siècle indivis entre 18 personnes à qui a été dévolue cette terre appartenant anciennement à l'abbaye de Mazan <sup>( 3352 )</sup>. Il est difficile de comprendre cette configuration pour une simple route, mais celle-ci prend une autre signification si l'on considère que cet axe est avant tout un chemin de transhumance. En effet, il peut alors s'agir d'un espace destiné au stationnement d'un troupeau alors que l'on sait que le Bleynet est un domaine où l'abbaye de Mazan fait estiver une partie de ses troupeaux, domaine qu'elle possède au moins depuis 1217 <sup>( 3353 )</sup>.

Au sud, cette draye, après avoir traversé l'ensemble des domaines d'altitude de la région rejoint le col du Pal par où les troupeaux descendent vers les pâturages d'hiver situés à basse altitude autour du Coiron <sup>( 3354 )</sup>.

A l'issue de ce tour d'horizon des itinéraires routiers des Boutières et des abords du massif du mont Mézenc, il apparaît que c'est une région traversée avant tout par des axes d'importance moyenne. Seule la route du Pouzin au Puy passant par Privas émerge du lot, constituant l'une des plus grandes routes vivaroises. Outre le fait d'être la plus importante, la route du Pouzin au Puy est la seule à pouvoir très probablement prétendre à une origine antique. Les autres axes sont presque tous de la seconde moitié du Moyen Age et ne semblent pas connaître de développement important avant les XI<sup>e</sup> ou XII<sup>e</sup> siècles. Retenons toutefois deux exceptions, les routes de Chalencon à Saint-Alban et de Chalencon à Pranles et Privas, que l'on peut supposer de la période carolingienne, destinées à relier deux centres vicariaux voisins : Chalencon - Pranles d'une part, et Chalencon - Saint-Alban de l'autre.

3349 ) *Ibidem.*

3350 ) Les Estables, cadastre de 1836, tableau d'assemblage.

3351 ) Cf. t. I, p. 268-269.

3352 ) AD 07, 3P1596.

3353 ) *Gallia christiana novissima*, t. XVI, Instr., col. 240-243.

3354 ) Sur la description de l'itinéraire emprunté, cf. Brechon (F.) : « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif Central : les troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre-du-Monastier à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 55-59 ; ainsi que t. I, p. 268-270.

## Chapitre 6 : Les chemins de la haute vallée de l'Ardèche et de ses affluents

---

Limitée au nord par le Coiron et par le plateau vivarois, au sud par les plateaux arides des Gras et par les Cévennes vivaroises, cette région compte parmi les mieux documentées du Vivarais pour la période qui nous intéresse. Subsistent en effet plusieurs chartriers comme ceux de Blou, à Thueyts, et de Chambonas qui recèlent des pièces concernant Montpezat, ou encore celui de l'abbaye de Mazan. Les archives notariales de Viviers et d'Aubenas, ces deux minutiers constituant les deux principaux fonds notariés vivarois, complètent en outre très utilement la documentation seigneuriale et ecclésiastique.

Les vallées de l'Escoutay, du Frayol, puis de l'Ardèche et de ses affluents constituent un axe de pénétration important en Vivarais, parcouru par de nombreux axes routiers se structurant autour d'une route principale reliant Viviers au Puy par Aubenas.

### A- Du Rhône au Puy par Viviers, Aubenas et le Monastier, cartes n°122 à 135

*De Podio usque Avenionem. Oxitana : Moustier III, Loubeage III, Monpesat IIIII, Aubenas IIII, Proventia, Villenoue III, Sermonta II, Boint Saint Audooly II, Bayeus IIIII, Avignon V. Somma XXIX, De Brugis CCII* <sup>(3355)</sup>. Ainsi figure la route de Viviers au Puy passant par Aubenas dans l'*Itinerarium de Brugis*, le plus célèbre des routiers compilé au XV<sup>e</sup> siècle <sup>(3356)</sup>. C'est le seul itinéraire vivarois qui y soit signalé, reliant le centre de la chrétienté d'alors, Avignon, à l'un des pôles de pèlerinage majeur de la fin du Moyen Age.

Bien évidemment, dans un guide aussi général décrivant tout autant les routes conduisant de Bruges à Jérusalem ou de Bruges au Groenland que celle de l'ensemble de l'Europe, la description de l'itinéraire du Puy à Avignon est assez succincte et même lacunaire sur un point qui confère à la faute : la ville de Viviers ne figure pas dans l'énumération des points de passage. C'est pourtant une cité épiscopale, ce qui constitue un élément de repère solide, et en outre, la route y quitte la vallée du Rhône pour s'enfoncer au coeur du Vivarais et gagner le Velay : c'est donc un carrefour majeur que le voyageur ne doit pas ignorer, sous peine de s'égarer. Plusieurs auteurs ont voulu y voir la preuve que la cité de Viviers était ignorée par la route qui serait passée plus à l'ouest, par Valvignères, quittant la vallée du Rhône à Saint-Montan <sup>(3357)</sup>. Certes, une route relie bien Saint-Thomé à Saint-Montan pouvant s'apparenter à l'axe suivi par l'itinéraire, mais ce n'est semble-t-il qu'un tracé détourné qui ne peut correspondre à celui emprunté par

<sup>3355</sup> ) Le Monastier, Le Béage, Montpezat, Aubenas, (Provence), Villeneuve-de-Berg, Saint-Montan, Bourg-Saint-Andéol, Bagnols-sur-Cèze, Avignon.

<sup>3356</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 183.

<sup>3357</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*. t. I, vol 2 : *L'espace fluvial : brassières, ports et péages du Rhône médiéval. Essai de topographie historique*, op. cit., p. 454.

l'essentiel du trafic. L'absence de Viviers est donc sans doute à expliquer par une imprécision de l'itinéraire qui n'est qu'une compilation, réalisée au XV<sup>e</sup> siècle, de plusieurs routiers du XIV<sup>e</sup> siècle. Notons d'ailleurs que le guide indique au voyageur qu'il entre en Provence (*Provincia*) entre Aubenas et Villeneuve-de-Berg, ce qui bien évidemment n'est absolument pas le cas. L'erreur manifeste est tout simplement due au fait que le terrain et la végétation changent ici, avec le passage des pentes granitiques, schisteuses ou volcaniques couvertes de maquis ou de châtaigniers et de pins à un paysage très méditerranéen de garrigue sur substrat calcaire. Nous considérerons donc que la route du Rhône au Puy par Aubenas que nous allons décrire, part de la cité de Viviers, et non du bourg de Saint-Montan, en ne demandant pas à l'*Itinéraire brugeois* une précision que ce type de source n'est pas en mesure d'apporter.

### a- De Viviers à Alba

Il est certain que la route quitte donc la vallée du Rhône à Viviers. En 1370, il est question à Viviers de la route *qua itur a loco Albenacii* <sup>(3358)</sup>. Celle-ci quitte Viviers par le nord et suit jusqu'au niveau de la vallée de l'Escoutay le même tracé que la route rhodanienne.

Une fois l'Escoutay traversée, la route continue en direction de Saint-Thomé où elle est mentionnée en 1350 <sup>(3359)</sup>, non loin d'une maladrerie <sup>(3360)</sup>. Au niveau de Saint-Thomé, la route figure encore au cadastre sous le nom de « Grande route de Viviers au Puy ». Néanmoins, diverses rectifications de tracé sont identifiables au niveau du hameau de Roche, attribuables aux travaux dont on a conservé le devis daté de 1753 <sup>(3361)</sup>. Le tracé ancien, qui figure sur le cadastre sous le nom de « Chemin de Viviers au Puy », passe plus près de la rivière <sup>(3362)</sup>.

Après Saint-Thomé, il faut attendre Villeneuve-de-Berg pour que la route figure à nouveau dans un document médiéval. Néanmoins, tout laisse à penser qu'elle suit la vallée de l'Escoutay qui lui offre un cheminement rapide et direct par la plaine d'Alba. Elle passe donc très probablement par la Mure et les Peyrousses, longeant la rivière sans trop s'en écarter. Sur cette section, la « Grande route de Viviers au Puy » figurant au cadastre s'inscrit très bien dans le parcellaire, ce qui permet de proposer qu'elle est l'héritière directe du tracé médiéval <sup>(3363)</sup>. Au niveau d'Alba, la route figurant sur la carte de Cassini ne traverse pas l'Escoutay et ne passe donc pas au pied des *castra* de la Roche et d'Alba mais suit le même tracé que la route antique qui reste en rive gauche de l'Escoutay, à

<sup>3358</sup> ) AD 07, 2E 32, f°31.

<sup>3359</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°27.

<sup>3360</sup> ) AD 07, 2E 7629, f°4.

<sup>3361</sup> ) AD 07, C 844, n°68.

<sup>3362</sup> ) Saint-Thomé, cadastre de 1811, section A dite de Chasser.

<sup>3363</sup> ) Aps, cadastre de 1811, section B dite des Bois.

proximité de la cité gallo-romaine par les lieux-dits de Saint-Martin, de Moulinas et du Buis-d'Aps <sup>(3364)</sup>. Dans sa traversée de la plaine d'Alba, au passage sur l'emplacement de la ville antique, elle est dite en 1520 « chemin de Viviers à Villeneuve » <sup>(3365)</sup>.

Néanmoins, l'implantation en rive droite de l'Escoutay de deux *castra*, Alba et la Roche d'Aps, a entraîné la création d'un itinéraire secondaire traversant l'Escoutay. Ainsi, en 1359, la *via publica qua itur de Alpibus versus Villamnovam de Berco*, confronte une terre située quartier de *Pratis* reconnue en faveur de Giraud Adhémar, baron d'Alba, par noble Hugues *Giroardi*, de Villeneuve-de-Berg <sup>(3366)</sup> et nous savons qu'en 1520, cet axe se rattache à celui venant directement de Viviers immédiatement en rive gauche de l'Escoutay <sup>(3367)</sup>. La route passant par Alba doit traverser à deux reprises l'Escoutay, sans que l'on ne trouve mention d'aucun pont au Moyen Age, mais le caractère très torrentueux de la rivière qui est totalement à sec la majeure partie de l'année ne s'oppose aucunement à la présence d'un simple gué. Le toponyme des « Planchettes » situé à proximité du point de traversée de la rivière laisse néanmoins penser qu'un aménagement sommaire a pu exister <sup>(3368)</sup>. En outre, un hôpital est mentionné à l'extérieur des murs du village d'Alba, probablement le long de la route, non loin de l'église, à partir de 1352 <sup>(3369)</sup>.

Il est probable qu'un péage ait été prélevé dans l'étendue du mandement d'Alba. En 1393, le seigneur d'Alba, afferme pour trois ans les revenus qu'il avait aux lieux, territoires et mandements d'Alba, de Saint-Pons, de La Roche d'Aps et d'Allier. Parmi ces biens figurent les droits du péage <sup>(3370)</sup>. Bien que cela ne soit pas explicite, il est très probable que ce péage soit associé au château d'Alba, ou éventuellement à celui de la Roche d'Aps. En effet, le château de Saint-Pons n'étant pas en position pour percevoir un tel droit, celui d'Allier relevant du comte de Valentinois et les Adhémar n'y ayant tout au plus que quelques droits, ce droit ne peut s'appliquer qu'au château d'Alba dont ils sont pleinement seigneurs châtelains.

<sup>3364</sup> ) Aps, section A dite des Champs.

<sup>3365</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis, f° 697.

<sup>3366</sup> ) Acte notarié extrait des registres de Maître Chabrier, notaire à Grignan instrumentant pour la famille Adhémar de Grignan, seigneurs d'Aps. Registre coté « Aps » aujourd'hui perdu, mais publié partiellement par Filhet : « Aps féodal et ses dépendances », art. cité. p. 332.

<sup>3367</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis, f° 697.

<sup>3368</sup> ) Aps, section A dite des Champs.

<sup>3369</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis.

<sup>3370</sup> ) Acte notarié extrait des registres de Maître Chabrier, notaire à Grignan instrumentant pour la famille Adhémar de Grignan, seigneurs d'Aps. Registre coté « Semper » aujourd'hui perdu, mais publié partiellement par Filhet : « Aps féodal et ses dépendances », art. cité. p. 354.

## b- Du Teil à Alba

Au niveau d'Alba se greffe sur la route venue de Viviers par la vallée de l'Escoutay un axe arrivant du Teil en suivant la vallée du Frayol qui est dit en 1520 « chemin de Saint-Jean-le-Centenier à Montélimar »<sup>(3371)</sup>. Sur la majeure partie de son tracé, seule la carte de Cassini nous permet de le situer. A la sortie du Teil, le chemin emprunte d'abord la rive gauche de la vallée du Frayol en passant par Mélas. Du Teil à Mélas, le tracé actuel est l'héritier de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle, établi dans les années 1755 afin « d'en adoucir les montées et descentes qui sont comme inaccessibles »<sup>(3372)</sup>. Ce nouvel axe figure au cadastre sous le nom de « Grande route du Teil à Villeneuve » : néanmoins, le tracé ancien existe encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle, dit « Ancienne grande route »<sup>(3373)</sup>. Dans la traversée du hameau de Mélas, la route actuelle passe au sud de l'église du haut Moyen Age et de son baptistère ayant détruit par là même le village ecclésial aggloméré autour du lieu de culte et certainement les vestiges de l'abbaye de moniales du VII<sup>e</sup> siècle, alors que le tracé ancien s'inscrit très bien dans le parcellaire, longeant le cimetière paroissial au nord.

Au-delà de Mélas où elle est mentionnée en 1521<sup>(3374)</sup>, jusqu'au hameau du Pontet, la route continue en rive droite. Sur le cadastre napoléonien, elle est dite « Grande route d'Aubenas au Teil », sa très bonne inscription dans le parcellaire attestant de son ancienneté relative<sup>(3375)</sup>. Elle traverse ensuite le Frayol au lieu-dit du Pontet pour poursuivre en rive droite, le versant gauche devenant alors très abrupt. Nous n'avons trouvé aucun élément attestant la présence d'un pont en ce point au Moyen Age. Au-delà, le chemin continue dans la vallée du Frayol jusqu'à la plaine d'Alba. La route médiévale, tout comme l'axe figurant sur la carte de Cassini, emprunte le même tracé que la voie d'Antonin le Pieux qui a été étudiée en détail<sup>(3376)</sup>. Une borne milliaire en jalonne ponctuellement le parcours au quartier de Combes, peu après le Pontet<sup>(3377)</sup>, et quatre petits ponceaux d'origine probablement antique en précisent le tracé dans le même secteur<sup>(3378)</sup>. Le fait que la route moderne et contemporaine suive strictement le tracé

<sup>3371</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis, f° 697.

<sup>3372</sup> ) AD 07, C 844, n°1.

<sup>3373</sup> ) Le Teil, cadastre de 1811, section C dite de Mélas.

<sup>3374</sup> ) AD 07, 2E 2195 bis, f°680.

<sup>3375</sup> ) Le Teil, cadastre 1811, section G1 dite de la Sablière.

<sup>3376</sup> ) Rébuffat (R.) et Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, op. cit.. Malgré un titre qui évoque plus un guide touristique, cet ouvrage fait très précisément le point sur les connaissances actuelles concernant la voie d'Antonin le Pieux, appelée Voie des Helviens par l'érudition locale.

<sup>3377</sup> ) La borne milliaire dite des Combes, située à III milles de la cité d'Alba ainsi que les 17 autres bornes de cette cité ont fait l'objet d'une étude très détaillée. Cf. Napoli (J.) et Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. cité.

antique ainsi jalonné implique que ce dernier ne s'est jamais perdu et qu'il a continué à être utilisé tout au long du Moyen Age. Au débouché dans la plaine d'Alba, la route sert en 1384 de confront à une terre reconnue au seigneur d'Aubignas, située au manse de *Rabayas*<sup>(3379)</sup>, au bord du ruisseau de *Marcherii*<sup>(3380)</sup>. Non loin de Rabayas, au lieu de Vergier, elle confronte en 1521 une terre reconnue au seigneur d'Alba<sup>(3381)</sup>. Au débouché dans la plaine d'Alba, alors que la route quitte le mandement d'Aubignas pour entrer dans celui d'Alba, le toponyme de La Garde, associé précisément à une seule et unique maison mitoyenne avec la route, rappelle éventuellement la perception du péage d'Alba<sup>(3382)</sup>. Une fois dans la plaine d'Alba, la route antique se dirigeait vers la cité, située à un ou deux kilomètres au sud, détour qui n'a plus de raison d'être au Moyen Age après l'abandon total de celle-ci à la fin du V<sup>e</sup> siècle ou au début du VI<sup>e</sup> siècle<sup>(3383)</sup>. Le chemin de la fin du Moyen Age suit donc très probablement un tracé beaucoup plus droit passant par le nord de la plaine entre le quartier de Fontgiraud et celui du Pont où il traverse le ruisseau de Téoulemale. Rien n'indique toutefois qu'ait alors existé un pont à cet endroit. Bien qu'évitant la ville antique par le nord, ce chemin traverse la plaine d'Alba d'est en ouest sur un axe parallèle au *decumanus* urbain<sup>(3384)</sup>.

### c- D'Alba à Aubenas

Les deux chemins venus du Teil et de Viviers se rejoignent donc peu après Alba pour continuer vers Saint-Jean-le-Centenier où la route est mentionnée en 1319<sup>(3385)</sup>. D'Alba à Saint-Jean-le-Centenier, la route figurant sur la carte de Cassini semble directement être issue de l'axe médiéval, sa très bonne inscription dans le parcellaire laissant penser que ce n'est pas une création récente. Au débouché ouest de la plaine d'Alba, le cadastre indique la présence du toponyme « Lestrade » au bord duquel passe la route<sup>(3386)</sup>. A ce niveau, le cadastre napoléonien laisse apparaître quelques modifications de tracé

3378 ) Blanc (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens de l'Ardèche et de la Drôme », art. Cité, p. 79.

3379 ) Aubignas, cadastre de 1811, section B dite de Rabayas.

3380 ) Acte notarié extrait des registres de Maître Chabrier, notaire à Grignan instrumentant pour la famille Adhémar de Grignan, seigneurs d'Aps. Registre coté « *Semper* » aujourd'hui perdu, mais publié partiellement par Filhet : « Aps féodal et ses dépendances », art. cité. p. 408.

3381 ) AD 07, 2E 2195 bis, f°680.

3382 ) Aubignas, cadastre de 1811, section C dite d'Aubignas.

3383 ) Sur la cité d'Alba, cf. t. I, p. 473-474.

3384 ) Aps, cadastre de 1811, section A dite des Champs.

3385 ) AD 07, 2E 7627, f°55.

3386 ) Saint-Pons, cadastre de 1813 section F<sup>1</sup> dite de Pereyrol.



mineures le « chemin ancien » serpentant autour de la « Grande route de Viviers au Puy »<sup>( 3387 )</sup>. Au-delà, vers Saint-Jean, la continuité de la route ne pose pas de problème, l'itinéraire passant par Laborie et Charnier s'inscrivant en tous points très bien dans le parcellaire<sup>( 3388 )</sup>.

A partir de Saint-Jean-le-Centenier, l'itinéraire a subi un déplacement lié à la fondation de la bastide de Villeneuve-de-Berg.

### Par Mirabel

Le premier axe que l'on peut identifier, qui correspond au chemin antique<sup>( 3389 )</sup> est mentionné à plusieurs reprises. En 1319, la *viam per quam itur de Sancto Johene versus Albenatio*, ou encore dans le même acte la *stratam per quam itur versus Albenatio* passent au lieu-dit de la *Fayssa de Croza*<sup>( 3390 )</sup>. On peut suivre son tracé, dont la continuité est toutefois mal préservée de nos jours, par la Coste<sup>( 3391 )</sup>, puis par Vialette<sup>( 3392 )</sup>. Dans la traversée de la commune de Mirabel, la route de Viviers au Puy prend encore le nom de « Grand chemin d'Aubenas à Saint-Jean ». Nous pouvons le suivre par Lestrade<sup>( 3393 )</sup> et la descente de Coste-Raste<sup>( 3394 )</sup>. Le tracé du XIX<sup>e</sup> siècle correspond au chemin médiéval sauf en deux sections. D'une part, la route a été refaite et déportée vers le sud à la limite des communes de Saint-Jean-le-Centenier et de Mirabel, différence demeurant toutefois nettement identifiable sur le cadastre<sup>( 3395 )</sup> et renseignée par un plan de 1777<sup>( 3396 )</sup>. D'autre part, des modifications ont été apportées au tracé dans la descente de Coste-Raste où la construction d'épingles à cheveux a permis d'adoucir la pente<sup>( 3397 )</sup>.

3387 ) Saint-Pons, cadastre de 1813, section D dite des Blaches.

3388 ) Saint-Jean, cadastre de section D dite de l'Escoutay.

3389 ) Rébuffat (R.) et Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens, op. cit.*, p. 25.

3390 ) AD 07, 2E 7627, f°55.

3391 ) Saint-Jean-le-Centenier, cadastre de 1813, section L dite de Saint-Jean.

3392 ) Saint-Jean-le-Centenier, cadastre de 1813, section K dite des Hébrard.

3393 ) Mirabel, cadastre de 1813, section E dite de Guénibert.

3394 ) Mirabel, cadastre de 1813, section G dite de Coste-Raste.

3395 ) Mirabel, cadastre de 1813, section D dite de la Gleize.

3396 ) AD 07, C 783.

3397 ) Mirabel, cadastre de 1813, section G dite de Coste-Raste.

### Par Villeneuve-de-Berg

De Saint-Jean-le-Centenier à Mirabel, un second itinéraire parallèle au premier passe plus au sud, par Villeneuve-de-Berg. Il se sépare du précédent au niveau de Saint-Jean-le-Centenier pour se diriger par le quartier d'Argence puis par Lansas, où en 1347 une ouche confronte tout à la fois le chemin de Villeneuve à Viviers et l'Ibie<sup>(3398)</sup>. Ensuite, la route traverse de part en part la ville de Villeneuve-de-Berg dont la rue principale est désignée en 1372 comme la *carrerìa recta qua itur a loco Albenacii versus Vivariensis*<sup>(3399)</sup>. Entre la route figurant au cadastre napoléonien et l'itinéraire médiéval, seules deux modifications de tracé sont repérables. La première intervient au niveau du hameau de l'Argence, la route ancienne passant plus au nord que la grande route du XIX<sup>e</sup> siècle qui est le fruit de travaux récents, sans doute du XVIII<sup>e</sup> siècle. La seconde se situe peu avant Villeneuve où « l'ancienne route de Villeneuve à Viviers » est représentée sur le cadastre de 1813 parallèle à la « nouvelle route de Villeneuve à Viviers ». Ce quartier traversé par la route conduisant à Saint-Jean prend d'ailleurs encore de nos jours le nom de quartier du « chemin de Saint-Jean »<sup>(3400)</sup>.

Au niveau de Villeneuve-de-Berg, un péage est institué par l'acte de paréage conclu entre Philippe-le-Bel et l'abbé de Mazan aboutissant à la fondation de la bastide en 1284<sup>(3401)</sup>. La route longeant le château lui-même, la perception de ce dernier ne pose aucun problème aux officiers communs aux deux seigneurs, sans qu'il soit nécessaire, comme en d'autres cas, d'établir un poste distinct du château.

Dans Villeneuve-de-Berg, la route oblique vers le nord pour sortir de la ville par la porte de l'Hôpital, hôpital à proximité duquel un jardin confronte en 1407 le chemin d'Aubenas<sup>(3402)</sup>. Juste après, une terre reconnue dans le même terrier confronte tout à la fois le ruisseau de Chauvel et la route d'Aubenas<sup>(3403)</sup>. D'autres parcelles y figurant confrontent aussi la route qui va de Villeneuve à Aubenas. Elles sont situées aux terroirs de Champlause, et de la *Costa de Maistre Berengier*, qui tous deux se trouvent dans le vallon de Chauvel<sup>(3404)</sup>. Le tracé médiéval y chemine en rive sud du ruisseau et figure

<sup>3398</sup> ) Grimaud (A.): *Histoire de Villeneuve-de-Berg, op. cit.*, p. 51. L'original de l'acte n'a pu être retrouvé et les références données par l'auteur (AD 07, G 74) ne correspondent pas à un fonds d'archives concernant Villeneuve mais au chartrier de la collégiale Saint-Julien de Tournon. Il n'est pas précisé dans l'acte dont nous n'avons qu'une analyse que l'ouche en question est située au quartier de Lansas, mais la configuration des lieux le sous-entend. En effet, c'est le seul point où la route de Saint-Jean à Villeneuve et l'Ibie se rapprochent suffisamment pour qu'une terre puisse confronter les deux.

<sup>3399</sup> ) AD 07, 2E 32, f°31.

<sup>3400</sup> ) Villeneuve-de-Berg, cadastre de 1813, section B dite du Chemin de Saint-Jean.

<sup>3401</sup> ) Régné (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. 2 : *le développement politique et administratif du pays de 1039 à 1500*, p. 110.

<sup>3402</sup> ) Grimaud (A.): *Histoire de Villeneuve-de-Berg, op. cit.*, p. 78. Le terrier analysé par Albert Grimaud fait lui aussi partie du même fonds qui n'a pu être localisé, aussi nous faut-il nous contenter de l'analyse succincte qu'il en donne.

<sup>3403</sup> ) *Ibidem*, p. 79.

au cadastre sous le nom « d'ancien chemin de Villeneuve à Mirabel », par opposition à la « nouvelle route d'Aubenas à Villeneuve » qui passe au nord <sup>(3405)</sup> et qui est issue des travaux effectués en 1769 pour lesquels nous avons conservé un plan <sup>(3406)</sup>.

A l'extrémité du vallon de Chauvel, la route débouche dans la vallée de la Claduègne, rivière qui est probablement traversée par un gué existant dès 1284 mentionné implicitement dans le traité de paréage aboutissant à la fondation de Villeneuve-de-Berg <sup>(3407)</sup>. Sur la carte dressée à la demande des états du Vivarais en 1790, la route passant par Lavilledieu, qui est devenue notre R.N. 102, n'est encore qu'un modeste chemin. La route principale de Villeneuve à Aubenas se dirigeait vers le nord, en direction de Mirabel. Mentionnée en 1319 <sup>(3408)</sup>, elle passe par le quartier de la Plaine, puis par la Chade <sup>(3409)</sup> et enfin se rattache au niveau de la Prade <sup>(3410)</sup> au premier itinéraire venu directement de Saint-Jean-le-Centenier que nous avons déjà décrit. Quelques modifications ponctuelles de tracé sont aisément localisables à l'aide du plan dressé avant leur réalisation dans les années 1760 <sup>(3411)</sup>.

### De Mirabel à Aubenas

La route de Viviers au Puy se subdivise donc en deux itinéraires au niveau de Villeneuve-de-Berg qui se rejoignent au niveau de Coste-Raste pour continuer jusqu'à Saint-Privat et Ucel.

Après Mirabel, la route traverse l'Auzon, modeste rivière descendue du plateau du Coiron par un pont, encore baptisé « Pont Vieux » en 1813 <sup>(3412)</sup>, et dont les vestiges d'une pile subsistent. Il a parfois été attribué à l'Antiquité eu égard au passage de la voie <sup>(3413)</sup> conduisant au Puy et à la proximité du X<sup>e</sup> milliaire de la cité d'Alba <sup>(3414)</sup> au droit duquel la voie d'Antonin le Pieux oblique vers le sud. Néanmoins, il est difficile d'être affirmatif à la seule vue des vestiges très ténus. Seul l'appareil de petits blocs

<sup>3404</sup> ) Villeneuve-de-Berg, cadastre de 1813, section L dite de Villeneuve.

<sup>3405</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3406</sup> ) AD 07, C 767.

<sup>3407</sup> ) AD 07, 3H 1, f°11.

<sup>3408</sup> ) AD 07, 2E 7627, f°55.

<sup>3409</sup> ) Mirabel, cadastre de 1813, section I dite de la Chade.

<sup>3410</sup> ) Mirabel, cadastre de 1813, section G dite de Coste-Raste.

<sup>3411</sup> ) AD 07, C 770, n°1.

<sup>3412</sup> ) Lavilledieu, cadastre de 1813, section C dite du Saut.

<sup>3413</sup> ) Blanc (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens de l'Ardèche et de la Drôme », art. cité, p. 81.

parallélépipédiques rappelle la maçonnerie antique, et non les appareils médiévaux et postérieurs souvent plus grands, mais c'est un critère bien fragile qui impose la plus grande prudence.

Au-delà, la continuité du chemin par le sud de Lussas puis par le hameau de Mias <sup>( 3415 )</sup> est nette jusqu'au pas de l'Echelette. Sur le cadastre figurent deux quartiers de l'Echelette, témoignant du déplacement de l'itinéraire. Au nord du col, l'Echelette correspond à la route actuelle, construite en 1763 <sup>( 3416 )</sup>, alors qu'au sud, l'Echelette vieille évoque le passage de la route antique et médiévale. A ce niveau, celle-ci descend sur le versant très abrupt de la vallée de la Louyre jusqu'au bord de l'Ardèche ce qui explique le toponyme. Le tracé de la route de l'Echelette vieille est encore très visible sur le terrain, taillé dans le rocher au plus fort de la pente, ou encore construit sur des murs de soutènement en pierre sèche. Un plan parcellaire des années 1770 nous indique que le tracé de la route et des parcelles qui l'entourent n'ont absolument pas évolué depuis le XIV<sup>e</sup> siècle. En effet, le tenancier de chaque parcelle est indiqué, ainsi que les tenanciers précédents avec les références des compoix et des terriers <sup>( 3417 )</sup> permettant un suivi sur quatre siècles, le plus ancien terrier mentionné étant de 1379. Le texte de chaque reconnaissance de 1379 est donné et on apprend ainsi que la terre de Pons Duchier confronte « Lechelette », ou qu'en 1390 Pons Gasteau tient aussi une terre longeant « l'Echelette », de même qu'en 1405 celle de Jean Amblard confronte tout à la fois le ruisseau de Louyre et « Lechelette ». Au bas de l'Echelette, la route traverse le ruisseau de Louyre. Aucun pont n'apparaît dans les reconnaissances des années 1379 et 1405, ni dans le compoix de 1595. Il faut attendre celui de 1679 pour que le premier ouvrage soit mentionné.

Au pied du plateau de Jastres, la route actuelle traverse la plaine alluviale de Saint-Privat, formée par les fluctuations du cours de l'Ardèche. Le cadastre laisse penser qu'il n'en était pas de même au Moyen Age tant la route rectiligne figurant sur nos cartes, et dite en 1834 « route des Echelettes », se superpose au parcellaire laniéré qui est perpendiculaire au cours de l'Ardèche. Au contraire, le chemin ancien passait plus au nord par le quartier de Prat-neuf <sup>( 3418 )</sup>, contournant la plaine inondable et de formation semble-t-il récente, peut-être même tardi ou postmédiévale <sup>( 3419 )</sup>. La route traversant la plaine est déjà établie au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais les crues de l'Ardèche qui sort fréquemment de son lit à ce niveau créent bien des soucis aux agents voyers des Etats

<sup>3414</sup> ) Sur le carrefour de voies antiques se trouvant à proximité du milliaire X et sur ce dernier, cf. Napoli (J.) et Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. Cité, p. 76-77. Grégoire (G.) : « La borne milliaire de Mirabel », art. cit.

<sup>3415</sup> ) Lussas, cadastre de 1813, section H2 dite d'Eyrias.

<sup>3416</sup> ) AD 07, C 770.

<sup>3417</sup> ) AD 07, C 770, n°1 bis.

<sup>3418</sup> ) Saint-Privat, cadastre de 1834, section A <sup>3</sup> dite de la Plaine.

<sup>3419</sup> ) Renseignement Ludovic Maillou, doctorant en géomorphologie, université d'Aix-Marseille.

du Vivarais, contraints de concevoir un vaste programme d'endiguement mis en place en 1760<sup>(3420)</sup>.

Au débouché de la plaine de Saint-Privat, la route traverse la rivière de Luol au niveau du hameau de Luol selon une configuration toponymique courante<sup>(3421)</sup>. Nous n'avons trouvé aucune mention de pont au Moyen Age, mais l'ouvrage actuel peut en raison de ses caractères architecturaux, prétendre à une relative ancienneté et avoir été construit au XV<sup>e</sup> ou au XVI<sup>e</sup> siècle, au moins pour ses parties basses<sup>(3422)</sup>. Ensuite, le chemin continue jusqu'au quartier du pont d'Ucel en suivant sensiblement le même tracé que la route actuelle, à l'exception d'une rectification nettement visible à l'entrée est du faubourg de Pont-d'Ucel<sup>(3423)</sup>.

Bien que la ville soit indiquée explicitement dans l'itinéraire de Bruges, la route ne passe pas à Aubenas même qui est situé un ou deux kilomètres au sud du tracé, en rive droite de l'Ardèche. Pour y arriver, le voyageur doit traverser un pont construit dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(3424)</sup>. Rien ne permet toutefois de savoir s'il y a eu un bac auparavant, mais remarquons que l'Ardèche est à ce niveau assez large, ce qui implique la présence de nombreux bancs de graviers permettant le plus souvent de traverser à gué ou sur une simple planche. Au débouché du pont, la route traverse le faubourg du Pont-d'Aubenas, dont la rue principale porte encore de nos jours le nom évocateur de « Rue de Lestra » et où le passant s'acquitte du péage d'Aubenas, un poste de perception étant établi sur le pont lui-même dès 1276 au moins<sup>(3425)</sup>. Entre le faubourg du Pont-d'Aubenas et la ville même, la route figurant au cadastre napoléonien s'inscrit très mal dans le parcellaire ce qui laisse penser qu'elle est récente, à la différence d'un sentier gravissant brutalement le versant, dit encore de nos jours « Chemin des Anes » et qui doit être l'héritier de la route médiévale.

#### d- De Villeneuve-de-Berg à Aubenas par Lavilledieu et Ville

A la fin du Moyen Age et jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle, il ne fait aucun doute que la route

<sup>3420</sup> ) AD 07, C 845, n°23.

<sup>3421</sup> ) Saint-Privat, cadastre de 1834, section A<sup>3</sup> dite de la Plaine

<sup>3422</sup> ) Il s'agit à l'heure actuelle d'un pont à deux arches en plein cintre extradossées doté d'avant-becs triangulaires remontants jusqu'au tablier. Deux voir trois reprises très nettes indiquent toutefois que le pont a eu à subir à plusieurs reprises les assauts destructeurs des crues. Certes, nous ne sommes en présence d'aucun élément architectural pouvant permettre de dater l'ouvrage avec certitude, mais la conjonction de l'arc en plein cintre extradossé et des avant-becs remontant ainsi que les nombreuses reprises de maçonneries laissent penser que nous pouvons être en présence d'un pont antérieur au XVII<sup>e</sup> siècle, peut-être des XV<sup>e</sup> et XVI<sup>e</sup> siècles.

<sup>3423</sup> ) Ucel, cadastre de 1834, section B<sup>2</sup> dite du Pont.

<sup>3424</sup> ) AD 07, 17H 1, f°53.

<sup>3425</sup> ) B.N.F., Nouvelles Acquisitions Latines, Ms 3381.

principale de Villeneuve à Aubenas est l'axe que nous venons de décrire, passant par Mirabel, mais il faut toutefois suggérer l'existence d'une autre route passant par Lavilledieu. Cette seconde route suit un tracé proche de la route actuelle passant par la Côte de Ville construite dans les années 1760 dont le devis daté de 1761 mentionne à de très nombreuses reprises le « chemin vieux » ou « l'ancien chemin ». Il permet ainsi de suivre précisément les changements du tracé <sup>(3426)</sup>. La route médiévale se sépare de la route de Mirabel à la sortie du vallon de Chauvel, puis se dirige vers Lavilledieu par le quartier de Bourdaric, où elle franchit le ruisseau du même nom <sup>(3427)</sup>. Après Lavilledieu, elle traverse le plateau de Gras par un tracé parallèle à l'actuelle R.N. 102 ? mais décalé d'une cinquantaine de mètres au sud <sup>(3428)</sup>, puis gagne la Côte de Ville. En 1332, une terre située au terroir de *Rieu Chalvet* confronte l'*itinere publico antiquo* d'Aubenas à Villeneuve <sup>(3429)</sup>. A l'heure actuelle, le territoire de *Rieu Chalvet* ne figure plus sur le cadastre ni dans les matrices, pourtant plus complètes d'un point de vue toponymique. Le fait qu'il soit traversé par la route de Villeneuve permet toutefois d'affirmer qu'il se situe au quartier de Ville (plus au nord, la route ne pourrait pas passer, se heurtant aux falaises de Jastres et plus au sud, le terroir de Rieu Chalvet ne se trouverait plus sur le mandement d'Aubenas, mais sur celui de Vogüé). Le territoire de Rieu Chalvet pourrait donc s'apparenter à celui de Combe Chaude par corruption de Chalvet. Certes, Chalvet évoque plus les défrichements que la chaleur, mais sur le cadastre de 1834, la Combe Chaude est parcourue par l'ancien chemin d'Aubenas à Lavilledieu qui pourrait être ainsi l'héritier du tracé médiéval d'Aubenas à Villeneuve <sup>(3430)</sup>. En outre, il est à noter que le quartier de Ville est un point où l'Ardèche semble avoir été traversée sans trop de difficultés, puisque la commune d'Aubenas s'étend sur les deux rives, ce qui n'est jamais le cas ailleurs. Pourquoi cet itinéraire est-il dit « ancien » en 1332 ? Sans doute que l'ouverture du pont d'Aubenas dans les dernières décennies du XIII<sup>e</sup> siècle a entraîné sa désaffectation puisqu'il impose un passage à gué, aucun pont ne traversant l'Ardèche ici avant le XIX<sup>e</sup> siècle. Même en 1761 lorsqu'il est question de modifier cet axe afin d'en faire (ou d'en refaire) le chemin principal de Villeneuve-de-Berg à Aubenas, aucune proposition de pont n'apparaît, mais un simple bateau doit y être mis en place <sup>(3431)</sup>. Cette désaffectation est entérinée lorsqu'en 1384 une terre située au quartier de Saint-Martin ne confronte plus la vieille route de Villeneuve comme en 1332 mais simplement le chemin d'Aubenas à Ville <sup>(3432)</sup>.

<sup>3426</sup> ) AD 07, C 844, n°29.

<sup>3427</sup> ) Lavilledieu, cadastre de 1813, section A dite de Lavilledieu.

<sup>3428</sup> ) Lavilledieu, cadastre de 1813, section B<sup>2</sup> dite du Grand Bois.

<sup>3429</sup> ) AD 07, 2E 38, f°61v°.

<sup>3430</sup> ) Aubenas, cadastre de 1834, section C dite de Ville.

<sup>3431</sup> ) AD 07, C 844E, n°30.

<sup>3432</sup> ) AD 07, 2E 35, f°121.

### e- D'Aubenas à Montpezat

En direction du Puy, le chemin continue vers Montpezat où *l'itinere publico tendente de Montepesato apud Albenassium* est mentionné à plusieurs reprises tout au long des trois derniers siècles du Moyen Age, comme en 1460<sup>(3433)</sup>. Pour s'y rendre, la route suit la rive gauche de l'Ardèche par Ucel, où elle est mentionnée en 1383<sup>(3434)</sup>, et Vals. Etant donné le caractère très abrupt du versant montagneux dominant l'Ardèche à ce niveau, la route médiévale ne devait pas pouvoir s'écarter de l'étroite bande de terre parallèle à la rivière où passe aussi la route actuelle. Ce n'est qu'au niveau du *castrum* d'Ucel que la route médiévale diverge de l'axe actuel. En effet, à la différence de ce dernier qui est de construction récente, elle traverse le *castrum*<sup>(3435)</sup>. Au niveau d'Ucel, la route doit traverser le Sandron sur lequel un pont existe au moins depuis 1451<sup>(3436)</sup>. Un important pulvérage se lève à Ucel, renseigné dès 1308<sup>(3437)</sup> et peut-être un péage qui n'est toutefois que très allusivement indiqué en 1453 lorsque les habitants d'Antraigues sont exemptés de nombreux droits de péage appartenant aux Montlaur, dont le pont d'Aubenas et son mandement, Ucel, le pont Allueyre, etc.<sup>(3438)</sup>. Pour finir, un unique acte de 1451 nous apprend l'existence d'une maladrerie à Ucel<sup>(3439)</sup>. Le toponyme de la Maloutière, au lieu-dit du Sartre, nous en rappelle l'emplacement avec précision.

A Vals, la route traverse la Volane sur un pont existant depuis la fin du XV<sup>e</sup> siècle au moins<sup>(3440)</sup>, seul le cadastre napoléonien permet de le localiser tant la physionomie des berges de la rivière a changé avec l'essor du quartier thermal à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

### De Vals à Meyras par Setias

Après Vals, la route principale s'élève vers l'ouest en quittant la vallée de l'Ardèche. Elle figure ici sur le cadastre napoléonien sous le nom de « Chemin de Montpezat à Vals » ou « de Montpezat à Aubenas »<sup>(3441)</sup>. A la sortie de Vals, elle suit la vallée de la Voltour

3433 ) AD 13, 56H 2751.

3434 ) AD 07, 2E 35, f°93.

3435 ) Ucel, cadastre de 1834, section B<sup>1</sup> dite du Pont.

3436 ) AD 07, 2E 98, f°29.

3437 ) AD 07, 19J 91.

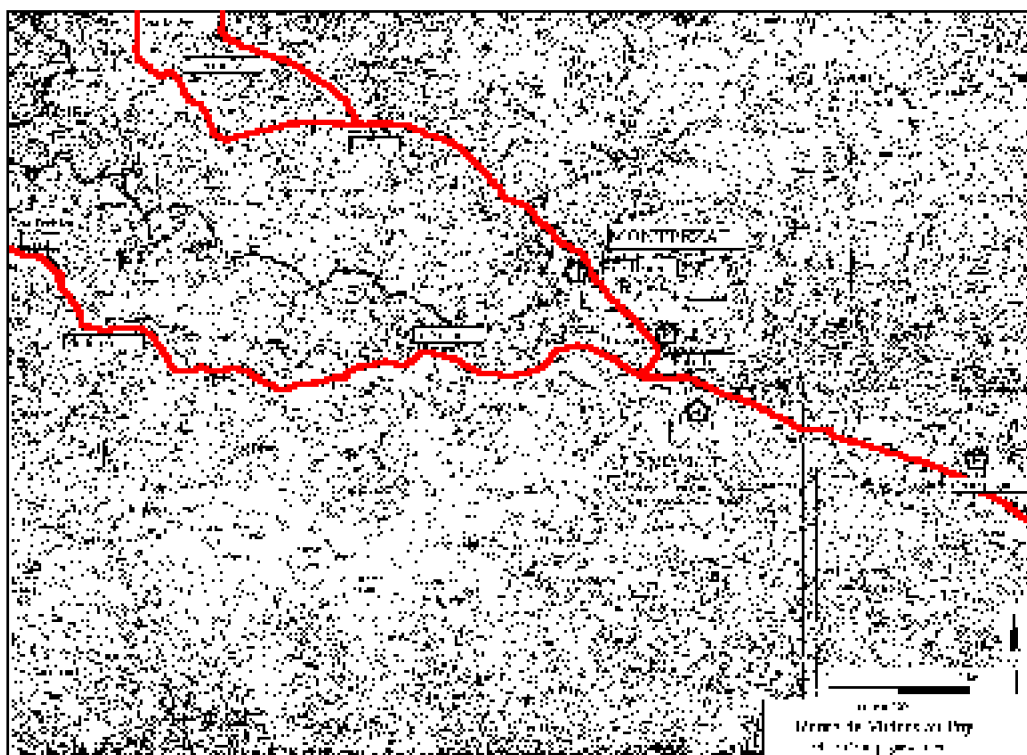
3438 ) AD 07, 2E 272.

3439 ) AD 07, 2E 98, f°29.

3440 ) Mazon (A.) : « Note historique sur Vals-les-Bains », *art. cité*, p. 327. Nous n'avons pu retrouver l'acte cité par Albin Mazon, qui semble provenir d'un fonds privé.

3441 ) Vals, cadastre e 1834, tableau d'assemblage.

puis gagne le col de Longe-Serre par le quartier du Tracol, au nom évocateur du passage de la route <sup>(3442)</sup>. Au-delà, elle est mentionnée en 1449 au hameau de Setias, où l'*itinere publico et regio* est au centre d'un conflit survenu entre deux paysans, Michel et Etienne Darles, qui sont accusés par le lieutenant du juge royal de Vivarais et Valentinois d'avoir dégradé le chemin passant au lieu-dit de *Setiacum*, à proximité immédiate de la maladrerie de Meyras <sup>(3443)</sup>.



Carte n°129

Après Setias, la route rejoint la vallée de la Fontaulière qu'elle doit traverser, le versant de rive gauche étant trop abrupt pour lui livrer passage. A l'heure actuelle, le franchissement se fait au pont de Veyrières, mais cet ouvrage n'apparaît pas dans la documentation médiévale pourtant abondante et rien d'un point de vue architectural ne

<sup>3442</sup> ) Vals, cadastre de 1834, section F<sup>3</sup> dite de Tessau.

<sup>3443</sup> ) AD 07, 2E 1566, f°72v°.



permet de lui assigner une origine médiévale. Par contre, le toponyme le Gua<sup>(3444)</sup>, situé à une cinquantaine de mètres en aval, signale un point de franchissement naturel de la rivière, utilisé certainement avant la construction du pont. Le lit de la Fonteaulière y est constitué de grandes plaques d'orgues basaltiques permettant d'installer une planche sans trop de difficultés.

### De Vals à Meyras par les bords de l'Ardèche

De Vals au Gua, un autre itinéraire peut être suggéré : au départ de Vals, il suit encore l'Ardèche en rive gauche, ne pouvant s'en écarter eu égard aux fortes contraintes de relief, passant par Arlix, puis Chamblas<sup>(3445)</sup>. Peu après Chamblas, il quitte les bords de l'Ardèche pour s'élever en direction du quartier de Malpas, au nom évocateur des difficultés de circulation liées à la forte pente, puis du Serre de la Garde qui peut marquer la limite des mandements de Vals et de Meyras<sup>(3446)</sup>, puis par Setias où il rejoint le chemin venu de Vals par Longe-Serre.

A ce niveau, l'érudition a souvent tracé un troisième chemin passant par le bord de la l'Ardèche jusqu'au Gua, par les quartiers des Issoux puis de Bayssan<sup>(3447)</sup>. Néanmoins, la documentation médiévale place irréfutablement la route principale à Sétias, alors qu'aucun axe important ou vestige d'axe important n'est visible sur le cadastre, ce qui laisse penser qu'aucune route majeure ne suivait ici l'Ardèche<sup>(3448)</sup>. Au-delà du Gua, la route continue en rive droite de la Fonteaulière jusqu'à Montpezat, en passant en 1492 par la *mansus de Lestrada*<sup>(3449)</sup>.

Au mas de Lestrade, vient se greffer un axe reliant la route d'Aubenas à Thueyts à la route d'Aubenas à Montpezat et au Puy. En 1372, le chemin qui va *a loco Albenacii et per locum ecclesia de Mayrassio versus Montempezzatum* est mentionné dans une lettre patente de Charles V imposant d'y faire des travaux, ce qui nous permet de savoir qu'il passe à Meyras même avant de descendre sur la vallée de la Fonteaulière<sup>(3450)</sup>. Entre Ardèche et Fonteaulière, le tracé de la route ne pose donc pas de problème et il est facile à identifier sur le cadastre. Quittant l'Ardèche peu après le pont du Barutel, il s'élève vers Meyras par le quartier de La Coste<sup>(3451)</sup>, puis passe à l'église Saint-Pierre de Meyras où

3444 ) Meyras, cadastre de 1838, section C<sup>3</sup> dite de Meyras.

3445 ) Vals, cadastre de 1834, section F<sup>3</sup> dite de Tessau.

3446 ) Vals, cadastre de 1834, section F<sup>1</sup> dite de Tessau.

3447 ) Martin (A.-V.-J.) : « Sur les routes du Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 221.

3448 ) Niègles, cadastre de 1832, section A<sup>2</sup> dite de l'Eglise.

3449 ) AD 07, 51J 139, f°20.

3450 ) AD 34, A 6, f°101r°.

3451 ) Meyras, cadastre de 1838, section C<sup>3</sup> dite de Meyras.

il est donc mentionné en 1371. Au delà, sur le versant Fonteaulière, la route passe par la Croix des Molières et Comberasal avant d'arriver au droit du pont d'Aulière où elle rejoint l'axe venant d'Ucel. A la descente dans la vallée de la Fonteaulière, les quelques aménagements de roulage effectués apparaissent bien sur le cadastre ainsi que l'itinéraire précédent dont l'identification se fait sans difficulté grâce à la chronologie relative des différents axes au niveau de tous les carrefours <sup>(3452)</sup>.

Entre Setias et le Gua, la route passe au droit du château de Meyras auquel sont peut-être attachés des droits de péage. En effet, par une lettre datée du 20 mai 1737, l'Intendance de Montpellier note l'existence de divers droits de péages, leudes et pulvérages à supprimer expliquant « qu'il se perçoit plusieurs droits de peage par terre, ou leude et pulverage dans le Bas-Vivarais, scavoir [...] au Pont de La Beaume et a Meyras un droit de peage et pulverage au profit du sieur de Choisinet » <sup>(3453)</sup>. Ce péage n'est toutefois pas mentionné au Moyen Age, mais le château de Meyras et donc les droits qui en dépendent ne sont que très mal renseignés. Ce château est entre les mains de la famille de Roche dont nous n'avons pas conservé de chartier important et, en outre, il est marginal dans leurs domaines. Cette situation explique peut-être le silence des sources sur ce péage que nous inclinons toutefois à croire médiéval. En effet, les péages apparaissant postérieurement au Moyen Age ne sont que rarement rattachés à un château chef-lieu de mandement dans le cadre du droit de ban, mais souvent à des fiefs de second ordre. Ce n'est pas le cas ici, puisque Meyras est chef-lieu de mandement dès le tout début du XIII<sup>e</sup> siècle au moins, et sans doute dès le XII<sup>e</sup> <sup>(3454)</sup>. Il est donc très probable que ce péage ait existé dès les trois derniers siècles du Moyen Age, mais où se percevait-il ? Sans doute au niveau du Gua qui constitue un point de passage impératif par où tous les voyageurs transitaient.

Du mas de Lestrade à Montpezat, le cadastre permet de restituer un cheminement par les lieux de Champagne et des Soubeyrols avec un tracé globalement similaire à celui de l'actuelle R.D. 536 : en effet, l'existence d'aucun autre axe n'est décelable dans l'étroite plaine qui se développe entre la rivière et les hautes crêtes qui la domine au sud. Une maladrerie était implantée au début du XIV<sup>e</sup> siècle au quartier de Champagne, non loin de la route <sup>(3455)</sup>.

A l'entrée de Montpezat, juste avant la Fonteaulière, la route passe devant la maladrerie de Montpezat <sup>(3456)</sup> puis elle retraverse la Fonteaulière par un pont mentionné dès 1300 comme confront d'une parcelle reconnue à la famille de Montlaur, seigneur de Montpezat <sup>(3457)</sup>. La très brusque descente vers le pont, le lit de la rivière formant ici de véritables gorges, prend le nom évocateur d'Echelette, *Loschale* en 1300 <sup>(3458)</sup>, le

<sup>3452</sup> ) Meyras, cadastre de 1838, section C<sup>1</sup> dite de Meyras.

<sup>3453</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>3454</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 2, p. 204.

<sup>3455</sup> ) Fonds privé à Montpezat, communiqué par Laurent Haond.

<sup>3456</sup> ) *Ibidem*.

passum de Scala en 1340<sup>(3459)</sup> et le chemin qui y passe est dit en 1460 *itinere publico de Leschale*<sup>(3460)</sup>. Le passage de la route à Montpezat est attesté à de nombreuses reprises tout au long des deux derniers siècles du Moyen Age, Montpezat constituant l'étape suivant Aubenas dans l'*Itinerarium de Brugis* décrivant l'axe général de la route. Un péage est rattaché au château de Montpezat au moins depuis le XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(3461)</sup>, mais sa situation excentrée par rapport à l'axe de circulation impose la présence de plusieurs postes de perception en différents points du mandement, à Champagne, Aulière, et à l'entrée même du bourg de Ville Basse, peu après le pont permettant de traverser la Fonteaulière<sup>(3462)</sup>.

## f- De Montpezat au Béage

Après Montpezat, la route affronte les rudes pentes du col du Pal, la *Costam Palis* de 1403<sup>(3463)</sup>, gravissant 500 à 600 mètres de dénivelé en trois à quatre kilomètres de cheminement. Deux itinéraires principaux peuvent être identifiés, sans retenir ici les nombreuses variantes ponctuelles entre le hameau du Fau et le Col du Pal<sup>(3464)</sup>.

### Par le hameau du Fau

Le premier traverse totalement le bourg de Ville-Basse constituant le premier pôle de développement urbain de Montpezat structuré de part et d'autre d'une unique rue qui est la route de Viviers au Puy. Cette rue est très explicitement appelée *strata publica Montispesati* en 1392<sup>(3465)</sup> et *strata Montispezati Inferiori* (Ville-Basse), en 1492<sup>(3466)</sup>. Ensuite, après la traversée de Ville-Basse, la route se dirige vers Ville-Haute puis vers le quartier du Fau et gagne très directement le col du Pal où un apparaît en 1291 mais

<sup>3457</sup> ) Fonds privé à Montpezat, communiqué par Laurent Haond, terrier de Montlaur de 1300, f°63v°.

<sup>3458</sup> ) *Ibidem*, f°52v°.

<sup>3459</sup> ) AD 07, 2E 5888, f°406.

<sup>3460</sup> ) AD 13, 56H 2751.

<sup>3461</sup> ) AD 07, 19J 91, pièce 5.

<sup>3462</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>3463</sup> ) AD 07, 39J 400.

<sup>3464</sup> ) Cf. Haond (L.) : *Les pavés de la Côte du Pal, voyage au Fau et au Pal, villages frontières entre Hautes-Cévennes et Montagne ardéchoise, op. cit.*, p. 62-83. L'auteur y détaille à l'aide des sources médiévales et des documents modernes dépouillés exhaustivement les différents tracés de la « route du Pal » et présente la chronologie de ses aménagements successifs.

<sup>3465</sup> ) AD 07, 13H 2, f°39.

<sup>3466</sup> ) AD 07, 51J 139, f°47.

semble avoir disparu par la suite <sup>( 3467 )</sup>. Ce chemin est dit en 1300 *strata del Pal* ou encore *strata publica de Fano tendente versus Palum* lorsqu'il longe les parcelles reconnues par Jean Pillat, du Fau, en faveur de Pons de Montlaur <sup>( 3468 )</sup>. En 1472, la maison de Jacques Raynaud, forgeron du hameau du Fau, confronte *l'itinere publico quo itur de loco Montispesati apud Palum* <sup>( 3469 )</sup>. Pour finir, en 1475, c'est un jardin reconnu par Claude Pilat, du Fau, qui confronte *l'itinere quo itur de Montepesato apud Palum* <sup>( 3470 )</sup>.

### Par le hameau des Chalvets

Le second tracé se sépare du premier axe à l'entrée de Montpezat, puis gravit la serre en direction du hameau des Chalvets où est mentionné en 1475 *l'itinere regio per quod itur de Montepesato ad Costam Palis* qui confronte une terre reconnue par Pierre Clément, du hameau du Fau, en faveur de noble François de Blou <sup>( 3471 )</sup>. Après Chalvet, la route royale continue vers le Pal de façon très nette par le Bois de Mont Serre et le quartier de Ragnier. Ce tracé de crête est postérieur à celui cheminant au fond de la vallée par le Fau, ainsi que l'indique nettement la chronologie des deux carrefours, à Montpezat et au Pal.

### Au-delà du col du Pal

Après Montpezat et la côte du Pal, l'itinéraire Brugeois que nous suivons depuis Viviers signale la route au Béage, sur le plateau Vivaro-vellave. Pour s'y rendre, elle oblique vers le nord après le col du Pal et passe par Usclades où elle est mentionnée en 1321 sous le nom de *strata* d'Usclades <sup>( 3472 )</sup>. Rien n'indique avec certitude qu'il s'agit bien de la route de Viviers au Puy. Néanmoins, le singulier employé ici ne laisse subsister aucun doute sur le fait qu'il s'agit bien d'elle, seul axe important d'Usclades. Du Pal à Usclades, la route se dirige en direction du lac Ferrand qui est contourné par l'est, puis le chemin, nettement identifiable sur le cadastre, passe à Rieutord où il traverse la Loire vraisemblablement sans qu'aucun pont n'ait existé là au Moyen Age. En effet, le fleuve n'est encore qu'un modeste torrent très facilement traversable sur une simple planche ou à gué et, en 1344, la route la franchit au *vadum vocato de Rabayrinas* <sup>( 3473 )</sup>. Ce gué du XIV<sup>e</sup> siècle correspond à l'actuel gué des Rabeyrins qui se situe dans le méandre que la Loire décrit

<sup>3467</sup> ) AD 43, hôtel-dieu, 1B 537.

<sup>3468</sup> ) Fonds privé à Montpezat, communiqué par Laurent Haond.

<sup>3469</sup> ) AD 07, 51J 139.

<sup>3470</sup> ) AD 07, 42J 359, f°36.

<sup>3471</sup> ) AD 07, 42J 359, f°54.

<sup>3472</sup> ) AD 07, 3H 1, f°1. Analyse donnée par Régné (J.) : « L'abbaye de Mazan », art. cité, p. 243-245.

<sup>3473</sup> ) AD 07, 3H 1, f°95.

au sud d'Usclades, au quartier de Côte de Loire <sup>( 3474 )</sup>. Là encore, l'hydronyme devient le toponyme du point de franchissement de la rivière.

Au niveau du Pal, la route entre dans le mandement de Géorand. Néanmoins, la position excentrée du château ne permet aucunement la levée d'un péage, ce qui implique la présence de postes de perception, dont un est situé à Usclades même, et dont le fonctionnement est réglé en 1321 par transaction entre le seigneur de Géorand, Béraud Ytier, et l'abbaye voisine de Mazan, cojusticiaire du lieu <sup>( 3475 )</sup>.

Au nord d'Usclades, deux routes s'offrent au voyageur. L'axe principal décrit dans l'itinéraire de Bruges passe par le Béage, mais il peut aussi continuer vers Le Puy en passant par les Estables par la *strata de Sepou* que nous avons déjà présentée, ce qui représente toutefois un détour sensible. A la sortie d'Usclades, la route principale borde le domaine mazanais de Boutergues dont elle sert de limite ouest en 1318 lors d'une transaction entre l'abbaye et le prieur du Cros-de-Géorand <sup>( 3476 )</sup>. Au-delà, elle transite par Bérourard et Clavel sur une section où elle sert de limite de paroisse entre Sainte-Eulalie à l'est et Saint-Pierre du Béage à l'ouest. Ensuite, elle traverse le Tauron sur un gué mentionné en 1249, le *vadum de Tauro*, servant de borne aux limites des biens et droits alors vendus à l'abbaye de Mazan par Pierre Ytier, seigneur de Géorand, sa femme et son fils <sup>( 3477 )</sup>. Ces limites permettent de le localiser approximativement à l'emplacement du Pont de Tauron figurant sur la carte de Cassini qui est dit ruiné sur le cadastre napoléonien <sup>( 3478 )</sup>, mais nous ne pouvons préciser si ce pont existait déjà à la fin du Moyen Age. Remarquons toutefois que le Tauron n'est qu'un très modeste ruisseau aisément franchissable sans ouvrage d'art quelle que soit la saison. Après le Tauron, la continuité de la route est repérable sans difficulté jusqu'au Béage en passant par Les Randes, puis par Soyons <sup>( 3479 )</sup>.

### g- Du Béage au Puy

Au Béage, la route doit traverser la Veyradeyre, par un pont mentionné en 1464 à proximité duquel se trouve une auberge <sup>( 3480 )</sup>. La Veyradeyre coule au fond d'une gorge encaissée dans laquelle il n'est pas aisé de descendre et nous ne pouvons que suggérer, à la lecture du cadastre, l'existence d'un chemin assez direct dans le prolongement de la

<sup>3474</sup> ) Usclades-et-Rieutord, cadastre de 1838, section B dite d'Usclades.

<sup>3475</sup> ) *Ibidem*. Sur le péage, cf. t. I, annexe n°13.

<sup>3476</sup> ) AD 07, 3H 1, f°70.

<sup>3477</sup> ) AD 07, 3 H 1, f°208.

<sup>3478</sup> ) AD 07, 3P 1596. Etat de section de la commune de Sainte-Eulalie, croquis précédent l'état de section et représentant les limites de la commune.

<sup>3479</sup> ) Le Béage, cadastre de 1837, section D <sup>1</sup> dite du Crouzet.

<sup>3480</sup> ) AD 07, C 616.

route venue d'Usclades <sup>( 3481 )</sup>. A ce niveau, la route traverse le mandement du Béage et passe non loin de ce château, mais la documentation le concernant, au demeurant très pauvre, ne nous a livré l'existence d'aucun péage.

Au-delà du pont, le passage de la route est mentionné en 1219 <sup>( 3482 )</sup> au lieu-dit de l'Argentière. Robert, évêque du Puy, et Pons de Montlaur sont alors en conflit au sujet de divers droits sur les routes traversant le Velay, l'évêque réclamant le droit de *conducere et custodire mercatores transeuntes de la Ceouche usque ad Podium, et ab Argenteria usque ad civitatem Aniciensem* <sup>( 3483 )</sup>. Au quartier d'Argentière, le toponyme « l'Estrade » permet de situer plus précisément le passage de la route médiévale. Quittant le pont du Béage, elle se dirige vers le Chabanis, puis les Pradets <sup>( 3484 )</sup>, passe à l'Estrade et continue par Le Végis et la Citrouze afin d'arriver à Présailles. Sur cette section, un autre tracé peut être proposé. Il subsiste encore partiellement comme route, mais se trouve le plus souvent réduit à l'état de limite parcellaire ou de simple haie vive. A partir des Pradets, il passe au sud du précédent par Chaulet, formant un chemin rectiligne jusqu'à Présailles et au-delà en direction du Monastier. La chronologie des deux axes ne pose aucun problème, celui passant par Argentière, qui apparaît en 1219 comme étant la route principale, est en fait le second axe qui se greffe très nettement sur le premier. Ne faudrait-il pas voir dans ce premier chemin rectiligne le vestige du chemin antique reliant Alba à *Ruessium* ? Après Présailles, en suivant le tracé rectiligne correspondant vraisemblablement à l'itinéraire antique, la route arrive au pont de l'Estaing, lui permettant de traverser la Gazeille. Cet ouvrage existe depuis 1329 au moins <sup>( 3485 )</sup>.

Le Monastier est la dernière étape figurant dans l'itinéraire de Bruges avant d'arriver au Puy. Au niveau du Monastier, la route traverse le mandement de Châteauneuf dans l'étendue duquel se lève un péage et un pulvérage dès les années 1280 au moins <sup>( 3486 )</sup>, se percevant au début du XIV<sup>e</sup> siècle au Monastier même dans la mesure où le château est excentré par rapport à la route <sup>( 3487 )</sup>.

Au-delà du Monastier, la carte de Cassini indique que la route du XVIII<sup>e</sup> siècle passe par Arzac, puis Orzilhac avant de traverser la Loire à Brives, comme les autres routes venues de l'est par les Boutières, la vallée du Doux ou le plateau d'Annonay. Néanmoins, la route médiévale devait passer plus au sud. En effet, les portes perçant les remparts du Puy sont une bonne indication des directions sur lesquelles elles ouvrent puisque

<sup>3481</sup> ) Le Béage, cadastre de 1837, section B<sup>4</sup> dite du Béage.

<sup>3482</sup> ) AN, J 332.

<sup>3483</sup> ) Au sujet de cette succession de conflits entre les évêques du Puy et la famille de Montlaur, cf. t. I, p. 396-398.

<sup>3484</sup> ) Le Béage, cadastre de 1837, section E<sup>1</sup> dite de Masaboulet.

<sup>3485</sup> ) Chassaing (A.) et Jacotin (A.) : *Dictionnaire topographique du département de la Haute-Loire, op. cit.*, p. 216.

<sup>3486</sup> ) Cf. t. I, anexe n°13.

<sup>3487</sup> ) AD 07, 13H 2, f°39.

chacune d'elle prend le nom de la destination de la route qui y passe. Ainsi, la porte de Vienne ouvre au nord-est, celle de Saint-Gilles au sud, d'Avignon au sud-est ou encore celle de Montferrand au nord-est <sup>( 3488 )</sup>. La porte d'Avignon qui correspond à la route d'Aubenas et de Viviers ne peut en aucun cas permettre d'aller à Brives et il faut donc proposer un autre tracé entre Le Monastier et Le Puy. Sur la quinzaine de kilomètres séparant les deux localités, avec l'aide de la situation du pont de Coubon et de la porte d'Avignon, on peut arriver à restituer le tracé même en l'absence de sources médiévales.

A la sortie du Monastier la continuité de la route en direction du quartier de l'Herm est nette, mais après ce hameau, le tracé se trouve à l'heure actuelle réduit à l'état de mauvais chemin ou de simple limite parcellaire jusqu'à la Pause. Au-delà, son tracé se confond avec celui de l'actuelle R.D. 38 jusqu'au hameau de Chier Blanc puis s'en écarte vers le sud jusqu'à Coubon où la route traverse la Loire. Le chroniqueur pontot Etienne de Médicis y signale la construction d'un pont en 1518 <sup>( 3489 )</sup>, mais un ouvrage a existé à cet emplacement dès 1291 au moins <sup>( 3490 )</sup>, les travaux de « construction » rapportés par Médicis n'étant alors que des réparations importantes, peut-être rendues nécessaires par les très fortes crues de 1508 et 1515 <sup>( 3491 )</sup>.

Cinq kilomètres séparent le pont de Coubon et la porte d'Avignon, un chemin rectiligne est encore très nettement cadastré passant par le mont Jonet, les Salliens et enfin, la plaine du Breuil, juste devant la porte d'Avignon.

La route de Viviers au Puy par Aubenas est incontestablement l'un des axes les plus important à la fin du Moyen Age en Vivarais, si ce n'est le plus important. Tout comme ceux reliant Vienne au Puy ou Valence au Puy que nous avons déjà évoqué, celui-ci relie deux cités épiscopales voisines, Viviers et Le Puy. En outre, et c'est à ce titre qu'il figure dans *l'Itinerarium de Brugis*, il est la voie d'accès privilégiée à Avignon depuis l'Auvergne et les régions de l'ouest français. L'installation de la cour pontificale sur les bords du Rhône a donc constitué un facteur de développement certain pour cette route, le rayonnement spirituel du Puy constituant un attrait supplémentaire pour le voyageur qui, outre son déplacement à la curie, trouve en chemin un sanctuaire à la qualité incontestée. Les sources renseignant sur le passage de pèlerins sont toutefois rares, mais quoi de plus discret ? Voyageant pour Dieu, ils se contentent de passer sans commercer et sans semer le trouble, ce qui ne laisse pas de traces, sauf en cas de problèmes particuliers. Dans ce cas, il s'agit essentiellement de personnes suspectées d'être des faux pèlerins ayant revêtu leurs habits pour rechercher protection et exemptions de péages sur leur trajet. C'est ainsi qu'en 1393, des voyageurs se faisant passer pour des pèlerins sont démasqués à Montpezat, le seigneur de Montlaur, péager à Montpezat et Aubenas, leur réclamant alors de payer leur dû. Ceci n'est pas de leur goût, d'où procédure judiciaire

<sup>3488</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle : Le Puy en Velay*, op. cit., p. 41 et Douillard (G.) : *Topographie médiévale de la ville du Puy jusqu'en 1544*, op. cit.

<sup>3489</sup> ) *Ibidem*, p. 123.

<sup>3490</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire des hommages des évêques du Puy*, op. cit., p. 102.

<sup>3491</sup> ) Médicis (E. de) : *Liber des Podio*, op. cit., p. 415 et 443.

3492 )

L'importance de cet axe transparaît à de nombreuses reprises dans la documentation de la fin du Moyen Age. Tout d'abord, la route est qualifiée de « royale » à de nombreuses reprises comme à Meyras en 1449<sup>(3493)</sup>, ou encore à Montpezat en 1475<sup>(3494)</sup>. Ce statut de route royale se manifeste aussi par une attention toute particulière de la part de l'administration royale, ce qui constitue un signe supplémentaire de l'importance exceptionnelle de la route à l'échelle de la région. Ainsi en 1372, Charles V ordonne à Imbert de Burzet, qui néglige l'entretien de la route, de faire le nécessaire pour la commodité et la sécurité des personnes allant *per itinere publicio a loco Albenacii et per locum ecclesia de Mayrassio versus Montpezatum, Beorzeti, Anicium et Parisensis*<sup>(3495)</sup>. Cet axe constitue donc aux yeux du Roi un chemin majeur qui se sépare de la route de Paris à la Méditerranée appelé « Grand Chemin de France » dans sa traversée du Forez puis plus au sud, « chemin de Régordane ». L'importance de la route de Viviers au Puy est de fait connue jusqu'en Forez où elle est considérée comme un axe majeur permettant de rejoindre la Méditerranée tout comme le chemin de Régordane<sup>(3496)</sup>. C'est même par cet axe que passe l'essentiel des relations entre le Forez et le midi méditerranéen, suivant ainsi un chemin sensiblement plus court que par Lyon, seuls les pondéreux comme le sel empruntant le sillon rhodanien du fait des avantages évidents offerts par la batellerie<sup>(3497)</sup>. Aux yeux des Foreziens, l'installation des Papes à Avignon renforce encore nettement l'attrait de la route de Viviers par rapport à la Régordane, puisqu'elle permet de rallier beaucoup plus simplement la cité pontificale lorsque c'est le but du voyage, ou même simplement d'y passer ce qui n'est jamais mauvais en matière commerciale<sup>(3498)</sup>.

C'est d'ailleurs par la route de Viviers au Puy que passent de nombreux voyageurs désireux de relier les régions rhodaniennes au Massif Central. Il a été proposé que le roi Robert, à l'occasion d'un pèlerinage effectué en 1031, soit passé par Aubenas et Viviers en se rendant du Puy à Saint-Gilles. Nous avons expliqué en quoi cette assertion, fondée sur une mauvaise analyse de la *vita* de Robert, est fautive. Robert le Pieux n'est pas passé à Viviers pour se rendre du Puy à Saint-Gilles, mais a emprunté le chemin de Régordane<sup>(3499)</sup>. Le premier voyageur célèbre dont le passage soit clairement attesté est le comte d'Auvergne qui en 1249 se rend du Puy à Valence en passant par

---

3492 ) AD 07, 39J 358.

3493 ) AD 07, 2E 1566, f°72v°.

3494 ) AD 07, 42J 359, f°54.

3495 ) AD 34, A 6, f°101.

3496 ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez...*, op. cit., p. 137-140. et p. 183-184.

3497 ) *Ibidem*, p. 183-184.

3498 ) *Ibidem*, p. 357.



Montpezat, où il est le 9 octobre, et Aubenas, où il est le lendemain <sup>( 3500 )</sup>. En 1424, ce sont des contrebandiers transportant de l'argent du sud-ouest aux foires de Genève qui passent par la haute vallée de l'Ardèche avant de se faire arrêter au moment où ils franchissent le Rhône <sup>( 3501 )</sup>.

De plus, le port de Viviers est d'importance première permettant soit de traverser le Rhône par un bac reliant Viviers à Châteauneuf-du-Rhône, soit de débarquer des marchandises, essentiellement du sel monté des salins des Peccais <sup>( 3502 )</sup>. En outre, il est encadré par trois autres ports plus modestes, celui du Teil au nord où aboutit la route passant par la vallée du Frayol, ceux de Donzère et Saint-Montan au sud <sup>( 3503 )</sup>.

L'importance commerciale de la route apparaît aussi avec la multiplication des péages qui pèsent sur le trafic l'empruntant : du Rhône au Puy, le voyageur doit payer à Viviers ou au Teil selon le lieu où il quitte le Rhône, puis à Alba, Villeneuve-de-Berg, Aubenas, Meyras, Montpezat, Usclades (péage de Géorand), Le Monastier (péage de Châteauneuf) et enfin, à Brives en traversant le pont sur la Loire.

Les comptabilités de l'Hôtel-Dieu du Puy, formant de véritables séries continues à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, nous permettent de connaître avec précision l'approvisionnement en denrées et produits divers de cette institution, les trajets des muletiers transportant ces produits y étant parfois consignés : la destination de Pont-Saint-Esprit y figure régulièrement, gagnée en huit jours par Le Monastier, Le Béage, Aubenas et Viviers <sup>( 3504 )</sup>. L'un de ces muletiers de l'Hôtel-Dieu, Philibert *Barbastro*, des Estables, teste en 1544. Il nous donne avec précision le trajet emprunté pour se rendre dans la basse vallée du Rhône. Les créances qu'il indique par voie testamentaire jalonnent son parcours <sup>( 3505 )</sup>. Il doit :

31 sous pour Pierre de Lyon, hôte à Bagnolz (Bagnols-sur-Cèze), et 28 sous à Guillaume Bastier, de Bagnols lui aussi, pour le prêt de mulets.

<sup>3499</sup> ) Cf. t. I, p. 323.

<sup>3500</sup> ) AN, KK 503, f° 50-51. Cf. aussi : Bautier (R.-H.), « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale. 1 - De Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 123.

<sup>3501</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 667.

<sup>3502</sup> ) Rossiaud (J.): *Réalités et imaginaire d'un fleuve au Moyen Age. Recherche sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. 2, p. 449-452.

<sup>3503</sup> ) *Ibidem*, p. 448, 452-453.

<sup>3504</sup> ) Rivet (B.) : *Une ville au XVI<sup>e</sup> siècle : Le Puy en Velay*, op. cit., p. 302.

<sup>3505</sup> ) AD 43, 3E 336/8, f°188v°.

24 sous à Antonia de Bretagne, hôtesse au Pont-Saint-Esprit.

24 sous à Jean Cortial, hôte de la Bégude d'Ardèche (Labégude-de-Vals).

4 sous et 6 deniers à Armand Hélias, hôte de Villeneuve de « Bert ».

4 livres et 12 sous pour l'hôte du « Grand Père », à Pont d'Aubenas.

2 livres et 10 sous pour Pierre de la Prime, hôte à Montpezat.

4 livres et 1 sous pour ses mulets au Monastier.

Plus diverses autres créances en faveur de personnes résidant tout au long de cette route (Le Monastier, Mirabel).

Il ne fait donc aucun doute que la route de Viviers au Puy est l'une des plus importantes du Vivarais, qui devient peut-être même la plus importante de toutes à partir de l'installation de la papauté à Avignon.

C'est en outre l'axe antique le plus assuré en Vivarais que renseignent tout à la fois de nombreuses découvertes archéologiques et les écrits du proconsul César.

D'un point de vue strictement archéologique, la route elle-même nous a laissé de nombreux vestiges. Ainsi, dès le départ de la vallée du Rhône, plusieurs milliaires jalonnent son parcours qui n'est autre que celui de la voie d'Antonin le Pieux. Subsistent encore le milliaire VI situé non loin du départ de la route au Teil même, le n°IV implanté dans la montée des Combes, entre le Teil et Alba et le n°X jalonnant le carrefour de Mias, à Mirabel, où la voie d'Antonin oblique vers le sud alors que la voie du Puy s'en sépare et continue en direction de l'ouest<sup>(3506)</sup>. Au-delà, seule une borne en jalonne le tracé. Il s'agit d'un milliaire constantinien découvert en 1857 ou en 1859, peut-être au bord de la route impériale, au niveau du Pont-de-Labeaume et qui est aujourd'hui dressé devant l'église du lieu<sup>(3507)</sup>. La question se pose de savoir s'il était proche de son emplacement au moment de sa découverte ? En effet, nous avons expliqué que la première route ne semblait nullement traverser l'Ardèche, mais bien rester en rive gauche, alors que la borne paraît avoir été découverte en rive droite. Toutefois, devant les incertitudes quant à son contexte archéologique qui seul aurait pu mettre en évidence un éventuel déplacement du milliaire avant enfouissement, nous considérons qu'il est trop hasardeux de tracer un axe en rive droite à l'aide d'un indice aussi mal assuré. Tout au plus peut-on retenir que le milliaire provient des environs du Pont-de-Labeaume. Cette colonne nous

---

<sup>3506</sup> ) Napoli (J.) et Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. cité.

<sup>3507</sup> ) Lauxerois (R.) : *Le bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, op. cit., p. 266.

rappelle cependant que nous sommes en présence d'un axe suffisamment important pour avoir fait l'objet d'un début de bornage dans les années 306-307.

Par ailleurs, la route traverse des régions très fortement occupées dès l'Antiquité, à commencer par les vallées de l'Escoutay et du Frayol ou encore le bassin d'Alba où se trouve la cité helvienne <sup>(3508)</sup>. Au-delà, les découvertes antiques sont encore nombreuses jusqu'à Aubenas, jalonnant assez régulièrement le tracé de la route. Là encore, les détailler toutes serait hors de notre propos, mais signalons tout de même le site de Serre-d'Enfer. En effet, il entretient une relation étroite avec le passage de la route. Il s'agit d'un mausolée situé non loin du carrefour de Mias, à une centaine de mètres au nord tout au plus et dans une position très visible depuis la route, ce qui est une implantation habituelle pour ce type de sépulture monumentale privilégiée <sup>(3509)</sup>.

Notons encore la proximité du site de l'oppidum de Jastres nord qui domine le pas de l'Echelette permettant à la voie antique de descendre sur la vallée de l'Ardèche. La facture du rempart correspondant à l'occupation du premier siècle avant notre ère est très nettement monumental. On peut le qualifier d'enceinte de prestige, qui justement fait face à la route dans une volonté assez manifeste de paraître au yeux du passant <sup>(3510)</sup>.

En amont d'Aubenas, il faut signaler encore plusieurs découvertes prenant toutefois un caractère ponctuel, comme à Montpezat où fut découvert une monnaie à l'effigie de l'empereur Postumus (259-268) <sup>(3511)</sup>. Diverses monnaies antiques y ont aussi été découvertes au hameau de Champagne ou encore au quartier de Ville-Basse <sup>(3512)</sup>. Toujours à Montpezat, un bloc d'orthostat antique est encore visible peu avant le pont actuel sur la Fonteaulière, en bordure de la route au niveau d'un calvaire contemporain, témoignant de la probable présence dans la vallée d'un bâtiment monumental non encore découvert <sup>(3513)</sup>.

<sup>3508</sup> ) Nous ne pouvons détailler ici les dizaines de découvertes archéologiques des vallées de l'Escoutay et du Frayol, et encore moins de la cité d'Alba. Cf. Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche, op. cit.*, p. 42-58 qui est très largement dépassé pour ces secteurs où les recherches archéologiques ont été intenses, mais reste encore, en l'attente de la publication de Fraisse (C.) et Provost (M.) dir. : *Carte archéologique de la Gaule romaine, l'Ardèche*, la seule publication disponible. Sur la cité d'Alba et la localisation des axes routiers dans la ville et ses abords, aucune publication de synthèse récente n'a encore vu le jour malgré plusieurs années de fouilles programmées. Nous renvoyons donc faute d'un ouvrage plus précis à Lauxerois (R.), André (P.) et Jourdan (G.) et alii : *Alba, de la cité gallo-romaine au village, op. cit.*, p. 107-108, pour une esquisse de plan de voirie antique.

<sup>3509</sup> ) renseignements communiqués par Nathalie Cossalter, ayant effectué des sondages sur le site en 1995 dont les résultats pourtant intéressants n'ont toutefois pas encore été publiés. Il est toujours possible de consulter son rapport d'opération : Cossalter (N.) : *Le site du Serre-d'enfer, rapport de fouille, op. cit.*

<sup>3510</sup> ) Lefèvre (C.) : « Jastres et les oppida méditerranéens », art. cité, p. 19.

<sup>3511</sup> ) Durand (E.) : *Etude du site archéologique de la Sainte-Abeille, un fanum gallo-romain révélé par la célèbre voie du Pal, op. cit.*, p. 114.

<sup>3512</sup> ) Haond (L.) : *Les pavés de la Côte du Pal, voyage au Fau et au Pal, villages frontières entre Hautes-Cévennes et Montagne ardéchoise, op. cit.*, p. 61.

Au-delà de Montpezat, dans la traversée du plateau vivaro-vellave, aucune découverte antique n'a été signalée<sup>( 3514 )</sup>. Il faut atteindre le Monastier pour que quelques indices laissent percevoir une occupation antique<sup>( 3515 )</sup>. Néanmoins, notons au Monastier la forte occupation du très haut Moyen Age qui se caractérise par la présence de l'abbaye fondée dans le courant du VII<sup>e</sup> siècle<sup>( 3516 )</sup>. Outre l'abbaye, les fouilles archéologiques effectuées dans l'église paroissiale Saint-Jean ont livré les vestiges de trois églises antérieures à l'édifice actuel, dont la plus ancienne pourrait être du VIII<sup>e</sup> siècle<sup>( 3517 )</sup>. Par ailleurs le vocable, Saint-Jean-Baptiste, ne nous renverrait-il pas à une paroisse primitive du très haut Moyen Age dont le centre serait implanté à proximité de l'abbaye ?

L'existence dès l'Antiquité de la route de Viviers à *Ruessium* est donc nettement attestée par l'archéologie au travers de la présence de plusieurs bornes milliaires et de nombreux sites. C'est en outre le seul axe vivarois à figurer dans un texte Antique<sup>( 3518 )</sup>. César allant réprimer la révolte Arverne en février 52 rassemble ses troupes en *Helvie (in Helvios, qui fines arvernorum contingunt)*<sup>( 3519 )</sup>. Il ne lui reste alors plus qu'à traverser les Cévennes pour arriver en pays Arverne. Ces dernières, étant totalement enneigées, lui posent néanmoins problème (*Esti mons Cevenna, qui Arvernos ad Helvii discludit, durissimo tempore anni, altissima nive iter impediabat, tamen discursa nive sex in altitudinem pedum atque ita viis patefactis*)<sup>( 3520 )</sup>. Ce fort manteau neigeux, que ses légions parviennent toutefois à ouvrir, lui assurent la victoire par l'effet de surprise créé chez les Arvernes qui se croyaient totalement protégés en cette saison (*quod se Cevenna ut muros munitos existimabant*)<sup>( 3521 )</sup>.

Les propos de César, précis sur le tracé d'ensemble, allant du Bas-Vivarais au Velay, et sur les conditions de route en hiver, n'en restent pas moins allusifs sur le chemin

<sup>3513</sup> ) Renseignement Nathalie Cossalter, Centre de documentation archéologique d'Alba-la-Romaine.

<sup>3514</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit. Aucune découverte n'est venue compléter l'absence de données qui ressort de la consultation de cet ouvrage (renseignement oral Christelle Fraisse, Centre de documentation archéologique d'Alba-la-Romaine). Pour la Haute-Loire, le même constat peut-être dressé à partir de Provost (M.), Rémy (B.) et Pin-Carré (M.-C.) : *Carte archéologique de la Gaule n°43, la Haute-Loire*, op. cit., p. 164.

<sup>3515</sup> ) Provost (M.), Rémy (B.) et Pin-Carré (M.-C.) : *Carte archéologique de la Gaule n°43, la Haute-Loire*, op. cit., p. 81.

<sup>3516</sup> ) Fayard (A.) : « Aux origines du Monastier », art. cité, et Fayard (A.) : « Théofrède du Monastier », art. cité.

<sup>3517</sup> ) Hettiger (S.) et Liégard (S.) : « L'église Saint-Jean-Baptiste du Monastier : approche archéologique », art. cité, p. 325.

<sup>3518</sup> ) César : *De bello gallico*, op. cit., VII.

<sup>3519</sup> ) *Ibidem*, VII, 7, 5.

<sup>3520</sup> ) *Ibidem*, VI, 8, 2.

<sup>3521</sup> ) *Ibidem*, VII, 8, 3-4.

exactement suivi, ce qui a permis de nombreuses dissertations érudites où la fantaisie et l'imaginaire l'emportent le plus souvent sur l'histoire <sup>(3522)</sup>. Sans entrer dans les détails des différents tracés proposés pour les réfuter, ce qui nous emmènerait trop loin de notre propos, retenons les arguments plaidant en faveur de la route Viviers - Le Puy par Aubenas. Tout d'abord, la géographie politique de la région impose un passage assez étroit. Passant plus au sud, César ne serait pas arrivé en Velay mais en Gévaudan, et plus au nord, il ne serait pas parti du territoire Helvien, mais de chez les Ségauvellauniens. Il ne subsiste donc que deux axes permettant de passer du territoire des Helviens à celui des Vellaves. La route de Mézilhac au nord, et la route de Montpezat au sud. Certes, nous avons expliqué que la route de Mézilhac <sup>(3523)</sup> existait sans doute dès l'Antiquité, mais rien ne prouve qu'elle ait alors été plus qu'une piste, à la différence de la route d'Aubenas et de Montpezat bornée de milliaires, donc correctement aménagée. Cette véritable voie a du très logiquement être privilégiée pour faire transiter des légions en nombre. Pour finir, c'est une route qui reste le plus longtemps possible en plaine et qui n'affronte les rudes plateaux que sur quelques dizaines de kilomètres tout au plus, ce qui est un atout majeur alors qu'il y a plus de six pieds de neige. Il n'est donc possible d'hésiter qu'entre deux axes, par Mézilhac ou par Montpezat, sachant que la logique pousse fortement à exclure le premier au profit du second.

La route de Viviers au Puy par Aubenas est donc assurément d'origine antique. C'est dès lors un axe important à l'échelle de la région, qui l'est demeuré jusqu'à la fin du Moyen Age, et même au-delà jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle et à l'ouverture de la route moderne du col de la Chavade qui a entraîné un déplacement des circulations vers le sud. En outre, viennent se greffer sur cette route de nombreux axes irriguant le Vivarais ou rejoignant eux aussi le Velay.

## **B- De Villeneuve-de-Berg à Privas ou au col de l'Escrinet, cartes n°136 à 139**

Mentionné à de nombreuses reprises à la fin du Moyen Age, que ce soit dans la région de Privas au nord du plateau du Coiron, ou dans celle de Villeneuve-de-Berg et de Mirabel au sud, ce chemin n'en demeure pas moins mal renseigné pendant toute la traversée du Coiron.

### **a- De Villeneuve à Freycenet**

A la sortie de Villeneuve, le chemin suit le même axe que la route conduisant à Aubenas afin de gagner Mirabel où il est signalé en 1319 <sup>(3524)</sup>. Néanmoins au débouché du ravin

<sup>3522</sup> ) Le point sur toute cette littérature est fait par Durand (E.) : *Etude du site archéologique de la Sainte-Abeille, un fanum gallo-romain révélé par la célèbre voie du Pal*, op. cit., p. 49-63. L'auteur écarte méthodiquement tous les itinéraires improbables ou impossibles, travail à l'issue duquel il ne subsiste que celui qui nous intéresse ici.

<sup>3523</sup> ) L'un des tenants de ce cheminement est Agier (V.) : « Le passage à travers les Cévennes par César », art. citée. Néanmoins, son argumentaire tient plus à la seule présence de l'axe routier sans pouvoir apporter d'éléments positifs quant au passage de César.

<sup>3524</sup> ) AD 07, 2E 7627, f°55.

de Chauvel, la route de Mirabel oblique vers le nord et se sépare de celle d'Aubenas qui continue vers le nord-ouest, et passe par Lavalette, Tarnondelle et la Sauzède en suivant l'axe de l'actuelle R.D. 258. Seules quelques modifications ponctuelles, aisément identifiables sur le cadastre, apparaissent avant Lavalette, puis au niveau de Tarnondelle et la Sauzède. Elles ont essentiellement consisté en une modification du tracé des sections les plus pentues par création de virages. Après avoir contourné le *castrum* de Mirabel par le nord, le chemin se hisse sur le flanc sud-ouest du Mont-Redon où la route de Privas confronte une terre en 1319 <sup>( 3525 )</sup>. Au-delà, le tracé est encore nettement lisible sur le cadastre, par la Serre de la Prade. A ce niveau, du col de la Croix des Avias et jusqu'au hameau de Séveyrac, la route constitue la limite des paroisses de Mirabel et de Saint-Gineis-en-Coiron.

A partir de Séveyrac, la route s'élève vers l'ouest vers le quartier très justement nommé « La Côte » pour atteindre Sénouillet et Lichemaille. A Lichemaille, la route de Privas et celle conduisant au col de l'Escrinet se séparent.

### b- De Freycenet à Privas

La route de Privas continue vers le nord-ouest par la Serre du Benas et Côte de Malescot où la route de Privas confronte une terre en 1459 <sup>( 3526 )</sup>. L'étymologie de ce toponyme de Malescot est très directement lié à la route et à son passage en un secteur topographiquement difficile. En effet, la forme ancienne la plus fréquente est *Malcost* <sup>( 3527 )</sup> qui signifie tout simplement mauvaise côte. En 1459, ce passage de la route de Villeneuve à Privas est tellement remarquable que la route prend spécifiquement le nom *d'itinere publico de Malcost* <sup>( 3528 )</sup>. Ensuite, toujours en 1459, la route passe *supra pratum de Payra* <sup>( 3529 )</sup> puis au quartier de Saint-Martin, avant d'arriver à la Malautière <sup>( 3530 )</sup>. Nous avons conservé un plan dressé à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle sur lequel figurent la route existante et l'itinéraire projeté dans la descente du Coiron. En effet, le chemin ancien est trop accidenté pour permettre le roulage et d'importants travaux sont alors engagés au niveau de la Côte de Malescot, permet de restituer le tracé du chemin avec certitude par le moulin du Verdus et le sud du hameau de Gouvernas <sup>( 3531 )</sup>.

### c- De Freycenet au col de l'Escrinet

<sup>3525</sup> ) AD 07, 2E 7627, f°56.

<sup>3526</sup> ) AD 07, J 359, f°2.

<sup>3527</sup> ) *Ibidem*, f°14.

<sup>3528</sup> ) *Ibidem*, f°10v°.

<sup>3529</sup> ) *Ibidem*, f°10v°.

<sup>3530</sup> ) *Ibidem*, f°4.

<sup>3531</sup> ) AD 07, C 773.

Nous l'avons dit, à partir de Lichemaille, la route se sépare en deux directions : celle de Privas, que nous venons de décrire, et celle du col de l'Escrinet. Cette route est mentionnée en 1429 comme l'*itinere quo itur de Villanova apud Malpas* <sup>(3532)</sup>, route que l'on retrouve désignée à Freycenet en 1459 comme l'*itinere* de Freycenet au Malpas <sup>(3533)</sup>). Du carrefour de Lichemaille à Freycenet, distants de quelques centaines de mètres seulement, un chemin subsiste encore, cadastré en 1811 et s'inscrivant bien dans le parcellaire.

Au-delà de Freycenet, la continuité de l'itinéraire ne pose pas de problème puisqu'il est encore nettement cadastré et qu'en outre, en 1429, des terres et des prés situés *al Cotalli Soteyra* confrontent *cum itinere publico quo itur de Freyceneto apud Montargues a capite et cum itinere regis a pede* <sup>(3534)</sup>. Le *Cotalli Soteyra* n'est autre que le Coulet de la Soulière actuel que la route rejoint en passant par le hameau de la Prade, en dessous du quartier de Montargues. Ensuite, au-delà du Coulet de la Soulière, la route est encore mentionnée en 1459 au lieu-dit de Masaulan <sup>(3535)</sup>. Le sommet de la crête de Blandine culminant à 1000 mètres d'altitude l'oblige toutefois à marquer un net détour en direction du sud afin de le contourner, avant de revenir sur le col de l'Escrinet.

Au col, la route passe immédiatement sous les murs du château de l'Escrinet, poste de perception du péage du mandement de Privas <sup>(3536)</sup>. Au-delà du col, la route continue en direction du Malpas et de Mézilhac en passant par Gourdon et en suivant l'itinéraire du Pouzin au Puy que nous avons déjà décrit.

Cette route, très bien identifiée au XV<sup>e</sup> siècle, que ce soit en direction de Privas ou du col de l'Escrinet et au-delà vers le Velay, prend en 1429 le qualificatif de « royale », au moins pour la branche se dirigeant vers le col de l'Escrinet. Néanmoins, peut-on en déduire que c'est un axe majeur à l'échelle de la région ? Cela semble assez difficile dans la mesure où ce n'est qu'un axe de liaison entre deux grandes routes, celle du Pouzin au Puy au nord, et celle de Viviers au Puy au sud, et qu'elle ne dessert aucun lieu important en Vivarais. Aussi faut-il penser que ce qualificatif est ici la conséquence du statut de Villeneuve-de-Berg d'où vient la route. C'est en effet le pôle principal de l'implantation royale en Vivarais depuis le paréage de 1284 entre Philippe le Bel et l'abbé de Mazan, fondant la ville dont le roi est coseigneur et où est implantée la cour de justice royale du Vivarais.

### C- D'Aubenas à Mézilhac par Antraigues, cartes n°140 à 142

Au niveau d'Aubenas, un autre axe se sépare de la route de Viviers au Puy et gagne le

<sup>3532</sup> ) AD 07, 52J 111, f°73.

<sup>3533</sup> ) AD 07, 1J 359, f°4v°.

<sup>3534</sup> ) AD 07, 52J 111, f°82.

<sup>3535</sup> ) AD 07, 1J 359, f°4r°.

<sup>3536</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

plateau vivarois en cheminant autour de la vallée de la Volane depuis son confluent avec l'Ardèche à Vals jusqu'à sa source non loin de Mézilhac.

### a- D'Aubenas à Antraigues

La route quitte Aubenas en suivant le même tracé que celle conduisant à Pradelles. Ce n'est qu'au niveau de la rivière de Mercoiret, après Pont Gibaud, que les deux tracés divergent. Peu après Pont Gibaud, une terre reconnue en 1501 à la grange du Cheylard, dépendance de l'abbaye de Mazan, confronte l'*itinere quo itur de portu Vallis apud Albenacium* <sup>(3537)</sup>. Le même terrier renferme aussi une reconnaissance pour une terre située au quartier de Lautaret <sup>(3538)</sup> confrontant la route d'Aubenas à Vals. Plus loin, au quartier de Bauzène, l'*itinere quo itur de Albenacio versus navigium Vallis* confronte encore une terre en 1501 <sup>(3539)</sup>. Juste avant de traverser l'Ardèche, la route nous est encore signalée en 1501 à la *Béguda Alba*, actuellement Labégude-de-Vals <sup>(3540)</sup>. Aucun pont n'existait là au Moyen Age, le premier ayant été construit XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(3541)</sup>, mais le passage se faisait grâce à un bac mentionné dès 1313 <sup>(3542)</sup>. Notons toutefois que le pont d'Aubenas n'est pas éloigné. Construit à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, il a dû dès lors largement suppléer au bac, au moins pendant les périodes de hautes eaux. Le toponyme « Le Bateau » <sup>(3543)</sup> conserve encore le souvenir de l'emplacement de ce bac juste en amont du pont actuel <sup>(3543)</sup>. Il est à noter que la section Aubenas - Vals de la route d'Aubenas à Mézilhac est aussi empruntée par des personnes se rendant à Montpezat et traversant l'Ardèche au bac de Vals, ce qui fait qu'elle est parfois désignée sous le nom de route d'Aubenas à Montpezat, comme en 1501 lorsqu'elle confronte une terre de l'abbaye de Mazan située au quartier de Bauzène <sup>(3544)</sup>.

A partir de Vals, la vallée de la Volane sert de guide à la route, son profil très encaissé ne lui permettant pas de s'écarter largement de la rivière. Elle passe en rive droite de la Volane par les hameaux de la Javarde et de Combelle. A ce niveau, il lui faut traverser la Besorgue, affluent de la Volane, qui lui barre le passage. Aucun pont n'est toutefois attesté dans la documentation médiévale consultée, mais l'ouvrage actuel, bien que difficilement datable avec certitude, peut évoquer une construction du XV<sup>e</sup> ou du

<sup>3537</sup> ) AD 07, 3H 3, f°2v°.

<sup>3538</sup> ) *Ibidem*, f°3v°.

<sup>3539</sup> ) *Ibidem*, f°6.

<sup>3540</sup> ) *Ibidem*, f°12.

<sup>3541</sup> ) AD 07, C 826.

<sup>3542</sup> ) AD 07, 19J 1.

<sup>3543</sup> Vals, cadastre de 1837, section E<sup>1</sup> dite d'Eschandol.

<sup>3544</sup> ) AD 07, 3H 3, f°8v°.



è siècle <sup>( 3545 )</sup>.

En amont, la vallée de la Volane se resserre encore et se présente comme une entaille étroite de 200 mètres de profondeur où la route est véritablement prisonnière jusqu'à Antraigues. On peut la suivre au bord de la rivière par la Garde, qui marque probablement l'entrée dans le mandement d'Asperjoc, et par le Gleysal <sup>( 3546 )</sup>, où elle ne figure plus au cadastre que comme une limite parcellaire. Au niveau du Rigaudel <sup>( 3547 )</sup>, la configuration de la vallée ne permet plus de passer en fond de vallée ce qui impose à la route de s'élever sur le versant ouest de celle-ci par le hameau du Fau, puis par la Vaisseyre. Seul le chemin du XVIII<sup>e</sup> siècle a été tracé au bord de la Volane au prix de travaux considérables, les deux axes, ancien et nouveau, se distinguant ainsi nettement sur le cadastre <sup>( 3548 )</sup>.

Pour gagner Antraigues, où elle est mentionnée en 1464 <sup>( 3549 )</sup>, et continuer vers Mézilhac, la route doit traverser la Volane par un pont situé au droit d'Antraigues, existant depuis 1288 au moins <sup>( 3550 )</sup>. Jean Régné propose que cet ouvrage mentionné en 1288 soit le pont de l'Huile, par lequel passe la route du XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 3551 )</sup>. Néanmoins, il nous semble plus juste de l'identifier comme étant le pont de la Tourasse, situé une centaine de mètres en aval du premier. Sur le plan parcellaire de 1761, la descente vers le pont de la Tourasse porte le nom évocateur d'Eschalièr, que l'on retrouve dès 1302 lorsqu'une vigne de Guillaume Fabre est située à l'*Eschalièr* ou qu'en 1413, il est question du « chemin de l'Eschalièr » <sup>( 3552 )</sup>. Le pont de l'Huile existe toutefois dès 1356 au moins, puis il est encore mentionné en 1373 et 1415 <sup>( 3553 )</sup>. Néanmoins, il porte alors le nom de pont de Volane et ne livre pas le passage à la route d'Aubenas, mais à celle conduisant d'Antraigues à Aizac. Ce n'est que l'aménagement de l'itinéraire pour le roulage au XVIII<sup>e</sup>

<sup>3545</sup> ) Il s'agit d'un pont à arche unique, en plein cintre, de large ouverture, appuyé sur des culées massives qui s'apparente, en beaucoup plus modeste toutefois, au pont du Doux de Tournon, bien daté, ou encore à celui de Coux, sur l'Ouvèze. Aucun élément ne s'oppose absolument à une datation médiévale de l'ouvrage, ni la forme des arches, ni l'appareillage, ni le parti technique retenu, mais *a contrario*, aucun ne vient non plus la confirmer assurément. Nous préférons donc rester prudent et retenir simplement que ce pont est éventuellement tardi-médiéval mais sans certitude.

<sup>3546</sup> ) Asperjoc, cadastre de 1844, section C dite de l'Eglise.

<sup>3547</sup> ) Asperjoc, cadastre de 1844, section D<sup>3</sup> dite de Combes.

<sup>3548</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, section F dite du Fraysse.

<sup>3549</sup> ) AD 07, C 599, f°94.

<sup>3550</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, n°13288.

<sup>3551</sup> ) Régné (J.) : *Regeste Vivarois, op. cit.*, n°203.

<sup>3552</sup> ) AD 07, non côté, plan parcellaire d'Antraigues de 1761 portant des reconnaissances depuis 1302.

<sup>3553</sup> ) *Ibidem*.

siècle qui détournera la route par le Pont de l'Huile, les charrois ne pouvant ni emprunter le pont de la Tourasse trop étroit, ni gravir la rampe qui le sépare d'Antraigues, celle-ci étant trop pentue. En outre, il est net que le chemin initial ne conduit pas au pont de l'Huile, mais à celui de la Tourasse, scellant ainsi l'antériorité du point de passage <sup>(3554)</sup>.

Un péage se perçoit peut-être dans le mandement du château d'Antraigues. Néanmoins, la documentation concernant ce château est très réduite et peu claire. En 1278 Aymar de Poitiers, comte de Valentinois, et Pons de Montlaur transigent au sujet de divers droits dont le fief du château d'Antraigues. Les arbitres choisis décident que Pons de Montlaur et ses successeurs tiendront le château d'Antraigues en fief du comte de Valentinois, la route qui traverse le mandement d'Antraigues restant pour sa part au comte <sup>(3555)</sup>. L'existence de ce droit particulier s'appliquant à la route implique probablement la présence d'un péage que le comte de Valentinois n'étend pas inféoder en même temps que le château. En outre, *strata* est au singulier dans l'acte, impliquant qu'il n'y en a qu'une seule importante dans le mandement, celle de Vals à Mézilhac que nous suivons.

### b- D'Antraigues à Mézilhac

Au-delà d'Antraigues, la route est mentionnée dans les estimates de 1464 au mas des Chambons <sup>(3556)</sup>. Pour rejoindre ce mas, deux itinéraires figurent au cadastre : celui construit à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle longeant la Volane, et l'ancien dit « chemin Antraigues à Laviolle » <sup>(3557)</sup>, « ancienne route d'Aubenas à Mézilhac » <sup>(3558)</sup> où encore « chemin de Mézilhac à Aubenas » <sup>(3559)</sup>. Ce dernier est directement l'héritier de la route médiévale ainsi que l'atteste le plan terrier de 1761 <sup>(3560)</sup>. La route d'Antraigues à Mézilhac y est en effet mentionnée dès la sortie d'Antraigues en 1413, puis ensuite à Pause en 1356, au Coulet en 1356 et 1418 ou encore à la Croix de Saint-Roch en 1323. La route de Mézilhac passe donc par les actuels quartiers du col des Portes <sup>(3561)</sup> puis de Terret, et de la Détrouse <sup>(3562)</sup> avant d'arriver aux Chambons. Elle y rejoint la Volane pour la

<sup>3554</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, section F dite du Fraysse.

<sup>3555</sup> AD 38 B 3537 et AD 07, C 196, f°47.

<sup>3556</sup> ) AD 07, C 599, f°94.

<sup>3557</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, section E<sup>2</sup> dite d'Antraigues.

<sup>3558</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, tableau d'assemblage.

<sup>3559</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, section C<sup>1</sup> dite de Saint-Vincent.

<sup>3560</sup> ) AD 07, non côté, plan parcellaire d'Antraigues de 1761 portant des reconnaissances depuis 1302.

<sup>3561</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, section E<sup>2</sup> dite d'Antraigues.

<sup>3562</sup> ) Antraigues, cadastre de 1844, section C<sup>2</sup> dite de St-Vincent.

traverser <sup>( 3563 )</sup>, la nouvelle route restant en rive gauche. En rive droite, l'ancienne route demeure parallèle à la Volane en passant à proximité de Laviolle où elle est mentionnée en 1321 <sup>( 3564 )</sup>. A partir de Pousadouire <sup>( 3565 )</sup> elle gagne très directement Mézilhac en passant par le Crouzet, le Four et Sauvergeac <sup>( 3566 )</sup>. Le toponyme du Tracol, associé à une longue limite parcellaire continue, laisse penser qu'un autre chemin a pu exister une centaine de mètres plus au sud afin de gagner Mézilhac <sup>( 3567 )</sup>.

Il est difficile de percevoir l'importance de cet axe à la fin du Moyen Age. Néanmoins, il ne semble jamais avoir été une route interrégionale majeure. Au tracé abrupt et mal commode dans une vallée encaissée, le voyageur se rendant de la vallée du Rhône au Velay devait hésiter à l'emprunter, la route par Montpezat étant incomparablement plus aisée et plus fréquentée.

La situation du péage d'Antraigues en est d'ailleurs le reflet. Son importance semble médiocre au point qu'il ne figure que dans un seul acte, à l'occasion d'un litige le concernant, alors que plusieurs hommages du château d'Antraigues ne le mentionnent pas. Est-il perçu réellement et avec régularité ? Tout laisse penser le contraire et on peut légitimement supposer que ce droit, mentionné uniquement à la fin XIII<sup>e</sup> siècle, est tombé en désuétude aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles ce qui explique qu'il ne figure pas dans une documentation pourtant plus abondante. Serait-ce alors la conséquence d'une rentabilité médiocre ayant entraîné l'arrêt de sa perception, un trafic trop faible ne permettant pas de couvrir les frais induits et de dégager un bénéfice ?

La route d'Aubenas à Mézilhac a donc avant tout eu pour utilité d'ouvrir l'est du Plateau vivarois (Lachamp-Raphaël et Mézilhac) ainsi que les Hautes-Boutières (région du Cheylard) sur le Bas-Vivarais, même si elle a pu être de façon secondaire fréquentée par une faible part du trafic entre vallée du Rhône et Massif Central.

Ayant avant tout pour fonction de desservir une partie du Plateau et des Hautes-Boutières, il est légitime de penser que l'existence de cette route est concomitante de la mise en valeur de ces régions et de leur peuplement. Aucune découverte archéologique ne permet de penser que la vallée de la Volane ait été occupée dès l'Antiquité ni même au haut Moyen Age. Au contraire, le centre de peuplement principal est constitué par le *castrum* d'Antraigues sans doute né au XII<sup>e</sup> siècle <sup>( 3568 )</sup>. Il est donc très probable que le développement de la route ne soit pas antérieur à cette période.

<sup>3563</sup> ) Laviolle, cadastre de 1844, section B<sup>3</sup> dite du Chambon.

<sup>3564</sup> ) AD 07, non côté, plan parcellaire d'Antraigues de 1761 portant des reconnaissances depuis 1302.

<sup>3565</sup> ) Laviolle, cadastre de 1844, section A<sup>1</sup> dite du Village.

<sup>3566</sup> ) Mézilhac, cadastre de 1844, section D<sup>1</sup> dite de Mézilhac.

<sup>3567</sup> ) Mézilhac, cadastre de 1844, section E<sup>1</sup> dite du Crouzet.

<sup>3568</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 15.

## D- D'Aubenas à Pradelles par la haute vallée de l'Ardèche, cartes n°127, 128 et 143 à 149

L'Ardèche, prenant sa source sur le rebord sud du plateau vivarois, forme une vallée encaissée orientée est - ouest parcourue par une route reliant Aubenas au Velay. Cette route, mentionnée dès 1283<sup>(3569)</sup>, suit d'abord le fond de la vallée de l'Ardèche jusqu'à Barnas, puis se sépare alors en deux. Une première branche demeure au fond de la vallée alors qu'une autre s'élève et la longe par les crêtes la dominant au nord.

### a- D'Aubenas à Thueyts

La route conduisant à Pradelles se sépare de celle menant au Puy par Montpezat au niveau d'Aubenas. Le passage de la route au travers d'Aubenas est très net, celle-ci constituant la rue centrale de la ville. Elle en sort par la porte Saint-Antoine<sup>(3570)</sup>, qui est la seule à déboucher vers l'ouest à peu de distance de l'hôpital des Antonins<sup>(3571)</sup>. Ensuite, elle se dirige vers le quartier de Constantine en cheminant au bord de la crête dominant l'Ardèche, à la différence de la route actuelle qui descend rapidement au niveau de la rivière et qui n'est qu'une construction du XVIII<sup>e</sup> siècle destinée à faciliter l'accès des attelages à Aubenas<sup>(3572)</sup>. Ensuite, la route passe au quartier de la Côte de Fontbonne<sup>(3573)</sup>, où elle confronte en 1501 une terre reconnue à l'abbaye de Mazan<sup>(3574)</sup>, puis elle se dirige vers la combe de Gibaud<sup>(3575)</sup>, où elle franchit le ruisseau de Gibaud sur un pont mentionné dès 1501<sup>(3576)</sup>. Il est net que la descente sur le versant sud de la vallée du Mercoiret présente une rude déclivité, infranchissable pour un attelage, et qui a imposé la construction de la route actuelle.

A ce niveau vient se greffer un axe provenant directement du pont d'Aubenas, passant par le quartier de Notre-Dame des Plans et de Dugradu, que l'on trouve mentionné dans le terrier de la grange mazanaise du Cheylard sous le nom d'*itinere quo itur de Beguda apud pontem Albenacium*<sup>(3577)</sup> et sur le cadastre sous le nom de

<sup>3569</sup> ) AD 07, 3H 1, f°63 et ss.

<sup>3570</sup> ) AD 07, 2E 32, f°41.

<sup>3571</sup> ) Sur la topographie urbaine d'Aubenas, cf. t. I, p. 479-480.

<sup>3572</sup> ) AD 07, C 844, n°25.

<sup>3573</sup> ) Attention de ne pas confondre le quartier de la Côte de Fontbonne et celui de Fontbonne lui même, la route ne passant absolument pas au second.

<sup>3574</sup> ) AD 07, 3H 3, f°129.

<sup>3575</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3576</sup> ) *Ibidem*, f°2v°.

« chemin du Pont à Lautaret »<sup>(3578)</sup>. Il présente pour principal avantage de permettre au voyageur ne souhaitant pas faire escale à Aubenas de ne pas devoir gravir la rude « Montée des Ânes » entre le Pont d'Aubenas et Aubenas pour redescendre peu après.

Ensuite, la route ne suit pas exactement la vallée de l'Ardèche qui présente en effet souvent des berges difficilement praticables, principalement au-delà de Labégude, au lieu-dit de Leousseyre. Le versant rocheux y tombe directement dans l'eau formant un verrou que seule la route du XVIII<sup>e</sup> siècle est parvenue à franchir. La route médiévale passe donc plus haut sur la pente, par le Mazel, où elle est mentionnée en 1501<sup>(3579)</sup>, avant de redescendre jusqu'au lieu-dit de la côte du Malpas qui lui permet de rejoindre le bord de l'Ardèche une fois les défilés de Leousseyre franchis. Le cadastre représente encore « le chemin du Puy » très bien inscrit dans le parcellaire à côté de la « Route d'Aubenas » qui se surimpose à toutes les parcelles<sup>(3580)</sup>. La « Côte du Malpas » sera d'ailleurs au XVIII<sup>e</sup> siècle l'une des motivations retenues pour entreprendre les travaux de terrassement considérables du défilé de Leousseyre, la pente interdisant tout passage d'attelage<sup>(3581)</sup>. La route reste ensuite au fond de la vallée de l'Ardèche, bien identifiable sur le cadastre napoléonien, en passant par le Chastellier puis l'Hoste du Fau. Tout au plus s'écarte-t-elle d'une centaine de mètres par rapport au bord de l'eau au niveau de Salindres, l'Host-du-Fau<sup>(3582)</sup> et Lalevade<sup>(3583)</sup>, à la différence du tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle que suit encore la route actuelle. Au niveau de l'Hoste-du-Fau, la route de Jaujac se sépare de la route de Mayres en suivant la vallée du Salindres. Au-delà de Jaujac, elle permet aussi de rejoindre Pradelles.

Au niveau de Labeaume, actuellement Pont-de-Labeaume, la confluence de l'Ardèche et de la Fonteaulière se présente comme un très net verrou aux versants rocheux abrupts, ne permettant pas un passage facile. Deux possibilités se présentent : soit traverser l'Ardèche puis passer par la vallée de la Fonteaulière et Meyras, soit s'élever en direction du sud et quitter momentanément les rives de l'Ardèche.

La première solution est peu vraisemblable. En effet, le pont de Labeaume n'est pas un ouvrage médiéval. Au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, la documentation des Etats du Vivarais nous apprend que Labeaume est « l'endroit où doit se faire un pont sur l'Ardèche »<sup>(3584)</sup>

<sup>3577</sup> ) AD 07, 3H 3, f°5v°.

<sup>3578</sup> ) Aubenas, cadastre de 1833, section A1 dite du Pont.

<sup>3579</sup> ) AD 07, 3H 3, f°90.

<sup>3580</sup> ) Mercuer, cadastre de 1834, section A<sup>2</sup> dite de Labégude.

<sup>3581</sup> ) AD 07, C 844, n°25.

<sup>3582</sup> ) Mercuer, cadastre de 1834, section A<sup>1</sup> dite de Labégude.

<sup>3583</sup> ) Niègles, cadastre de 1839, section B dite de la Ribeyre.

<sup>3584</sup> ) Martin (A.-V.-J.) : « Sur les routes du Vivarais au XVIII<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 221.

). Il s'agit bien d'une construction entièrement neuve puisque le toponyme de Pont-de-Labeaume est de formation récente, ne figurant ni sur la carte de Cassini, et ni sur le compoix de Niègles en 1641 qui ne mentionnent que le quartier de *Balma*. Le pont de Rolandy, qui franchit aussi l'Ardèche presque au même niveau n'est pas non plus médiéval, puisque c'est une création *ex nihilo* des années 1760<sup>(3585)</sup>. Certes, il devait être possible de traverser l'Ardèche à gué une large partie de l'année, mais cette solution ne peut convenir à une grande route, alors que d'autres rivières plus petites croisant son parcours ont entraîné la construction d'un pont.

Ne pouvant traverser l'Ardèche aisément au niveau du confluent Ardèche - Fonteaulière, le chemin médiéval était contraint de s'élever en direction du sud dès avant le hameau de Labeaume par un itinéraire que l'on peut encore nettement identifier sur le cadastre. Il ne correspond toutefois pas à la route cadastrée au XIX<sup>e</sup> siècle qui s'inscrit très mal dans le parcellaire et qui semble liée à la construction du pont de Labeaume puisqu'elle en part, mais il figure au cadastre sous la forme de plusieurs sections de sentiers en voie d'abandon et de limites parcellaires continues<sup>(3586)</sup>. Beaucoup plus direct, il quitte l'Ardèche au niveau du hameau de La Garde et s'élève rapidement au-dessus du passage difficile par le Coulet, étymologiquement le petit col.

Nous avons déjà expliqué qu'il est très probable que des droits de péage aient été associés au château de Meyras dès le Moyen Age<sup>(3587)</sup>. En 1737, celui-ci se perçoit au niveau du Pont-de-Labeaume<sup>(3588)</sup>, mais la route médiévale n'y passait pas. Aussi, il faut envisager un autre poste de perception. Le toponyme la Garde pourrait marquer l'emplacement de l'un de ces points de perception<sup>(3589)</sup>. En effet, il est situé à l'endroit où la route se rapproche le plus du château de Meyras auquel les droits sont attachés et, en outre, il se trouve sans doute non loin de la limite sud-est probable du mandement de Meyras.

Après le Coulet, la route descend vers le pont de la *Talhade* qui lui permet de franchir le Lignon, affluent de l'Ardèche. En 1501, une terre située immédiatement à la sortie d'Aubenas et reconnue à l'abbaye de Mazan confronte *l'itinere publico quo itur de Albenacio versus pontem Talhata*<sup>(3590)</sup>. Notons que le tracé ancien arrive dans l'axe du pont ce qui n'est pas le cas du tracé moderne qui oblique à angle droit avant de s'y engager. Cet ouvrage existe dès 1406 au moins, date à laquelle un contrat de mariage est enregistré *apud pontem Talliate* par Maître Johannet, notaire de Meyras<sup>(3591)</sup>. La faible largeur du tablier de cet ouvrage explique d'ailleurs en partie les difficultés

---

<sup>3585</sup> ) Morel (Y.) : « Les quatre ponts de Rolandy », art. cité, p. 4.

<sup>3586</sup> ) Niègles, cadastre de 1839, section C dite de la Baume.

<sup>3587</sup> ) Cf. supra, p. 305-306.

<sup>3588</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>3589</sup> ) Niègle, cadastre de 1839, section C dite de la Baume.

<sup>3590</sup> ) AD 07, 3H 3, f°8v°.

rencontrées en matière de roulage sur cette route : il ne mesure pas plus de deux mètres ce qui interdit assurément tout charroi. En 1724, les Etats du Vivarais notent d'ailleurs que « le pont du Barutel, celui de la Taillade, tous deux trop étroits et leur montée presque irrémédiable » sont un obstacle au développement du charroi et qu'il est nécessaire d'envisager leur reconstruction <sup>(3592)</sup>. Si le pont du Barutel a été reconstruit sur les lieux même faisant disparaître toute trace ancienne, heureusement pour l'archéologue, celui de la Taillade a été déplacé d'une dizaine de mètres ce qui a préservé le pont médiéval.

Entre Labégude et Lalevade, puis au niveau du pont de la Taillade, la route traverse le mandement du château de Jaujac auquel sont associés des droits de péages. Ces derniers sont confirmés au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle par l'administration de la sénéchaussée sur présentation de titres anciens dont ni la teneur ni la date ne sont malheureusement fournis dans la lettre rendant le verdict de maintien <sup>(3593)</sup>. On peut néanmoins légitimement avancer que les « anciens titres » présentés au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle sont de la fin du Moyen Age. Où se percevait ce péage alors que la route passe assez loin du château de Jaujac ? En 1509, noble Guillaume de Jaujac vend au couvent des frères mineurs d'Aubenas une pension de 5 florins à lever sur tous ses biens et spécialement sur son péage de la Taillade <sup>(3594)</sup>. Il est très probable, que ce péage du pont de la Taillade ne soit, en fait, qu'un poste de perception des droits du mandement de Jaujac, situé à un point clef que le voyageur ne peut éviter, la vallée du Lignon qui forme des gorges profondes que seul le pont permet de franchir sans risque. Même si l'association directe de ce poste avec les droits associés au château de Jaujac n'est pas explicite dans l'acte, elle est très probable. D'une part, la Taillade est dans le mandement de Jaujac et d'autre part, c'est un membre du lignage de Jaujac qui afferme le péage, et non un membre du lignage de Roche-en-Régnier ce qui aurait été le cas si le péage avait relevé du château de Meyras.

Après le pont de la *Talhade*, la route rejoint la vallée de l'Ardèche et la traverse sur celui du Barutel, mentionné dès le XV<sup>e</sup> siècle <sup>(3595)</sup>. A ce niveau, se sépare un court chemin, que nous avons déjà présenté, reliant par Meyras la route d'Aubenas à Pradelles et celle d'Aubenas à Montpezat et au Puy. Au-delà, en amont dans la vallée de l'Ardèche, la route confronte en 1397 une parcelle située au village de Thueyts <sup>(3596)</sup>. Du pont du Barutel à Thueyts, le hameau de Lestrade nous sert de guide et permet de situer la route qui passe globalement à l'emplacement de l'actuelle R.N. 102, excepté juste avant Thueyts où elle chemine plus près de l'Ardèche <sup>(3597)</sup>.

<sup>3591</sup> ) AD 07, 2E 2538, f°272v°.

<sup>3592</sup> ) AD 07, C 844, n°25.

<sup>3593</sup> ) AD 30, A 3, p. 2513.

<sup>3594</sup> ) AD 07, 13H 2, f° 63v°.

<sup>3595</sup> ) Fonds privé, renseignement communiqué par Laurent Haond, de Montpezat.

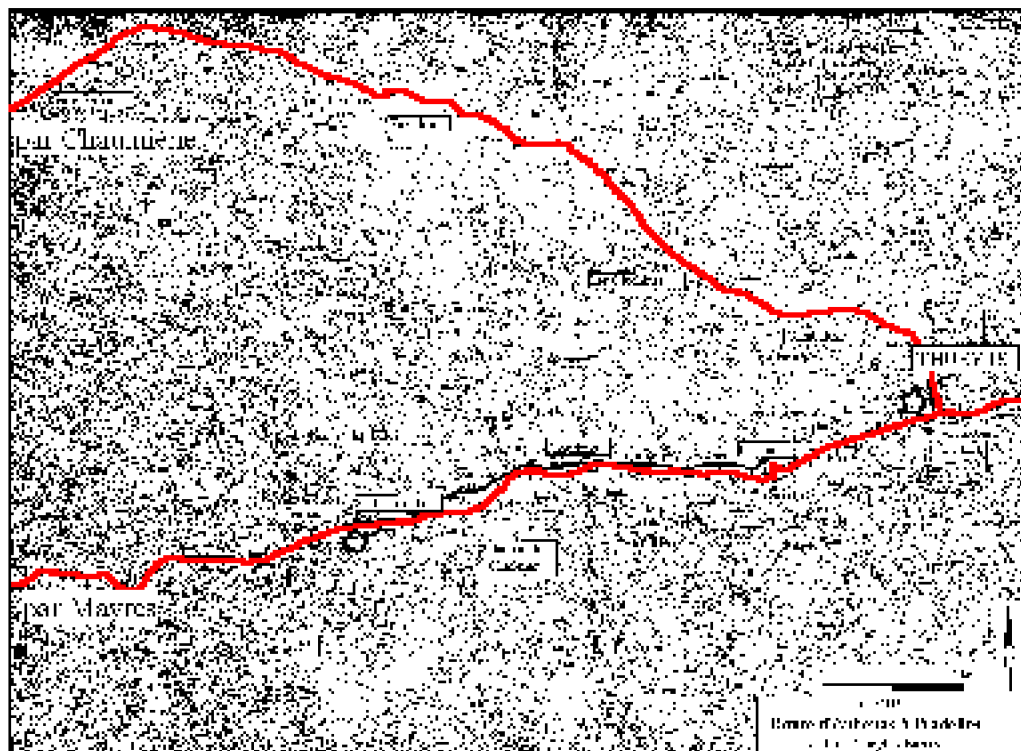
<sup>3596</sup> ) AD 48, E 792, f°21.

A Thueyts, la route entre dans le mandement de Chadenac dans l'étendue duquel se perçoit un important péage et un pulvérage depuis le XIII<sup>e</sup> siècle au moins. Néanmoins, eu égard à la situation excentrée du château situé de l'autre côté de l'Ardèche en rive droite, ce péage se perçoit entre autres lieux à Thueyts <sup>(3598)</sup>.

### b- De Thueyts à Pradelles

Au-delà, la route se sépare en deux branches parallèles. L'une reste au fond de la vallée et passe par Mayres alors que l'autre s'élève en direction des crêtes de Chaumiène.

#### Par Mayres



<sup>3597</sup> ) Thueyts, cadastre de 1838, section F<sup>5</sup> dite du Croix de Laval.

<sup>3598</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.



## Carte n°143

Après Thueyts, la route actuelle suit un axe rectiligne, éloigné de l'Ardèche, qui a imposé la construction de nombreux ponceaux sur les affluents de l'Ardèche. Le tracé ancien passe au contraire au plus près de l'Ardèche, ce qui ne lui évite certes pas les traversées des affluents, mais qui permet néanmoins un passage en terrain plat et stable. La différence des deux tracés est nettement identifiable à partir du ruisseau de Léoune : le tracé issu du Moyen Age portant le nom « d'ancien chemin », alors que la nouvelle route du XVIII<sup>e</sup> siècle est dite « route royale »<sup>(3599)</sup>. Après Chaudon, la route arrive à Bruc, où se situe un autre poste de perception du péage de Chadenac<sup>(3600)</sup>. Le hameau de Bruc est, en effet, pratiquement en limite des mandements de Mayres et de Chadenac.

En fond de vallée, la route continue vers Mayres où elle est mentionnée en 1372<sup>(3601)</sup>. Pour y arriver, elle doit néanmoins traverser l'Ardèche au niveau de Barnas sur un pont attesté dès 1374<sup>(3602)</sup>, puis le cadastre permet de la situer en rive sud de l'Ardèche par les lieux-dits de la Motte et du mas de Garry<sup>(3603)</sup>. Le tracé de la route dans la traversée de Mayres est très net. D'une part, le passage de l'axe est clairement mentionné à l'entrée est du village dans une reconnaissance de l'année 1336 en faveur du seigneur de Montlaur<sup>(3604)</sup> et, d'autre part, le centre de Mayres est certainement l'un des plus caractéristique village - rue que l'on puisse rencontrer en Vivarais<sup>(3605)</sup>.

Un péage se lève dès le XIII<sup>e</sup> siècle au moins dans l'étendue du mandement de Mayres, néanmoins ce château est très excentré par rapport au passage de la route médiévale ce qui impose la présence d'au moins un poste de perception<sup>(3606)</sup>. Malgré la documentation relativement abondante concernant ce péage, nous n'avons pu le localiser, mais il est très probable qu'il devait se situer au village de Mayres qui se trouve en position de contrôler sans difficulté toutes les circulations empruntant la route.

Après Mayres, la route apparaît à plusieurs reprises dans des reconnaissances rendues au seigneur de Montlaur par ses tenanciers du mandement de Mayres en 1336. Dès la sortie du village, elle traverse l'Ardèche, sans qu'aucun pont ne soit toutefois mentionné, pour passer au quartier du Chambon où des terres de Guilhem *Monerii*, de Mayres, confrontent d'une part *l'itinere quo itur de Sancto Martino versus Pratellarum* et

<sup>3599</sup>) Thueyts, cadastre de 1838, sections E<sup>4</sup> dite de Thueyts, D<sup>3</sup> dite de Chaudon et B<sup>2</sup> dite de Saint-Théoffrède.

<sup>3600</sup>) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>3601</sup>) AD 07, 19J 87.

<sup>3602</sup>) AD 07, 2E 32, f°77.

<sup>3603</sup>) Mayres, cadastre de 1838, section E<sup>1</sup> dite du Rocher d'Abraham.

<sup>3604</sup>) AD 07, 42J 342, f°76.

<sup>3605</sup>) Mayres, cadastre de 1838, section F<sup>2</sup> dite de Saint-Martin.

<sup>3606</sup>) Cf. t. I, annexe n°13.

de l'autre *l'itinere quo itur versus castrum* <sup>( 3607 )</sup>. Ce dernier, qui au Moyen Age ne conduisait qu'au château, est devenu au XVIII<sup>e</sup> siècle la grande route royale après son prolongement jusqu'au col de la Chavade. En effet, l'actuelle R.N. 102 n'est qu'une création des années 1760-1780 ayant imposé des travaux considérables et de multiples ouvrages d'art : trente-deux ponts au total pour moins de dix kilomètres de tracé <sup>( 3608 )</sup>.

La route médiévale suivait au contraire encore le fond de la vallée de l'Ardèche par la rive gauche. Toujours en 1336, *l'itinere quo itur de Sancti Martini versus Pratellarum* est ainsi mentionné, aux hameaux de Aleyrac <sup>( 3609 )</sup>, puis de Sédassier <sup>( 3610 )</sup> et enfin à Astet <sup>( 3611 )</sup>. Un chemin vicinal relie encore tous ces hameaux entre eux et il est difficile de concevoir qu'un autre axe ait pu exister à ce niveau au Moyen Age, tant la vallée se resserre, ses versants devenant très abrupts. Ce chemin est en outre dit « Chemin de Pradelles » au XIX<sup>e</sup> siècle par opposition à la route royale de création nouvelle.

A Astet même, la toponymie rappelle à plusieurs reprises le passage de la route. Ainsi, en 1336, une terre tenue par Pierre *Berguerii* est située au lieu-dit de la *Via* et une autre se trouve au quartier du *Malpas* <sup>( 3612 )</sup>. Le cadastre ne permet pas de situer ces deux toponymes avec précision, mais nous savons par le texte de la reconnaissance qu'ils se trouvent immédiatement à l'ouest d'Astet, en bordure de l'Ardèche que la route suit donc. Après Astet, le chemin se poursuit par le lieu-dit de *Garda*, identifiable avec le quartier actuel de la Gardette <sup>( 3613 )</sup>, où la route confronte une terre elle aussi reconnue en 1336 <sup>( 3614 )</sup>. Au delà, elle est encore mentionnée d'*Al Serre* <sup>( 3615 )</sup>. Ensuite, la route passe *ad pede de la cota de la Chabana, versus aquam Ardechie*, ladite Côte de la Chavade lui permettant de déboucher sur le plateau vivarois au prix d'une très rude ascension. Entre Astet et La Chavade, ce sont plus de 450 mètres de dénivelé qui sont gravés en cinq à six kilomètres de cheminement tout au plus !

<sup>3607</sup> ) AD 07, 42J 342, f°25.

<sup>3608</sup> ) Laganier (R.) : « La liaison du sud-est au plateau central, par la Côte de Mayres et La Chavade », art. cité. p. 366-372. L'auteur, ingénieur des Ponts-et-Chaussées, après une présentation des tracés antiques et médiévaux empruntée à des ouvrages d'érudition peu sûrs ou vieilliss, y détaille avec précision les travaux effectués pour ouvrir une liaison routière roulable du Languedoc au Velay.

<sup>3609</sup> ) AD 07, 42J 342, f°61.

<sup>3610</sup> ) *Ibidem*, f°13.

<sup>3611</sup> ) *Ibidem*, f°5.

<sup>3612</sup> ) *Ibidem*, f°9.

<sup>3613</sup> ) Mayres, cadastre de 1838, section A<sup>8</sup> dite de la Chavade.

<sup>3614</sup> ) AD 07, 42J 342, f°2.

<sup>3615</sup> ) *Ibidem*, f°2v°.

Au-delà du col de la Chavade, la route entre dans les domaines de l'abbaye de Mazan implantée quelques kilomètres plus au nord seulement. Le chartier de cet établissement nous a fourni plusieurs documents et surtout deux plans permettant de situer le tracé de la route. En 1283, Pons, seigneur de Montlaur et de Mayres, cède à Falcon, abbé de Mazan, de nombreux droits et territoires, dont les limites passent par la *planchiam de La Vialata* sur laquelle passe la *stratam qua itur de Mayres versus Pratellas* (<sup>3616</sup>). La dite planche de Lavilatte est aussi mentionnée en 1307 date à laquelle elle sert de limite aux dîmes du mas de *Montalafia* qui est alors borné (<sup>3617</sup>). Le premier plan, datant de 1670, concerne un litige ayant éclaté au sujet de la possession du bois de la Suchère, au sud de Lanarce, et présente très succinctement les lieux autour de la route (<sup>3618</sup>). En 1704, un second plan est dressé, beaucoup plus précis et à une échelle plus large, représentant l'ensemble du secteur qui va de la Chavade à Lavilatte (<sup>3619</sup>). Sur ces plans, « l'estrade que va de Maires à Pradelles » relie « La Chevade » à « Planche de Lavilatte » par le nord du hameau de « Peiremont », en longeant le bois de Suchère dont elle constitue la limite sud comme le laisse comprendre la cession de 1283 déjà évoquée.

Après la planche de Lavilatte, sur la dizaine de kilomètres qui la sépare de Pradelles, le tracé est encore nettement lisible sur le cadastre. La route traverse Lavilatte et se poursuit par le hameau de Combe jusqu'au lieu-dit du Carrefour de la Croix de Pause (<sup>3620</sup>) après lequel elle se rattache au chemin de Régordane venu de Nîmes, à l'entrée même de Pradelles. Dans la traversée de la commune de Lavilatte, la route médiévale est dite « chemin de Pradelles à Lavilatte » par opposition à celui qui rejoint la route du XVIII<sup>e</sup> siècle et qui est dit « route de Lavilatte à Pradelles » (<sup>3621</sup>).

### Par Chaumiène

Le second axe reliant Aubenas à Pradelles par la vallée de l'Ardèche se sépare de celui que nous venons de décrire au niveau de Thueyts, pour s'élever sur les crêtes bordant la vallée de l'Ardèche au nord, par le hameau de Chaumiène. Dès 1194, une *stratam antiquam* y est mentionnée, ainsi qu'un hôpital, qui servent tous deux de limite au terroir de Vauclaire appartenant à l'abbaye de Mazan (<sup>3622</sup>).

<sup>3616</sup> ) AD 07, 3H 1, f°63v° et ss.

<sup>3617</sup> ) AD 07, 52J 56, f°54.

<sup>3618</sup> ) AD 07, 3H 9.

<sup>3619</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3620</sup> ) Lavilatte, cadastre de 1828, section B<sup>3</sup> dite de Lavilatte.

<sup>3621</sup> ) Lavilatte, cadastre de 1828, tableau d'assemblage.

<sup>3622</sup> ) AD 07, 3H 1, f°1.

De Thueyts à Chaumiène, la topographie et le cadastre permettent aisément de restituer le tracé du chemin. Sur le cadastre de 1838, il est encore appelé « chemin ferrat de Thueyts à Chaumiène »<sup>( 3623 )</sup>. Celui-ci se sépare dans Thueyts même et continue vers Chaumiène par le seul cheminement praticable : la serre séparant la vallée de la Fonteaulière au nord de celle de l'Ardèche au sud. Le tracé figurant au cadastre, et qui semble être l'héritier du chemin médiéval, gagne la serre par les hameaux de Combaluze et Brige, avant d'y déboucher au niveau du sommet de Fort et Fenadou, culminant à 1100 mètres. De là, la crête asserrée guide directement la route jusqu'à Chaumiène par la serre de Pradal et par celle de la Pierre Plantée.

Un péage et pulvérisage se perçoit à Chaumiène au moins depuis 1308<sup>( 3624 )</sup>. Cette localité étant dans le mandement de Mayres, tout laisse penser que Chaumiène n'est alors qu'un poste de perception des droits attachés au château de Mayres.

Au-delà de Chaumiène, la continuité de la route est nette, bien renseignée par une transaction de 1283. Elle figure en outre au cadastre napoléonien de Mayres sous le nom de « chemin de Pradelles à Chaumiène »<sup>( 3625 )</sup>. En 1283, lors d'une transaction entre Falcon, abbé de Mazan, et Pons de Montlaur, seigneur de Mayres, le tracé précis de la *strata antiqua* est indiqué puisqu'elle sert de limite aux biens alors en jeu dans la transaction. Elle part du *casale vocatum Lespital del strada de Chalmmeyana, et postea ascenditur usque ad territorium de Monlassac in directone dicto casali et ascenditur per stratam veterem usque al Boschet et usque ad teulam que est superius signo crucis cum ferro incisa et sicut rupes magne concludunt usque ad rancum de Malassauras et ab illo loco ascenditur usque ad Nemus de Bano et sicut vadit strata antiqua usque al Talhier*<sup>( 3626 )</sup>. L'itinéraire cadastré suit exactement ce tracé, par la croix dominant Chaumiène, les Grands Rochers (falaises bordant la vallée de l'Ardèche) puis Malassaure, Banne, où il est encore mentionné en 1336<sup>( 3627 )</sup> et enfin le mas de Talhac.

La route est encore mentionnée en 1327 lors d'une transaction entre le sire de Montlaur et l'abbé de Mazan portant sur les limites du terroir d'Issanlas : celle-ci suit le chemin de Pradelles à Chaumiène passant par le Mas de Talhac<sup>( 3628 )</sup>. Sur le cadastre, dans la traversée de la commune de Lanarce, la route prend encore le nom de « Chemin de Pradelles au bois de Bauzon »<sup>( 3629 )</sup> et sur la commune de Mazan, elle est dite « Chemin de Pradelles à Chaumiène »<sup>( 3630 )</sup>. Au-delà, du mas de Talhac, sa continuité

<sup>3623</sup> ) Mazan-l'Abbaye, cadastre de 1838, tableau d'assemblage.

<sup>3624</sup> ) AD 07, 19J 91.

<sup>3625</sup> ) Mayres, cadastre de 1838, tableau d'assemblage.

<sup>3626</sup> ) AD 07, 3H 1, f°63v° et ss.

<sup>3627</sup> ) AD 07, 42J 342, f°12v°.

<sup>3628</sup> ) AD 07, 3H 1, f°82.

<sup>3629</sup> ) Lanarce, cadastre de 1828, tableau d'assemblage.

ne pose aucun problème par la Serre de Blanchon puis le hameau de Peyrebeille où une auberge existe depuis 1532<sup>(3631)</sup>, présence qui ne s'explique en ces contrées isolées et désertes que par le passage de la route. En 1531, le lieu de *Peira-Abeilha* est d'ailleurs une étape pour les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy qui empruntent la route de Thueyts à Aubenas sur quelques kilomètres, de Pradelles au col de la Chavade<sup>(3632)</sup>.

De Peyrebeille à Pradelles, la route est le plus souvent confondue ou parallèle au tracé de l'actuelle R.N. 102 ouverte au XVIII<sup>e</sup> siècle, le cadastre permettant aisément de différencier les deux tracés, la route moderne se surimposant nettement au parcellaire. Le chemin médiéval passe par le quartier des Gardes<sup>(3633)</sup>, puis par Mauras<sup>(3634)</sup>, et par La Fayette où il se sépare nettement du tracé moderne. Celui-ci a alors été construit *ex nihilo* en direction du nord, la route ancienne descendant au contraire en direction de Pradelles, situé à trois kilomètres à l'ouest en passant par le lieu-dit de la Chausse.

L'importance de cette route reliant le Bas-Vivarais, et au-delà la vallée du Rhône au Velay, n'est certainement pas comparable à celle de la route passant par Montpezat et figurant dans l'*Itinéraire de Bruges*. Néanmoins, l'existence de droits de péages associés à absolument tous les châteaux dont les mandements sont traversés laisse penser que le trafic empruntant la route d'Aubenas à Pradelles n'est pas négligeable et que nous ne sommes pas en présence d'un axe mineur parcouru uniquement par des circulations locales. La route traverse successivement, après Aubenas, les mandements de Jaujac, Meyras, Chadenac et Mayres puis pour finir, Pradelles. Si le péage de Meyras porte aussi sur la route de Montpezat, celui de Jaujac sur la route de la Souche et celui de Pradelles sur la Régordane, il n'en est pas de même pour ceux de Chadenac et Mayres situés de telle façon qu'ils ne peuvent porter que sur le trafic empruntant la route de Pradelles. La localisation des postes de perception de ces trois péages est à ce titre exemplaire. Le péage de Meyras semble se percevoir au niveau de Labeaume, peut-être au lieu-dit La Garde, situé exactement sur la route là où elle se rapproche le plus du château. Le péage de Chadenac se perçoit pour sa part à Thueyts, point permettant de taxer le trafic empruntant les deux itinéraires, celui de Chaumiène et celui de Mayres, ce qui n'aurait pas été possible au niveau du château de Chadenac même. Enfin, celui de Mayres se lève à Chaumiène même, qui se trouve sur la route de crête, le village de Mayres offrant sans doute la possibilité d'un autre point de perception portant sur la route de fond de vallée.

La présence d'un hôpital sur le tracé de la route est aussi un élément plaidant en faveur de son importance. En effet, peut-on concevoir la présence d'un tel établissement

<sup>3630</sup>) Mazan-l'Abbaye, cadastre de 1838, section E<sup>3</sup> dite de Vernason.

<sup>3631</sup>) André (M.) : « La fondation de l'auberge de Peyrabeille », art. cité, p. 102-103.

<sup>3632</sup>) Merle-Comby (M.-C.) : « Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

<sup>3633</sup>) Lavilatte, cadastre de 1828, section B<sup>1</sup> dite de Lavilatte.

<sup>3634</sup>) Lespéron, cadastre de 1828, section A<sup>2</sup> dite de Champ Blazère.

sur un simple chemin régional ? Difficilement, et cela conforte l'idée que nous sommes en présence d'un axe fréquenté par un trafic important justifiant l'entretien de ce point d'accueil.

Cette route est, en outre, l'un des principaux axe de transhumance des troupeaux des abbayes de Saint-Chaffre et de Mazan ainsi que de la chartreuse de Bonnefoy estivant en Bas-Vivarais <sup>(3635)</sup>. En effet, elle fait suite à la *strata de Sepou* que nous avons déjà décrite et qui dessert l'ensemble des grands domaines d'estive du plateau vivaro-vellave. Les troupeaux arrivant au niveau de Rieutord descendent ensuite vers la région d'Aubenas en suivant la branche de la route d'Aubenas à Pradelles passant par Chaumiène. La draille ne diverge de la route commerciale que sur le tronçon Chaumiène-Thueyts puisque les troupeaux descendent par le hameau de Bruc <sup>(3636)</sup>.

Ici, comme pour plusieurs autres routes, nous nous trouvons face à un itinéraire qui se dédouble à partir d'un certain point, sans doute en partie pour des raisons de commodité de circulation, variable selon les saisons.

Le chemin par Chaumiène présente un relief plus clément : il circule en altitude sur une longue serre rectiligne où il n'a aucun cours d'eau à traverser. Même la montée sur la serre, au niveau de Thueyts, se fait en suivant une ligne de pente régulière selon un dénivelé pas trop fort. Par contre, si le profil du chemin est relativement aisé, il n'en est pas de même du climat. En effet, dès avant Chaumiène, l'altitude de la serre où se trouve la route s'élève à plus de mille mètres ce qui la soumet à des conditions climatiques particulièrement rudes. Elle est le plus souvent enneigées et ventées du mois de novembre à la fin du mois de mars.

A l'inverse, la branche passant au fond de la vallée par Mayres doit affronter la côte de la Chavade qui constitue l'une des pentes les plus raides du réseau routier vivarois. De plus, longeant l'Ardèche, c'est une multitude d'affluents qui lui barrent la route, nécessitant de nombreux passages à gué. Par contre, elle demeure à une altitude inférieure à mille mètres sur l'essentiel de son tracé, ne gagnant le plateau que tardivement et pour une quinzaine de kilomètres seulement.

On peut donc suggérer que les deux tracés se complètent. Celui de Chaumiène, au cheminement plus simple, mais impraticable voir dangereux une partie de l'année, est un passage d'été, alors que la route de Mayres doit être préférée lorsque les conditions climatiques se dégradent, de la fin de l'automne au printemps.

En 1194, la route passant par Chaumiène est dite « vieille ». Ce qualificatif est difficile à comprendre. En effet, il est encore employé presque un siècle, après en 1283 exactement, de la même manière, à Chaumiène même et au mas de Talhac, ce qui doit nous inciter à la prudence. Qu'elle est la « route neuve » qui doit être mise en regard de cette « route vieille » ? Il est difficile de répondre, mais on peut suggérer qu'il s'agit de la route passant par Mayres et conduisant aussi à Pradelles qui n'est pas mentionnée avant

---

<sup>3635</sup> ) Sur la transhumance ovine, cf. t. I, p. 243-273.

<sup>3636</sup> ) Brechon (F.) : « Contribution à une histoire de la transhumance sur le rebord sud-est du Massif Central : les troupeaux de l'abbaye de Saint-Chaffre-du-Monastier à la fin du Moyen Age », art. cité, p. 55.

1283.

La route du fond de la vallée de l'Ardèche traverse des régions au peuplement antique et altimédiéval certainement peu important, mais significatif tout de même, impliquant la présence d'un premier chemin. Les toponymes bâtis sur un suffixe en *-acum* que l'on rencontre le long de la vallée, évoquant une occupation au moins dès le très haut Moyen Age, en témoignent. Ainsi, on rencontre d'aval en amont : Neyrac, où des vestiges thermaux antiques ont été retrouvés<sup>(3637)</sup>, Barnas, issu du nom d'homme germanique *Baro* et du suffixe *-acum*<sup>(3638)</sup>, ou encore Chadenac, et Aleyrac. Le vocable de l'église de Mayres, dédiée à Saint-Martin, est pour sa part très probablement le signe d'une fondation du haut Moyen Age, ainsi que Saint-Etienne de Meyras ou encore Saint-Jean de Thueyts qui jalonnent très exactement la route. Meyras est en outre le centre d'une viguerie, s'étendant sur toute la haute vallée de l'Ardèche, attestée aux IX<sup>e</sup> et X<sup>e</sup> siècles<sup>(3639)</sup>. Cependant, cette occupation se limite pour l'essentiel au seul fond de la vallée et ne s'étend nullement en direction du plateau, dans le secteur de Lavilatte ou de Lanarce : la vallée de l'Ardèche pouvait alors tout à fait former une impasse pour la route, celle-ci se perdant à son extrémité en un faisceau de chemin locaux.

On peut donc suggérer deux grandes phases chronologiques. Dans un premier temps, le seul chemin important utilisable pour aller d'Aubenas à Pradelles est la route de Chaumiène. Pendant ce temps, la route de fond de vallée n'assure que la desserte des populations égrenées dans la vallée jusqu'à Mayres, sans déboucher significativement sur le plateau. Dans un second temps, à un moment qu'il est difficile de préciser, sans doute dans le courant des XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles, mais en tous cas avant 1194, la Côte de la Chavade est vaincue ouvrant alors un passage plus facile en direction de Pradelles et provoquant un relatif déclassement de la route de Chaumiène qui est alors dite « route vieille ».

## E- De Montpezat à Pradelles par Saint-Cirgues, cartes n°146 à 149

Cet axe relie Montpezat à Pradelles en traversant les domaines de l'abbaye de Mazan. Il est cependant assez mal renseigné par la documentation sur une longue partie de son tracé. En outre, ce n'est qu'à partir de Saint-Cirgues qu'il devient unique, lorsque les deux branches venues de Montpezat se regroupent. La première d'entre elle, cheminant au nord, se sépare de la route d'Aubenas au Puy au sommet de la Côte du Pal, alors que la seconde s'en sépare immédiatement à l'entrée sud de Montpezat.

### a- De Montpezat à Saint-Cirgues

<sup>3637</sup> ) Des bassins et des systèmes d'adduction d'eau et autres tuyauteries associés à des monnaies d'Antonin, de Gordien et d'Adrien ainsi qu'à de la céramique sigillée ont été découverts au XIX<sup>e</sup> siècle. Cf. Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche, op. cit.*, p. 63.

<sup>3638</sup> ) Dauzat (A.) et Rostaing (Ch.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 54.

<sup>3639</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 1, p. 107.

### Par le col du Pal

En 1403, une terre est localisée *ultra et supra Costam Palis, a parte Pratellarum* <sup>( 3640 )</sup>. La côte du Pal est bien loin de Pradelles, à environ une trentaine de kilomètres, et la direction *a parte Pratellarum* ne se comprend que du fait de l'existence de la route qui y mène. Au-delà du col du Pal, la route est encore mentionnée à deux reprises à proximité de Lalligier. En 1325, le sire de Roche, seigneur des Eperviers, et l'abbaye de Mazan transigent par voie d'arbitrage au sujet des droits de pulvérisage du mandement des Eperviers. La limite de ceux-ci passe par le chemin public allant du Pal à Lalligier <sup>( 3641 )</sup>. Ensuite, la même route sert encore de confront en 1330 aux biens et droits que Guigue, sire de Roche, hommage à Pons de Montlaur, seigneur de Mayres et de Montpezat <sup>( 3642 )</sup>. Les confronts cités dans l'acte permettent, avec l'aide du cadastre, de localiser le tracé de la route : elle sépare le suc de Bauzon du bois du Roux et passe donc par le sud du lac Ferrand, puis par Piéfaud et les abords de Narçon avant d'arriver à Lalligier. Au nord de Lalligier, le toponyme Brioude a souvent été considéré comme le témoin du passage d'une route antique <sup>( 3643 )</sup>. Néanmoins, il faut écarter une telle étymologie liée à la présence d'un pont dans la mesure où aucun ruisseau important susceptible de nécessiter un tel ouvrage ne passe à Brioude même ou à proximité ! Après Lalligier, la route continue en direction de Saint-Cirgues en longeant probablement la vallée du ruisseau de Mazan par Serouleyre et Barbeneuve.

### Par la vallée de la Fonteaulière

Le second itinéraire reliant la vallée de la Fonteaulière à Pradelles est globalement parallèle à celui passant par Saint-Cirgues, mais chemine entre cinq à dix kilomètres plus au sud. Ce chemin quitte la route d'Aubenas au Puy à Montpezat et suit la vallée de la Fonteaulière. Elle demeure en rive gauche de la rivière jusqu'au quartier du Villaret où elle traverse en rive droite sur un ouvrage n'apparaissant dans aucun document consulté, même dans les terriers de Montpezat d'Ancien Régime. De plus, ses caractères architecturaux ne permettent pas de la dater avec certitude. Il peut tout à fait être tardi-médiéval, mais un surbaissement assez net de l'arc peut aussi laisser penser à une construction postérieure. Sa faible largeur exclue toutefois toute possibilité de charroi ce qui est un indice de plus permettant de proposer une datation antérieure au XVII<sup>e</sup> siècle. De là, la route continue vers le quartier de l'Air où elle retraverse la Fonteaulière par un

<sup>3640</sup> ) AD 07, 39J 400.

<sup>3641</sup> ) AD 07, 3H 1, f°51v°.

<sup>3642</sup> ) AN, P 1399/1, cote 747, Huillard-Bréholles, *Titres de la maison ducale de Bourbon*, op. cit., n°1912.

<sup>3643</sup> ) Cette interprétation est à mettre au crédit du très fantaisiste érudit Albert Boudon-Lasherme qui, en maltraitant fortement les écrits de Strabon, restitue une route allant du col du Pal à la Loire au niveau d'Arlempdes, avec comme jalons le *fanum* de la Sainte-Abeille, à Saint-Cirgues, le pont de Brioude sur une rivière qui n'existe pas, des toponymes latins ou occitan qu'il hellénise allègrement ou encore le célèbre « camp d'Antoune », témoin selon lui de la présence grecque alors qu'il ne s'agit que d'un très classique *oppidum* proto-historique... [Boudon-Lasherme (A.) : *Le Velay gallo-grec*, op. cit.].



ouvrage qu'il est tout aussi difficile de dater. En 1492, la route confronte une terre située au mas de l'Herm, actuellement le hameau de l'Air puis elle est mentionnée au Roux<sup>( 3644 )</sup>. Néanmoins, elle ne passe pas au Roux même, mais effectue une longue boucle la menant jusqu'au *castrum*, boucle sur laquelle de profondes ornières entaillent encore le substrat granitique. Après le Roux, elle quitte la vallée de la Fonteaulière pour gagner le plateau en direction de l'ouest par le vallon du Rieugrand, chemin qui est encore indiqué sur le cadastre napoléonien comme étant le « chemin de Saint-Cirgues au Roux »<sup>( 3645 )</sup>. Le cadastre nous permet de le suivre par les abords du *fanum* antique dit de Sainte-Abeille, situé sur un petit col, puis par Robieuse et Prajura, juste avant Saint-Cirgues.

Des droits de péage sont rattachés au château des Eperviers, implanté sur un sommet difficilement accessible et à l'écart de la route, à trois kilomètres environ au nord de Saint-Cirgues. Nous savons toutefois qu'en 1279, ce péage se perçoit à Saint-Cirgues, sur la route, au singulier dans l'acte<sup>( 3646 )</sup>. Rien n'indique explicitement qu'il s'agit bien de la route de Montpezat à Pradelles, mais le singulier exclut la présence de plusieurs axes. Cela permet d'affirmer que seule la route que nous suivons y passe et fait l'objet d'une taxation, les autres voies n'étant alors que des chemins plus ou moins locaux, comme celui conduisant à Coucouron et desservant l'ouest du plateau vivarois qui figure dans le cartulaire de l'abbaye de Mazan<sup>( 3647 )</sup>. Le choix de Saint-Cirgues comme poste de perception se comprend aisément : c'est une petite bourgade où se tient un marché au Moyen Age, mais surtout, les deux routes venues de Montpezat s'y rejoignent, permettant ainsi avec un poste unique de contrôler tout le trafic.

## b- De Saint-Cirgues à Pradelles

Après Saint-Cirgues, les documents médiévaux manquent et il faut recourir essentiellement au cadastre napoléonien pour proposer un tracé jusqu'au quartier des Sables, sur la paroisse de Lanarce, où la route venant de Montpezat rejoint celle allant d'Aubenas à Pradelles par Chaumiène. En effet, la route traverse totalement le domaine de la grange mazanaise d'Issanlas mais n'en constitue jamais la limite ce qui nous prive des indications obtenues en d'autres lieux lors des litiges de bornage ou tout simplement des transactions foncières. Sur le cadastre figure néanmoins le « chemin de Pradelles »<sup>( 3648 )</sup> que sa bonne inscription dans le parcellaire désigne très probablement comme l'héritier de la route médiévale de Montpezat à Pradelles. A la sortie de Saint-Cirgues, la route s'oriente à l'ouest en direction de Rieuclar. Peu avant Rieuclar, le toponyme « Cote Romieux », situé en un point où la route monte pour sortir de la vallée du Pradal, nous

<sup>3644</sup> ) AD 07, 51J 139.

<sup>3645</sup> ) le Roux, cadastre de 1838, tableau d'assemblage.

<sup>3646</sup> ) AD 38, B 3557.

<sup>3647</sup> ) AD07, 3H 1, f°76v°.

<sup>3648</sup> ) Saint-Cirgues-en-Montagne, cadastre de 1837, section E<sup>2</sup> dite du Village.

rappelle peut-être encore la nature pérégrinant d'une partie du trafic à destination du Puy ( <sup>3649</sup> ). Au-delà de Rieuclar, la route passe par Les Narcès puis gagne Issanlas ( <sup>3650</sup> ). Elle continue ensuite vers le hameau de Mézeyrac sous le nom de « chemin de Saint-Cirgues à Pradelles », mais ne passe pas par le hameau même, l'évitant en droite ligne par le sud ( <sup>3651</sup> ). Elle fait de même au niveau du hameau de Belvezet qui est lui aussi évité par le sud, le chemin prenant alors sur le cadastre le nom de « Chemin de l'Estrade » ( <sup>3652</sup> ). De là, la route se poursuit mais n'arrive pas à Pradelles, évitant la ville à quatre ou cinq kilomètres au nord. En effet, il est net qu'elle tend vers Arquejol puis au-delà jusqu'à Chapeauroux ( <sup>3653</sup> ). Au sud de Saint-Paul-de-Tartas, dans les années 1690, il est d'ailleurs dit « chemin des Uffernets à la forêt de Bauzon » ( <sup>3654</sup> ). Pour se rendre à Pradelles, le voyageur doit donc obliquer vers le sud à un carrefour situé au niveau du col de la Fayette.

La route de Montpezat à Pradelles par Saint-Cirgues ne constitue en aucun cas un très grand axe de passage à l'échelle interrégionale, et sans doute faut-il plus la considérer comme un itinéraire relativement secondaire, permettant avant tout aux populations locales de ce secteur du plateau de communiquer avec la vallée et Aubenas à l'est mais surtout avec Pradelles et le Velay à l'ouest. En effet, le chemin est presque systématiquement dit « chemin de tel lieu à Pradelles », mais jamais « à Aubenas », ce qui signe indubitablement l'attraction de cette petite ville sur le secteur et sur les circulations empruntant la route. Néanmoins, une part non négligeable de son trafic doit aussi être de nature commerciale, ce qui justifie la perception du péage du château des Eperviers à Saint-Cirgues et cela jusqu'à l'extrême fin du XV<sup>e</sup> siècle au moins.

L'ancienneté de l'itinéraire est beaucoup plus difficile à établir que sa toute relative importance. En effet, aucun texte ne nous informe sur son éventuelle existence au haut Moyen Age. Ce n'est toutefois pas propre à ce seul itinéraire, mais concerne toute la région très mal documentée avant la fondation de l'abbaye cistercienne de Mazan. Toutefois, nous disposons d'un premier indice permettant de penser que nous sommes très probablement sur un tracé d'origine antique.

En effet, au débouché sur le plateau, la route passe à proximité immédiate du site de la Sainte-Abeille. Certes, l'imaginaire s'en est emparé et l'érudition a mêlé à son sujet toutes les fables imaginables colportées par la « tradition orale », depuis un culte celte au dieu soleil jusqu'à un camp fortifié de valeureux Arvernes luttant contre César... Néanmoins, la réalité archéologique est plus simple. Les travaux d'Eric Durand, dont nous

<sup>3649</sup> ) Mazan-l'Abbaye, cadastre de 1837, section B dite de Rieuclar.

<sup>3650</sup> ) Mazan-l'Abbaye, cadastre de 1838, tableau d'assemblage sectional, section C dite d'Issanlas.

<sup>3651</sup> ) Mazan-l'Abbaye, cadastre de 1838, tableau d'assemblage sectional, section D dite de Mézeyrac.

<sup>3652</sup> ) Lavilatte, cadastre de 1828, section A<sup>1</sup> dite de Belvezet.

<sup>3653</sup> ) Cartes I.G.N. 1/25000<sup>e</sup> n°3737 est et ouest.

<sup>3654</sup> ) AD 43, E 114/5.

repreons ici le propos, permettent d'affirmer que le site n'est autre qu'un petit *fanum*, ayant probablement pris la place d'un lieu de culte préromain, dont la situation est certainement liée au passage d'une route comme cela se rencontre fréquemment pour ce type de sanctuaire <sup>( 3655 )</sup>. En outre, la présence de céramique sigillée et de monnaies découvertes sur plusieurs parcelles autour du tertre supportant le *fanum* et dont la répartition ne peut-être due au simple colluvionnement naturel laisse penser que quelques bâtiments occupaient les environs du temple. Sans toutefois pouvoir préciser la nature de cette occupation, il émet par comparaison avec d'autres sites similaires la possibilité qu'il s'agisse de quelques structures d'habitat liées au passage de la route, auberge ou relais, installation de maréchalerie par exemple <sup>( 3656 )</sup>. Néanmoins, il retient avant tout la prudence, seules de véritables fouilles pouvant permettre d'asseoir solidement les hypothèses émises sur la nature de l'occupation autour du *fanum*.

Autre élément tendant à prouver son antiquité, la route de Montpezat à Pradelles n'est jamais intégrée aux réseaux de chemins radio concentriques rayonnant autour des villages et hameau situés à proximité. Ainsi, c'est le cas à Issanlas, mais surtout encore plus nettement à Mézeyrac et Belvezet qui sont purement et simplement ignorés et contournés par le sud. En outre, bien que dite « route de Pradelles », nous avons déjà expliqué que cet axe ne s'y dirige pas vraiment mais évite la ville au nord ce qui impose au voyageur médiéval de quitter l'axe primitif pour la rejoindre. Il est peu probable qu'une route médiévale ait ignorée ainsi un *castrum* important, rapidement devenu une petite ville à partir du XIII<sup>e</sup> siècle, et la route ne peut qu'être antérieure à sa fondation. Il en est de même pour Belvezet ou Mézeyrac

On peut donc avancer qu'un chemin antique passe au col de la Sainte-Abeille, attesté par la présence du *fanum* et par le mobilier d'importation découvert autour du site <sup>( 3657 )</sup>. Il est difficile de savoir dans quelle direction il se dirige ensuite. L'érudition vivaroise, interprétant les écrits de César, en a fait un axe reliant aussi la cité d'*Alba* à *Ruessium* comme le chemin passant au col du Pal voisin. Néanmoins, il semble impossible d'accepter cette hypothèse sans réticence. En effet, pourquoi tracer deux routes parallèles, distantes de quelques kilomètres seulement ? En plus, ce dédoublement du tracé se constaterait sur la section posant le plus de problèmes de cheminement et où, du fait de la très forte pente, l'entretien de la voie a dû être particulièrement difficile. La topographie des lieux ne plaide pas non plus en faveur d'une orientation vellave de la route antique, bien au contraire : elle ne permet pas après le col de la Sainte-Abeille de tracer un itinéraire simple et rationnel en direction du nord. Pour finir, notons enfin qu'au Moyen Age, il ne se dirige pas vers le Puy, mais s'oriente au sud-est.

Ainsi, durant l'Antiquité, ce chemin ne conduisait très probablement pas au Puy et à

<sup>3655</sup> ) Durand (E.) : *Etude du site archéologique de la Sainte-Abeille, un fanum gallo-romain révélé par la célèbre voie du Pal*, op. cit., p. 194.

<sup>3656</sup> ) *Ibidem*, p. 198.

<sup>3657</sup> ) Outre des monnaies et du mobilier votif provenant du centre de la Gaule, ont été découverts plusieurs tessons de céramique issus de régions calcaires, probablement le Bas-Vivarais.

*Ruessium*, mais nous proposons à titre d'hypothèse qu'il pouvait se diriger vers Javols, cité des Gabales. En effet, à la différence des routes Alba-Valence-Vienne, Alba-Nîmes ou Alba-Le Puy, les liaisons Alba-Javols n'ont jamais fait l'objet de travaux spécifiques, la méconnaissance générale des itinéraires antiques gabales ne facilitant pas ce travail <sup>(3658)</sup> ). Pourtant, peut-on imaginer qu'Alba ait été coupée de Javols, alors que des tracés routiers assurés la relient à toutes les autres cités voisines ? Le tracé par Saint-Cirgues présente plusieurs avantages pour rejoindre la cité gabale. En effet, dans une région peu mise en valeur et à l'occupation humaine lâche comme l'est la vallée de l'Ardèche en amont d'Aubenas, il est avantageux de suivre le plus longtemps possible le même chemin que celui allant au Puy. Jusqu'à Montpezat, les deux axes peuvent aisément se confondre ce qui n'est plus le cas après. La route de Javols oblique alors vers l'est jusqu'au niveau de Saint-Haon / Chapeauroux, non loin de Pradelles où elle trouve *la Via Bolena*, route majeure figurant sur la table de Peutinger, qui la conduit jusqu'à Javols. Nous ne pouvons toutefois que poser la question et apporter ces quelques éléments de réponse, seules les compétences d'un antiquisant disponible pour se livrer à une étude longue et minutieuse pouvant permettre de déboucher sur des conclusions plus assurées.

#### **F- D'Aubenas à Pradelles par Jaujac, cartes n°150 à 157**

Pour finir, nous avons pu identifier un dernier chemin reliant Aubenas à Pradelles, passant lui par la vallée du Lignon. Cet axe est toutefois très mal renseigné sur la première partie de son tracé, jusqu'à La Souche, en l'absence de tout fonds documentaire conséquent sur la région. Au-delà, de La Souche à Pradelles, la route traverse le cœur des domaines de l'abbaye cistercienne des Chambons. Son chartrier, très lacunaire et réduit à l'état d'épave ne nous apporte qu'un médiocre secours, mais un inventaire complet qui en a été dressé en 1788 permet de combler partiellement les pertes dues à la période révolutionnaire.

#### **a- D'Aubenas à Jaujac**

Au départ d'Aubenas, la route menant à Pradelles par la vallée du Lignon se confond avec celles passant par Mayres et Thueyts qui suivent la vallée de l'Ardèche et que nous avons déjà décrites. Ce n'est qu'au niveau du hameau du Mazel que trois tracés divergent.

#### **D'Aubenas à Prades par Chalencon**

Le premier tracé passe par le hameau de Chalencon pour rejoindre Jaujac. La route d'Aubenas à Jaujac y confronte en 1501 une terre reconnue à l'abbaye de Mazan <sup>(3659)</sup> . Sur le cadastre, le tracé est encore net continuant ensuite par le Ranc de Chabrier puis non loin de Farge où il rencontre une deuxième branche venue, elle aussi, d'Aubenas.

---

<sup>3658</sup> ) Sur cette question, nous renvoyons à l'introduction, toutefois semble-t-il mal assurée par manque de recherches récentes, de Fabrié (D.) : *Carte archéologique de la Gaule, La Lozère, op. cit.*, p. 27-30.

<sup>3659</sup> ) AD 07, 3H 3, f°112.

Après Farge, le chemin passe au lieu-dit du Malpas et arrive rapidement à Prades.

### D'Aubenas à Prades par Mercuer

D'Aubenas à Farge, il faut suggérer l'existence d'un autre itinéraire, bien que mentionné par aucune source médiévale. Il se sépare de l'axe principal suivant la vallée de l'Ardèche au niveau de la Côte de Fontbonne et se dirige ensuite vers l'ouest, en direction de Mercuer. Sur le cadastre, il prend d'ailleurs le nom de « Chemin d'Aubenas à Mercuer »<sup>(3660)</sup>, de même qu'en 1501<sup>(3661)</sup>. Au niveau de l'église Saint-Loup de Mercuer, sa continuité est évidente en direction du hameau de Lacour, puis ensuite vers Farge par le quartier des Cottés. Néanmoins, de Lacour à Farge, le chemin figurant sur le cadastre est de création récente au début du XIX<sup>e</sup> siècle, puisque s'inscrivant très mal dans le parcellaire. Toutefois, plusieurs limites de parcelles continues ainsi que plusieurs sections de chemin subsistent encore toutefois du tracé ancien, décalé d'une centaine de mètres plus au sud. Au-delà de Mercuer, le chemin prend sur le cadastre le nom de « chemin de Mercuer à Farge » ou « chemin de Mercuer à Prades ».

Pourquoi retenir ce chemin comme pouvant correspondre à une branche de la route d'Aubenas à Pradelles par Jaujac ? Tout d'abord, c'est un axe dont la continuité est très bonne de bout en bout : il s'agit d'un seul et même chemin sur toute sa longueur et non d'une succession d'axes locaux. Ce point de vue permet donc de penser que dès ses origines, il a relié Mercuer à Prades. Ensuite, nous n'avons jamais rencontré le toponyme « Malpas » sur un simple chemin local : ce serait ici le premier cas. Pour finir, notons que ce chemin constitue un itinéraire sensiblement plus court que la route transitant par Chalencon. Cette dernière est plus longue d'environ cinq kilomètres, ce qui n'est pas négligeable lorsque l'on se déplace à pied, puisque cela constitue une petite heure de marche. Plus direct, le tracé par Mercuer est toutefois nettement plus accidenté, sans que le relief ne devienne toutefois rédhibitoire.

### De Prades à Jaujac

Ensuite, à partir du village de Prades, la route doit quitter la vallée de la Salindres pour rejoindre celle du Lignon. A ce niveau, elle prend en 1160 le nom de *strata* de Longe Serre lorsqu'elle confronte une vigne donnée à l'abbaye des Chambons<sup>(3662)</sup> et semble correspondre à la « Draye de Longe Serre » figurant encore sur le cadastre napoléonien<sup>(3663)</sup>. Longeant le sommet de Longe Serre, la route arrive directement à Jaujac où un pont mentionné en 1267 lui permet de traverser le Lignon et de gagner le *castrum*<sup>(3664)</sup>,

<sup>3660</sup> ) Mercuer, cadastre de 1833, tableau d'assemblage.

<sup>3661</sup> ) AD 07, 3H 3.

<sup>3662</sup> ) AD 07, 1H 14 et AD 48, 6J 1, f°20v°.

<sup>3663</sup> ) Prades, cadastre de 1838, section A<sup>3</sup> dite de l'Hoste du Fau.

<sup>3664</sup> ) AD 48, 6J 1, n°241.

pont apparaissant encore dans une reconnaissance rendue en faveur de Bernard Veyrier, sieur de Fabrias, en 1520 <sup>( 3665 )</sup>. A l'heure actuelle, ce pont ne présente plus aucun caractère médiéval et a totalement été remplacé par un ouvrage en béton. Néanmoins, un plan du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle nous laisse entrevoir sa forme <sup>( 3666 )</sup>. Alors que le pont est partiellement détruit, un projet de reconstruction est formulé par l'ingénieur Teurlot qui prévoit un tablier en bois appuyé sur les vestiges du pont précédent. Nous ne savons nullement si ces vestiges sont attribuables au pont du XIII<sup>e</sup> siècle, mais le plan et les élévations dessinées peuvent le laisser penser. Il s'agit d'un pont à deux arches manifestement en plein cintre, appuyées sur une pile centrale à avant et arrières becs triangulaires remontants et sans chaperon, ce qui est une configuration très plausible pour un ouvrage de la fin du Moyen Age.

Au XVI<sup>e</sup> siècle, un péage est associé au château de Jaujac, existant très probablement dès la fin du Moyen Age. Ce droit est confirmé au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle par l'administration de la sénéchaussée, après présentation de titres anciens dont aucun ne nous est toutefois parvenu avec le dossier afférent au péage, qui ne nous livre que la lettre de maintien <sup>( 3667 )</sup>. Il est toutefois probable que les « anciens titres » présentés au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle sont de la fin du Moyen Age au moins. Parallèlement, un droit de pulvérisage perçu dans le mandement de Jaujac est mentionné à plusieurs reprises aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, portant essentiellement sur les troupeaux transhumants de l'abbaye des Chambons <sup>( 3668 )</sup>.

### D'Aubenas à Jaujac par la vallée du Lignon

Le troisième axe reliant Aubenas à Jaujac suit d'abord la vallée de la Ardèche en empruntant le même chemin que la route de Pradelles par Mayres jusqu'au pont de la Taillade, enjambant le Lignon. De là, l'*itinere quo itur de Gaudiaco versus pontem Talhate* est mentionné à plusieurs reprises, en 1404 à Jaujac même <sup>( 3669 )</sup>, ou en 1405 au territoire de *Pas Leschala* <sup>( 3670 )</sup> et au territoire *Deus Miols* <sup>( 3671 )</sup>, que nous n'avons pu localiser.

Contrairement à la route conduisant à Mayres et Pradelles, celle de Jaujac ne traverse pas le Lignon sur le pont de la Taillade, mais elle oblique au sud et s'engage dans la vallée formée par cette rivière. Etant donné l'exiguïté de la vallée, bordée par des

<sup>3665</sup> ) AD 07, 1J 744.

<sup>3666</sup> ) AD 07, C 807, publié par Morel (Y.) : *Le département aux 2000 ponts (Ardèche)*, op. cit., p. 39.

<sup>3667</sup> ) AD 30, A 3, p. 2513.

<sup>3668</sup> ) AD 48, 6J 1, n°300 et 304.

<sup>3669</sup> ) AD 07, 2E 1565, f°10.

<sup>3670</sup> ) *Ibidem*, f°14.

<sup>3671</sup> ) *Ibidem*, f°51v°.

falaises basaltiques au sud et un versant abrupt au nord, on peut penser que le tracé ancien se confond le plus souvent avec la route actuelle, le relief ne permettant pas de tracer d'autre axe, sauf au prix d'efforts de terrassements considérables qui ne sont pas de mise au Moyen Age. Nous savons ensuite qu'elle passe à Bonneval, mais qu'elle n'y emprunte pas l'Echelette qui livre uniquement le passage à un chemin local conduisant vers le sommet de Ventapet <sup>(3672)</sup>. De là, elle chemine sur le plateau formé par la coulée basaltique de Jaujac, dominant le Lignon au sud, et arrive rapidement à Jaujac même.

### b- De Jaujac au col de la Croix-de-Beuzon

De Jaujac à la Souche, la route suit la vallée du Lignon. Le cadastre permet de la situer par les quartiers de Bruges et des Chambons. Elle ne quitte le bord immédiat de la rivière qu'au niveau du sommet du Tras des Beaumes, le versant de ce dernier tombant brutalement dans l'eau. En le contournant par le nord, la route arrive à d'Abriageon où elle traverse le ruisseau de d'Abriageon dans une configuration toponymique déjà observée à de nombreuses reprises <sup>(3673)</sup>.

De la Souche au col de la Croix de Bauzon, le tracé de la route est aussi renseigné par le manuscrit de l'érudit curé Armandes, probablement du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle. Ce dernier a écrit : « le chemin royal de la Souche passait à la Croix des Bains, il allait rejoindre le chemin ferrat à l'Aubezon de Sautel, qu'il avait quitté à Peyre-Grosse. De là, du Clapas de Mauchier, et à la Croix de Beuzon, s'égarant peu du chemin ferrat » <sup>(3674)</sup>. Les deux tracés indiqués dans le manuscrit, « route royale » d'une part et « chemin ferrat » de l'autre, peuvent être identifiés sur le cadastre, le « chemin ferrat » semblant être l'héritier du tracé médiéval. De même, sur la paroisse de La Souche, le chartier de l'abbaye des Chambons nous livre plusieurs mentions de la route permettant de préciser son cheminement. En 1360, une terre accensée par l'abbaye à Vincens *Pounhet*, située au lieu-dit de la Sagnolle, confronte « le chemin public de la Croix de Bauzon vers la vallée de Jaujac » <sup>(3675)</sup>. La même année, une terre baillée à Guillaume *Rosserii* située *al Gleizal* est longée par « le chemin public de la Croix de Bauzon » <sup>(3676)</sup>. Ensuite, en 1451, l'abbé Jean de *Roqua* accense à Pierre *Pounhet* du mas des *Sagnas*, une pièce de terre située au bord de la route qui conduit à la Croix de Bauzon <sup>(3677)</sup>.

A la lumière de ces éléments, il apparaît que le chemin médiéval suit un tout autre

<sup>3672</sup> ) *Ibidem*, f°14.

<sup>3673</sup> ) Jaujac, cadastre de 1838, section E, tableau d'assemblage sectionnal.

<sup>3674</sup> ) Ce manuscrit est de nos jours perdu, de longs extraits en ont été rapportés par Montravel (L. de) : « Monographie des paroisses du diocèse de Viviers, Jaujac », art. cité.

<sup>3675</sup> ) *Ibidem*, n°317.

<sup>3676</sup> ) *Ibidem*, n°318.

<sup>3677</sup> ) *Ibidem*, n°305.

tracé que la route actuelle. Après le ruisseau de d'Abrigeon, la route reste parallèle au Lignon en rive gauche, ne le traversant qu'au niveau de la Ribe<sup>(3678)</sup>. Une fois le Lignon traversé, le toponyme évocateur de « Chaussadis » rappelle le passage de la route qui arrive ensuite à La Souche même<sup>(3679)</sup>.

A la sortie ouest de la Souche, la route actuelle traverse le Lignon pour s'élever en direction du rocher d'Abraham, alors que le tracé médiéval demeure en rive droite passant par l'Aubezon du Sautel, actuellement la Sautellerie, puis par Boulou<sup>(3680)</sup>. Ensuite, il traverse le Lignon et s'élève jusqu'aux hameaux du Gleizal et des Sagnolles où il est mentionné en 1360 pour enfin, par La Mathe, gagner la Croix de Bauzon. La brusque côte qui sépare le Lignon du hameau du Gleyzal porte encore sur le cadastre de 1839 le nom évocateur de la « Davalade »<sup>(3681)</sup>.

Au niveau de la Croix de Bauzon, devenu maintenant le col de la Croix de Bauzon, la route entre dans le mandement du château de Borne auquel des droits de péage sont attachés depuis la fin du XIII<sup>e</sup> siècle au moins<sup>(3682)</sup>. On pourrait hésiter à attribuer ce poste soit au château de Borne, soit à celui de Jaujac. Néanmoins, un arrêt de justice en date de mai 1342 condamne les officiers du seigneur de Jaujac pour un prélèvement indu à la Croix de Bauzon, indiquant bien qu'il s'agit d'un poste du péage de Borne auquel ils ne devaient rien percevoir<sup>(3683)</sup>.

Après la Croix de Bauzon, le chemin se divise en deux branches, l'une passant par le plateau de Cham Longe au nord, l'autre transitant par Saint-Etienne-de-Lugdarès. Ainsi, en 1501 « le chemin public de La Souche à Cham Longe » et « le chemin public allant de La Souche à Saint-Etienne-de-Lugdarès » servent de confronts à des terres accensées par l'abbaye des Chambons<sup>(3684)</sup>.

### c- De la Croix-de-Bauzon à Pradelles par Cham Longe

Au-delà du col de la Croix de Bauzon, la route sert de limite aux domaines de l'abbaye des Chambons et de la seigneurie de Mayres. Plusieurs transactions en rappellent le tracé. En 1285, il est convenu entre l'abbé et Pons de Montlaur, seigneur de Mayres, que la limite suit une ligne *qui descendit per rivum vocatur Spezona usque ad rivum qui vocatur Spezoneta ascendendo protenditur usque ad territorium de la Cham Aimar et*

<sup>3678</sup> ) La Souche, cadastre de 1839, section C<sup>4</sup> dite de Ladreyt.

<sup>3679</sup> ) La Souche, cadastre de 1839, section D<sup>1</sup> dite de l'Eglise.

<sup>3680</sup> ) La Souche, cadastre de 1839, section E dite de la Sautellerie.

<sup>3681</sup> ) La Souche, cadastre de 1839, section A<sup>3</sup> dite de Peyreplane.

<sup>3682</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>3683</sup> ) AD 48, 6J 1, n°300.

<sup>3684</sup> ) AD 48, 6J 1, n°313 et 314.



usque ad stratam qua itur de Calma Longa versus Pratellas<sup>( 3685 )</sup>. Cette limite est encore rappelée en 1333 après que de nombreux conflits se soient à nouveau élevés<sup>( 3686 )</sup>. Elle est facile à identifier, constituant d'abord la limite des paroisses de Saint-Martin de Mayres d'une part et de Saint-Sauveur de Borne de l'autre, puis de Saint-Martin de Mayres et de Saint-Etienne de Lugdarès et enfin de Saint-Alban en Montagne et de Saint-Jean de Lavalatte. Depuis le col de la Croix de Bauzon, le chemin médiéval de Pradelles s'élève sur le versant de la serre de la Croix de Bauzon jusqu'au mas des Pergeyres puis, toujours en suivant la ligne de crête, elle débouche au col du Pendu puis arrive au mas de Cham Longe. Sur le cadastre napoléonien, ce chemin prend encore le nom de « chemin de Pradelles à la Croix de Bozon »<sup>( 3687 )</sup>.

Un péage se prélève à Cham Longe en 1531<sup>( 3688 )</sup>, droit qu'acquittent les troupeaux de l'Hôtel-Dieu du Puy montant à l'estive en Velay. Cham Longe n'est toutefois le centre d'aucun mandement mais, au contraire, se situe dans celui de Mayres ainsi que l'attestent les transactions déjà évoquées mentionnant la route. Aussi, il ne doit s'agir ici que d'un poste de perception du péage du château de Mayres situé au fond de la vallée de l'Ardèche, et qui n'est donc pas en mesure de taxer directement le trafic. C'est d'ailleurs ce dont témoigne le compte des revenus de la seigneurie de Mayres en 1548 qui mentionne « le péage et arrentement de Cham Longe, environ 80 livres »<sup>( 3689 )</sup>.

Ensuite, la route traverse la cham de Cham Longe qui lui donne son nom et qui la conduit jusqu'à la Croix de la Salesse. Au-delà, elle se dirige en direction du nord-ouest en contournant le suc de Chapelas puis en traversant la rivière l'Espézone au hameau du même nom, avant de rejoindre le chemin de Régordane au niveau de Lespéron. De là, en suivant la Régordane, le voyageur gagne facilement Pradelles distant de quelques kilomètres seulement vers le nord.

#### **d- De la Croix-de-Bauzon à Pradelles par Saint-Etienne-de-Lugdarès**

Au niveau du col de la Croix de Bauzon, le voyageur peut aussi continuer vers Pradelles par la vallée de la Borne qui s'ouvre à lui. Le chemin n'est ici renseigné par aucun texte mais la configuration des lieux, une vallée étroite et encaissée, ainsi que la lecture du cadastre permettent de penser que la route passait en rive droite de la rivière par le quartier des Plaines<sup>( 3690 )</sup> jusqu'au col du Bez, où elle quitte la vallée de la Borne pour celle du Masméjean. Au niveau du col du Bez, le tracé moderne ne correspond toutefois

<sup>3685</sup> ) AD 07, 1H 1, f°2v°.

<sup>3686</sup> ) AD 07, 1H 26.

<sup>3687</sup> ) Borne, cadastre de 1843, section A<sup>3</sup> dite de Bozon.

<sup>3688</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

<sup>3689</sup> ) AD 07, 2E 1537, f°357v°.

<sup>3690</sup> ) Borne, cadastre de 1843, section A<sup>3</sup> dite de Bozon.

plus à celui du Moyen Age, mais le cadastre permet de restituer ce dernier sans difficulté, gravissant la pente de façon rectiligne immédiatement au-dessous de la maison du Bez.

Le Bez est un poste de perception du péage du mandement de Borne apparaissant au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle ou encore au XVII<sup>e</sup> siècle. Comme souvent, ces petits postes de perception restent inconnus des sources médiévales et n'apparaissent que dans les documents comptables des voyageurs les ayant acquittés, sources qui dans la région n'existent pas avant le XVI<sup>e</sup> siècle. Ce poste du Bez ne semble toutefois pas être principalement destiné aux voyageurs cheminant sur la route d'Aubenas à Saint-Etienne-de-Lugdarès que nous décrivons, puisqu'ils l'ont déjà acquitté au col de la Croix de Bauzon, mais il est manifestement destiné aux personnes venant de la région des Vans ou de Joyeuse au sud et se dirigeant vers Cham Longe ou encore Peyrebeille au nord, comme les troupeaux de l'Hôtel-Dieu du Puy qui l'acquittent en 1531 lors de la montée à l'estive<sup>(3691)</sup>.

Par la vallée du Masméjean, Saint-Etienne-de-Lugdarès n'est qu'à quelques kilomètres seulement du col du Bez. Néanmoins, sur les premiers kilomètres de la vallée du Masméjean, la route actuelle passe en rive nord de la rivière, alors que le cadastre permet de penser que le chemin ancien passait en rive sud. Au départ du Bez, le chemin traversait le bois du Bez puis le quartier des Chaniers pour déboucher au bord du Masméjean au niveau de Chabanis. Sur le cadastre, cet axe porte encore le nom de « chemin de Masméjean au Bez », par opposition à la route de Saint-Etienne au Bez qui correspond à notre axe actuel<sup>(3692)</sup>.

Ensuite, de Masméjean à Saint-Etienne, le tracé médiéval et le tracé routier actuel semblent se confondre, passant par la Gazelle et la Croix d'Appel. Le toponyme la Gazelle renvoie à la présence d'un gué, une planche y étant attestée en 1457<sup>(3693)</sup>.

A Saint-Etienne-de-Lugdarès, le passage de la route est évident. Elle constitue l'axe principal du village - rue, désignée en 1277<sup>(3694)</sup> comme « l'estrade de Saint-Etienne-de-Lugdarès », ou en 1333<sup>(3695)</sup> et 1460<sup>(3696)</sup> comme « la rue publique dudit lieu ». Après la traversée de Saint-Etienne, le voyageur peut emprunter deux routes en direction de Pradelles.

### Par la vallée du Masméjean

En restant dans la vallée du Masméjean, il arrive à Luc où la *strata Sancti Stephani* est

<sup>3691</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quand les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

<sup>3692</sup> ) Saint-Etienne-de-Lugdarès, cadastre de 1843, section E<sup>4</sup> dite de Masméjean.

<sup>3693</sup> ) AD 48, 6J 1, n°439.

<sup>3694</sup> ) *Ibidem*, n°408.

<sup>3695</sup> ) *Ibidem*, n°422.

<sup>3696</sup> ) *Ibidem*, n°434.

mentionnée en 1255 comme confront d'un pré situé au bord de l'Allier <sup>( 3697 )</sup>. Là encore, sur les quatre kilomètres séparant Saint-Etienne de Luc, le cadastre permet de penser que la route demeure en rive droite du Masméjean jusqu'à proximité de son confluent avec l'Allier, celui-ci étant franchit au droit du confluent par un gué mentionné en 1255 <sup>( 3698 )</sup>. Une fois à Luc, le chemin de Régordane relie Pradelles situé à une dizaine de kilomètres au nord.

### Par Cellier-du-Luc

Il est toutefois plus simple de se diriger vers Pradelles depuis Saint-Etienne-de-Lugdarès en ne rejoignant le chemin de Régordane qu'au Cellier-du-Luc : le trajet est plus court et dispense de passer à Luc où se prélève un péage. C'est d'ailleurs ce chemin qui, au travers de la documentation, semble avoir le plus d'importance. La route confronte à plusieurs reprises des terres de l'abbaye des Chambons ce qui nous permet d'en suivre le tracé sans difficulté.

Le chemin de Pradelles se sépare de celui de Luc à la sortie ouest de Saint-Etienne-de-Lugdarès en longeant le *Pueh Mossier* où une terre confronte la route de Saint-Etienne à Pradelles en 1460 <sup>( 3699 )</sup>. Peu après, la route de Saint-Etienne à Pradelles passe au Ranc d'Albespeyre puis, au-delà, confronte un pré situé non loin du Doulay reconnu à l'abbaye des Chambons en 1269 <sup>( 3700 )</sup>. Sa continuité est ensuite nette par le col du Fau, puis par le mas des Fonds juste avant d'arriver à Cellier-du-Luc. En 1337, plusieurs parcelles situées au bord du ruisseau de Channil, non loin du Cellier, confrontent le chemin public qui va de Saint-Etienne-de-Lugdarès vers Pradelles <sup>( 3701 )</sup>. Le cadastre permet de penser que le chemin venant de Saint-Etienne ne rejoint pas la Régordane à Cellier-du-Luc même, mais quelques kilomètres plus au nord. Le « chemin ferrat de Loubaresse » y figure en effet, passant par la combe du ruisseau de Levert, le mas de la Grange, puis le quartier de Sagne-Morte, où il rejoint la Régordane entre la Croix de Rouge et l'Arnier <sup>( 3702 )</sup>. En 1668, ce chemin est d'ailleurs présenté par des bourgeois de Pradelles à Louis de Froidour, enquêtant sur le tracé de la Régordane, comme une alternative possible au chemin de Régordane <sup>( 3703 )</sup>.

L'importance de cette route d'Aubenas à Pradelles suivant la vallée du Lignon ne doit pas être surestimée. Certes, le nombre de péages qui pèsent sur son trafic est important,

<sup>3697</sup> ) AN, J 318.

<sup>3698</sup> ) AD 48, E 248.

<sup>3699</sup> ) AD 48, 6J 1, n°440.

<sup>3700</sup> ) *Ibidem*, n°668.

<sup>3701</sup> ) *Ibidem*, n°425 et AD 07, 1H 19.

<sup>3702</sup> ) Cellier-du-Luc, cadastre de 1843, tableau d'assemblage.

<sup>3703</sup> ) Giraud (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668*, op. cit., vol. II, p. 235.

puisqu'il s'en prélève à Aubenas, Jaujac, Borne et enfin Luc ou Pradelles, mais ce n'est jamais un axe très clairement mentionné de bout en bout dans la documentation comme une route importante. En effet, ce n'est jamais une *magna strata*, et encore moins une route royale. Il est vrai qu'elle cumule plusieurs inconvénients notables. Tout d'abord, les vallées de la Borne et du Masméjean sont réputées pour leur fort enneigement, pouvant parfois approcher des deux mètres au plus fort de l'hiver. En 1668, Louis de Froidour note que ces secteurs sont souvent impraticables quatre mois de l'année<sup>(3704)</sup>. En outre, c'est un tracé sensiblement plus long que celui passant soit par Mayres, soit par Chaumiène. Il représente une vingtaine de kilomètres supplémentaires pour une personne se rendant à Pradelles puisqu'il impose un détour par le sud jusqu'à Luc, ou au moins Cellier-du-Luc, à moins de passer par Cham Longe, mais il faut alors affronter là de vastes étendues désolées culminant à plus de 1400 mètres. Nous sommes donc en présence d'un axe d'importance moyenne avant tout destiné au trafic régional visant à desservir la vallée du Lignon et les hautes Cévennes vivaroises, même s'il peut aussi de par son orientation s'ouvrir ponctuellement à un trafic interrégional en direction du Velay, ou plus encore, du Gévaudan.

D'importance moyenne, ce chemin n'est pas non plus très ancien dans le Moyen Age.

Certes, strictement aucun texte antérieur au cartulaire de l'abbaye des Chambons qui débute au milieu du XII<sup>e</sup> siècle, n'a été conservé, mais l'archéologie nous laisse entrevoir une région vide d'hommes avant les X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles. Seul un site protohistorique, l'*oppidum* de Borne, pourrait attester d'un embryon d'occupation humaine indigène<sup>(3705)</sup>. La période gallo-romaine ne se caractérise pas par une intensification de la mise en valeur de la région qui reste largement vide d'hommes et où seule la source thermale de Saint-Laurent-les-Bains fait l'objet d'une exploitation ponctuelle<sup>(3706)</sup>. La mise en valeur de la région est pour l'essentiel le fait des X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, la fondation de l'abbaye des Chambons et son effort agropastoral en marquant le point culminant. La route n'étant pas un grand axe interrégional, mais ayant, comme nous l'avons expliqué, avant tout pour vocation de desservir les régions traversées, il serait illogique de penser qu'elle ait pu exister avant même leur mise en valeur.

L'axe majeur de la région est incontestablement la route de Viviers au Puy. Route d'origine antique, elle semble dès lors avoir eu une importance notable, reliant les cités voisines d'*Alba* et de *Ruessium*. Ensuite, aux X<sup>e</sup>-XI<sup>e</sup> siècles, le développement du pèlerinage marial ponctuel lui apporte nombre de voyageurs, l'installation de la curie à Avignon renforçant encore son rôle à partir du XIV<sup>e</sup> siècle. Exception faite des axes du sillon rhodanien et du chemin de Régordane, c'est alors incontestablement la route la plus

---

<sup>3704</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3705</sup> ) Durand (E.) et Lefèvre (Cl.) : *Les habitats groupés protohistoriques du département de l'Ardèche, programme H10, rapport trisannuel 1993-1995, op. cit.*

<sup>3706</sup> ) Brechon (F.) : « Jalons pour une histoire du thermalisme languedocien au Moyen Age : les sources de Saint-Laurent-les-Bains et de Saint-Georges-les-Bains », art. cité.

importante du Vivarais.

Cet axe constitue véritablement une épine dorsale sur laquelle viennent se greffer toutes les autres routes de la région. Parmi celles-ci, le chemin d'Aubenas à Pradelles par la haute vallée de l'Ardèche tient une place prépondérante de par le rôle de liaison interrégional qu'elle joue vers le sud du Velay et le Gévaudan. Ensuite, d'autres axes plus secondaires, ayant avant tout une fonction régionale, peuvent encore être cités. C'est le cas de la route de Villeneuve-de-Berg à Privas ou au col de l'Escrinet, ou encore de celle d'Aubenas à Pradelles par la vallée du Lignon, ou d'Aubenas à Mézilhac par Antraigues.

## Chapitre 7 : Les chemins du Bas-Vivarais calcaire

Le Bas-Vivarais calcaire, vaste étendue aride et désolée ne se distingue pas par la densité de son réseau routier. Peu peuplé à l'heure actuelle, il en est sans doute de même au plus fort de la démographie médiévale, ce dont témoigne le caractère très lâche des structures d'habitat par rapport aux autres secteurs du Vivarais. Les fonds documentaires y sont toutefois assez nombreux mais mal répartis : ce sont pour l'essentiel les chartriers des commanderies templières et hospitalières de Trignan et de Jalès, auxquels il faut associer quelques chartriers laïcs (seigneuries de Vallon, de Chambonas par exemple) et plusieurs minutiers notariés comme ceux de Lagorce, de Joyeuse, d'Aubenas et de Bourg-Saint-Andéol. Globalement, le Bas-Vivarais est traversé par trois axes orientés nord-sud et par trois autres orientés est-ouest.

### A- Du col de l'Escrinet à Alès par Aubenas et Saint-Ambroix, cartes n°158 à 173

Ce chemin est le principal axe du Bas-Vivarais calcaire qu'il longe sur son rebord ouest, au pied du talus cévenol. Il n'apparaît toutefois pas clairement de bout en bout dans la documentation médiévale, mais se trouve implicitement englobé dans les mentions de grand chemin de Montpellier à Paris par Aubenas et Le Puy sur lequel Charles V impose de faire des travaux en 1372<sup>(3707)</sup>. C'est aussi par cet axe que les Foreziens rejoignent le Languedoc méditerranéen, au moins à partir du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(3708)</sup>. L'identification du chemin ne pose donc aucun problème, mais la définition de son tracé exact est plus difficile : en effet, peu de documents le concerne directement sur certaines sections.

#### a- De Privas à Aubenas

Au départ de Privas, le chemin se dirige vers Aubenas en passant par le col de l'Escrinet, suivant un tracé globalement parallèle, voire confondu, avec l'actuelle R.N. 104. De Privas au col de l'Escrinet, son tracé se confond avec la route du Pouzin à Mézilhac que nous avons déjà présentée. Rappelons seulement ici que la route quitte Privas par l'ouest et s'élève en direction de Veyras pour ensuite contourner le sommet du mont Charay par le

<sup>3707</sup> ) AD 34, A6, f°101.

<sup>3708</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 356-357.

nord, alors que la R.N. 104 passe au sud en suivant le tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle. Les deux tracés se séparent au col de l'Escrinet : celui allant à Mézilhac oblique alors en direction du plateau Vivarois tandis que la route d'Alès s'oriente au sud, vers Aubenas.

Le col de l'Escrinet marque la limite des mandements de Privas, occupant le versant nord, et de Boulogne au sud. Un poste de perception du péage du château de Privas y est d'ailleurs implanté dès 1281 au moins, date à laquelle les habitants de Privas en obtiennent affranchissement<sup>(3709)</sup>. Le château de l'Escrinet, probablement situé sur le petit mamelon rocheux marquant le passage du col est très probablement destiné à en assurer la perception. Il est en effet dans la dépendance du château de Privas et ne constitue pas un chef-lieu de mandement, mais se trouve rigoureusement en bordure de la limite de mandement et de la route<sup>(3710)</sup>. Si la raison d'être du château est la perception du péage, ce dernier doit donc très vraisemblablement se lever dès 1239, date de la première mention du château de l'Escrinet, lorsque Aymar de Poitiers, comte de Valentinois rend hommage à Raymond VII de Toulouse pour ses *castra* vivarois<sup>(3711)</sup>.

Au-delà du col de l'Escrinet, la route est mentionnée à Aubenas, où arrivent les voyageurs venus du Velay et au-delà par Montpezat ou Pradelles. Sur la quinzaine de kilomètres séparant le col d'Aubenas, peu de textes médiévaux nous renseignent sur son tracé exact<sup>(3712)</sup>. Néanmoins, il est possible d'identifier deux tracés parallèles, l'un cheminant au pied ouest du plateau du Coiron, par Saint-Etienne-de-Boulogne et Vesseaux, l'autre passant sur le rebord de celui-ci.

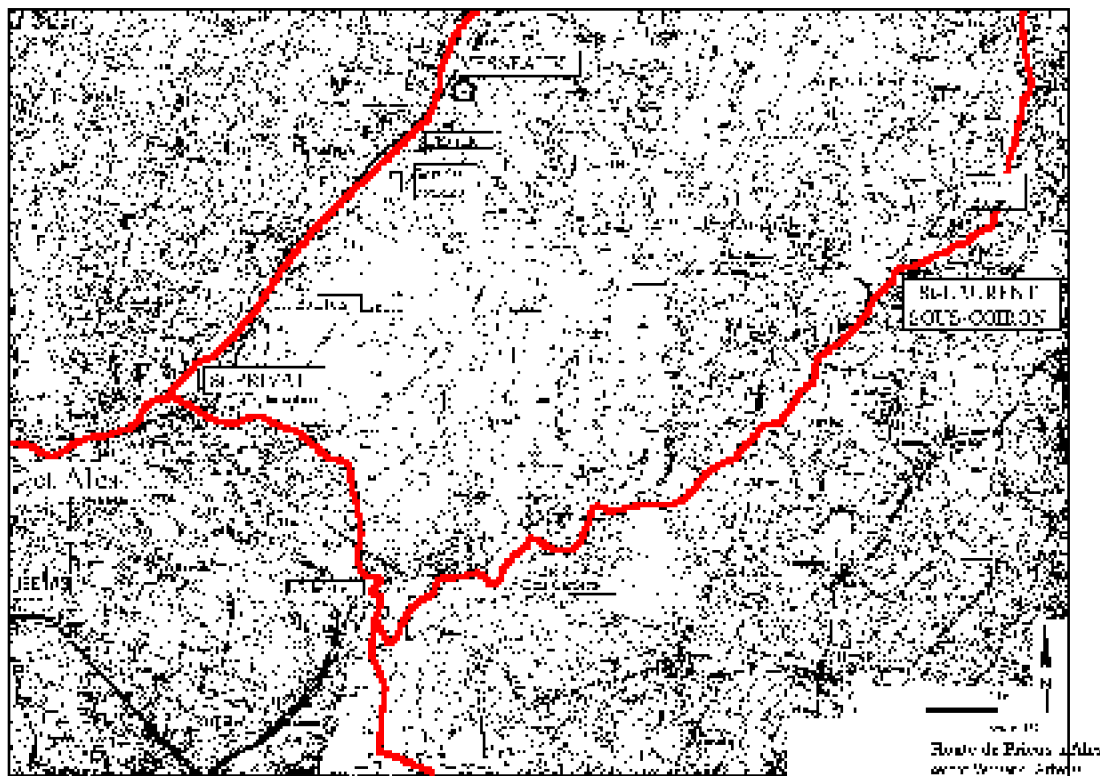
### Par Vesseaux

<sup>3709</sup> ) Mazon (A.) : « Chartes des libertés et franchises de Privas de 1281 et confirmation de ces libertés (1309) et délibération de la communauté de Privas en 1690 », art. cité.

<sup>3710</sup> ) Sur l'histoire du château de l'Escrinet, cf. Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 2, p. 114 et ss.

<sup>3711</sup> ) AD 38, B 3522.

<sup>3712</sup> ) Le chartier de la famille de Lestrangle, entre les mains de laquelle se trouve le château de Boulogne à compter du XIV<sup>e</sup> siècle ne nous est pas parvenu. Tout au plus conserve-t-on des hommages des Lestrangle aux comtes de Valentinois, mais en aucun cas il ne s'agit d'instruments de gestion domaniaux pouvant mentionner des routes. Un terrier du prieuré casadéen de Vesseaux daté des années 1472-1474 était au XIX<sup>e</sup> siècle entre les mains de l'érudite Valsois Henri Vaschalde. Néanmoins, sa collection ayant été dispersée, il est sans doute aujourd'hui perdu ou entre les mains d'un collectionneur privé. Néanmoins, la vie de Clotilde de Surville, poète du XV<sup>e</sup> siècle, peut-être née à Vesseaux, ayant fait l'objet de deux opuscules, il est possible d'y trouver quelques analyses du terrier ou des citations plus ou moins longues des reconnaissances. Cf. Villedieu (E.) : *Clotilde de Surville, sa vie, ses oeuvres, ses descendants devant la critique moderne avec notes, pièces justificatives et carte de Vesseaux au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit. et Vaschalde (H.) : *Clotilde de Surville et ses poésies, documents inédits*, op. cit. où les auteurs s'attachent aux possessions de la famille de Surville à Vesseaux. Les analyses données par Henri Vaschalde, plus longues et nombreuses sont préférables à celles de Eugène Villedieu.



Carte n°159

Malgré le manque de documents sur la première partie du tracé, une topographie de vallée confrontée avec l'étude de la documentation moderne, du cadastre et de la toponymie permettent de préciser le tracé de la route. Un plan des travaux à faire pour ouvrir la route de Privas à Aubenas au roulage est dressé en 1777<sup>(3713)</sup>. Il représente la route en service et le projet nouveau, correspondant à l'actuelle R.N. 104. Si la route du XVIII<sup>e</sup> siècle trace plusieurs virages serrés pour descendre du col en direction de la vallée de Saint-Etienne-de-Boulogne, le tracé précédent, représenté sur le plan de 1777, et encore nettement indiqué au cadastre sous le nom « d'ancienne route d'Aubenas à Privas » suit un chemin bien plus droit. Au niveau du col, il continue en direction du sud en longeant le versant du plateau du Coiron jusqu'à l'aplomb de Rochegude<sup>(3714)</sup> où il

<sup>3713</sup> ) AD 07, C 773.

<sup>3714</sup> ) Saint-Etienne-de-Boulogne, cadastre de 1839, section C<sup>1</sup> dite de Pramalhet.

descend en quelques virages abrupts jusqu'au quartier de l'Engoigne <sup>( 3715 )</sup>. De là, en cheminant à mi-pente, il gagne le quartier de la Gette. A ce niveau, la route figurée sur le plan de 1777 se dirige en direction du hameau des Clapets et du relais de poste de Moulin-Artige. Néanmoins, il semble que le premier itinéraire ne soit pas celui-ci. En effet, une limite parcellaire continue paraît garder le souvenir d'un premier tracé de chemin au niveau du Bois Vieux, en direction du quartier de Lestrade, au toponyme évocateur <sup>( 3716 )</sup>. La topographie des lieux explique à elle seule le déplacement du tracé d'une centaine de mètres environ : le passage du ruisseau des Bois Vieux se fait dans une combe étroite formant un ravin difficile à franchir pour une bête chargée. Notons toutefois que la route passant par les Clapets et Moulin-Artige, que l'on peut considérer comme le second tracé, s'inscrit très bien dans le parcellaire ce qui laisse penser qu'elle n'est pas une création récente au XVIII<sup>e</sup> siècle. Après Lestrade la route se dirige en direction du col d'Auriolles puis sa continuité ne pose aucun problème jusqu'à Vesseaux. A la différence de la route actuelle qui se surimpose au parcellaire, le plan de 1777 indique qu'elle passe plus à l'ouest en cheminant par le Fauger, Chaussadent <sup>( 3717 )</sup> et enfin Séveyras <sup>( 3718 )</sup> avant d'arriver à Vesseaux. Peu avant ce village, au quartier de la Chaberterie, la route confronte en 1472 une terre reconnue au prieuré Saint-Pierre de Vesseaux <sup>( 3719 )</sup>.

Du col de l'Escrinet jusqu'à Vesseaux, la route traverse le mandement du château de Boulogne auquel des droits de péage sont attachés, mentionnés à partir de 1355 dans la succession du comte de Valentinois Aymard de Poitiers <sup>( 3720 )</sup>. Ensuite, Guillaume de Lestrangle, seigneur du château de Boulogne en rend hommage au comte de Valentinois en 1452 <sup>( 3721 )</sup>. Il hommage plus précisément le château de Boulogne et le fort de Vesseaux avec les droits qui y sont attachés dont le péage. Doit-on en conclure que ceux-ci sont aussi liés à Vesseaux ? Ce fort ne semble être autre chose que le village et le prieuré enclos par le rempart tardi médiéval dont la construction est liée aux troubles des années 1370-1380, mais remarquons qu'il est très bien placé pour abriter un poste de perception de péage. En effet, la route ne passe pas directement au château de Boulogne distant de six ou sept kilomètres, alors qu'elle traverse Vesseaux, où se tient en outre un marché sur lequel porte une leyde <sup>( 3722 )</sup>. La perception du péage au même lieu que la

<sup>3715</sup> ) Saint-Etienne-de-Boulogne, cadastre de 1839, section B<sup>2</sup> dite de l'Escrinet.

<sup>3716</sup> ) Saint-Etienne-de-Boulogne, cadastre de 1839, section D<sup>2</sup> dite d'Auriolles.

<sup>3717</sup> ) Vesseaux, cadastre de 1834 section B<sup>2</sup> dite de Chauléac.

<sup>3718</sup> ) Vesseaux, cadastre de 1834 section B<sup>2</sup> dite de Chauléac.

<sup>3719</sup> ) Terrier du prieuré de Vesseaux aujourd'hui inconnu analysé, dans Vaschalde (H.) : *Clotilde de Surville et ses poésies, documents inédits, op. cit.*, p. 28.

<sup>3720</sup> ) AN, JJ 93, n°173.

<sup>3721</sup> ) AD 07, C196, f° 471.

<sup>3722</sup> ) AN, JJ 93, n°173.



leyde et par les mêmes officiers apparaît très logique, sans pouvoir toutefois disposer d'éléments permettant de l'affirmer.

Sur les cinq à six kilomètres séparant Vesseaux d'Aubenas, le tracé de la route est encore très net grâce au plan de 1777. En outre, en 1472, une terre située au mas de la Motte, au sud de Vesseaux confronte encore la route <sup>(3723)</sup>. De même, le toponyme de Lestrade situé dans le même secteur nous rappelle le passage de la route <sup>(3724)</sup>. Celui-ci figure au compoix de Vesseaux de 1658 : une terre qui y est située confronte le « chemin allant à Aubenas », héritier de la route de Privas à Aubenas <sup>(3725)</sup>. Immédiatement, au sud de Lestrade, à la limite des paroisses de Vesseaux et de Saint-Privat qui marque probablement la limite des mandements de Boulogne et d'Ucel, la route est bordée par le toponyme « Les Fourches », témoin de l'emplacement des bois de justice de la seigneurie de Boulogne dressés symboliquement en limite de son ressort au passage des voyageurs <sup>(3726)</sup>. Entre Vesseaux et Aubenas, la route n'a pas fait l'objet de modifications importantes mais uniquement de rectifications ponctuelles sur quelques centaines de mètres tout au plus. Le tracé actuel et le chemin ancien se confondent donc presque jusqu'au Bouchet, où le tracé ancien s'oriente nettement vers l'ouest en direction du pont sur le Luol lui permettant d'accéder à Saint-Privat <sup>(3727)</sup>. C'est à ce niveau que la route passant par Vesseaux rejoint l'autre tracé descendant du col de l'Escrinet par Saint-Laurent-sous-Coiron.

### Par Saint-Laurent-sous-Coiron

Le second tracé que l'on peut identifier chemine sur le rebord du plateau du Coiron. Mal renseigné, il apparaît cependant sous le nom de « chemin royal de Saint-Laurent à l'Escrinet » au début des années 1470, au quartier de Pramailhet, sur la paroisse de Saint-Etienne-de-Boulogne <sup>(3728)</sup>. De l'Escrinet à Pramailhet, la route se confond avec celle conduisant à Villeneuve-de-Berg que nous avons déjà décrite. Sur le cadastre napoléonien, elle porte encore le nom de « chemin de Pramallet à Privas » <sup>(3729)</sup>. Alors qu'elle n'est plus au XIX<sup>e</sup> siècle qu'un modeste axe reliant le col de l'Escrinet au hameau

<sup>3723</sup> ) Villedieu (E.) : *Clotilde de Surville, sa vie, ses oeuvres, ses descendants devant la critique moderne avec notes, pièces justificatives et carte de Vesseaux au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 51.

<sup>3724</sup> ) Vesseaux, cadastre de 1834, section D<sup>1</sup> dite du Fort.

<sup>3725</sup> ) AD 07, E dépôt 46, AM de Vesseaux, compoix.

<sup>3726</sup> ) Vesseaux, cadastre de 1834, section D<sup>1</sup> dite du Fort.

<sup>3727</sup> ) Saint-Privat, cadastre de 1834, section A<sup>1</sup> dite de la Plaine.

<sup>3728</sup> ) Terrier du prieuré de Vesseaux de 1472-1474, inconnu aujourd'hui, analysé partiellement dans Villedieu (E.) : *Marguerite de Surville, sa vie, ses oeuvres, ses descendants devant la critique moderne avec notes, pièces justificatives et carte de Vesseaux au XV<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 47.

<sup>3729</sup> ) Saint-Etienne-de-Boulogne, cadastre de 1839, section C<sup>1</sup> dite de Pramallet.

de Pramailhet, son nom conserve le souvenir de son importance passée. Sur les six ou sept kilomètres séparant Pramailhet de Saint-Laurent-sous-Coiron, il faut se fier au cadastre afin de restituer le tracé de la route. L'axe suivant la vallée du ruisseau de Pramailhet ne semble aucunement être ancien dans la mesure où il s'inscrit très mal dans le parcellaire <sup>(3730)</sup>. Au contraire, un chemin direct subsiste encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle passant par Lachamp, la crête de Combe-Male et Sarcinant puis par la Roche de Luchon et Serre Bonnet <sup>(3731)</sup> avant d'arriver au *castrum* de Saint-Laurent-sous-Coiron.

Un droit de pulvération se prélève à Saint-Laurent, attesté dès 1308 au moins <sup>(3732)</sup>, portant sur les troupeaux transhumants qui estivent sur le rebord sud du plateau du Coiron comme ceux de l'abbaye de Mazan, ou traversent le plateau comme ceux des abbayes de Saint-Chaffre et des Chambons.

Ensuite, de Saint-Laurent-sous-Coiron à Aubenas, le passage de la route est encore attesté en 1501 au quartier de *Comba* <sup>(3733)</sup> où elle confronte une terre que son tenancier reconnaît à l'abbaye de Mazan <sup>(3733)</sup>. On peut ainsi suivre la route sur le cadastre, empruntant un tout autre tracé que l'axe actuel qui n'est qu'un réaménagement de la route de Saint-Laurent à Lussas. A la sortie de Saint-Laurent, la route ancienne descend rapidement du *castrum* par le quartier de Martinet puis passe Bois Gardette <sup>(3734)</sup> avant de gagner l'Echelette de Lussas. La route de Privas rejoint l'itinéraire venu de Viviers et Villeneuve-de-Berg qui conduit le voyageur jusqu'au pont sur le Luol, à Saint-Privat où arrive la branche descendue du col de l'Escrinet par Vesseaux.

A partir du pont de Luol, les deux tracés, par Vesseaux et par Saint-Laurent, fusionnent. La route de Privas à Alès se dirige ensuite vers Aubenas en suivant encore sur quelques centaines de mètres le tracé de l'axe de Viviers au Puy déjà décrit. Alors que la route du Puy demeure en rive droite de l'Ardèche, la route d'Alès traverse la rivière au pont d'Aubenas, ouvrage construit à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle <sup>(3735)</sup>. Du pont d'Aubenas, la route monte jusqu'à Aubenas en traversant le faubourg du Pont-d'Aubenas par la « rue de Lestra » avant de poursuivre par le « chemin des Anes » qui gagne le *castrum*. Au passage du pont, le voyageur doit s'acquitter d'un péage dû au titre des droits du mandement d'Aubenas dans lequel il entre <sup>(3736)</sup>.

## b- D'Aubenas à Joyeuse

<sup>3730</sup> ) Saint-Etienne-de-Boulogne, cadastre de 1839, section C<sup>2</sup> dite de Pramallet.

<sup>3731</sup> ) Saint-Laurent-sous-Coiron, cadastre de 1813, section D des Barbes.

<sup>3732</sup> ) AD 07, 19J 91, pièce 5.

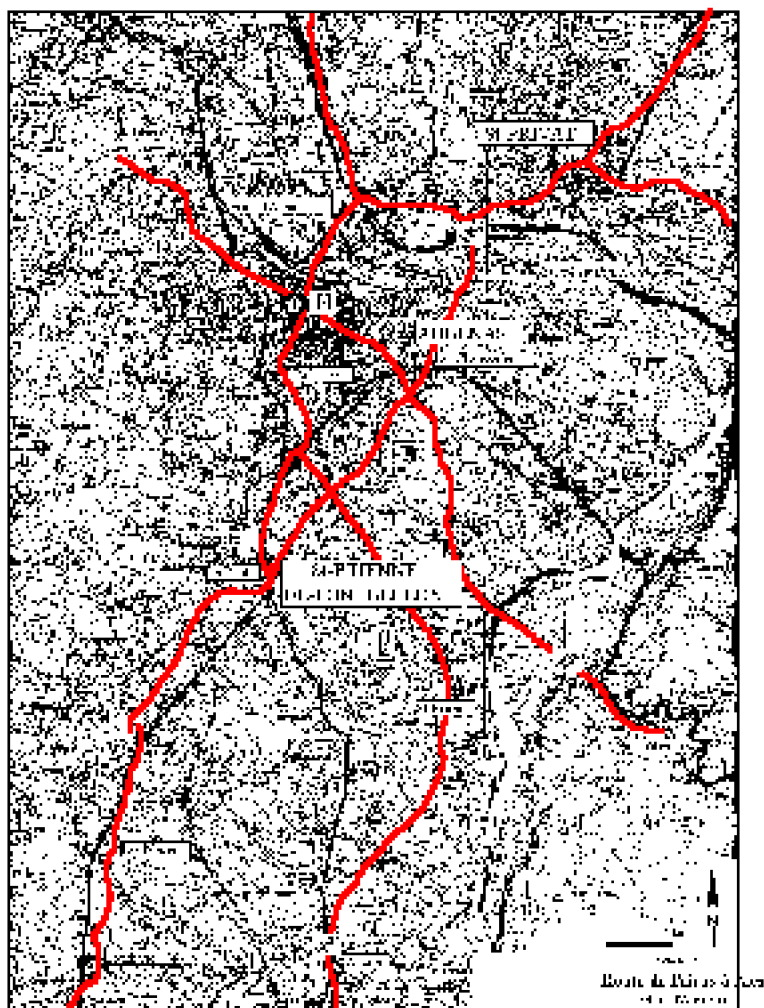
<sup>3733</sup> ) AD 07, 3H 3, f°100.

<sup>3734</sup> ) Saint-Laurent-sous-Coiron, cadastre de 1813, tableau d'assemblage.

<sup>3735</sup> ) AD 07, 17H 1, f°53.

<sup>3736</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

Après Aubenas, où elle est mentionnée en 1414, la route se dirige vers Joyeuse. Elle quitte la ville par la porte du couvent des Frères Prêcheurs <sup>(3737)</sup>, devenue porte Saint-Laurent lorsque cette église a accédé au statut de paroissiale et a perdu son vocable initial, Saint-Dominique. Dans l'axe de la porte, le cadastre de 1834 présente encore la « route de Joyeuse » <sup>(3738)</sup>. Depuis la sortie de la ville, la route se dirige vers Saint-Etienne-de-Fontbellon en passant par le quartier de la Paillouse. Peu avant Saint-Etienne-de-Fontbellon, au quartier de la Croizette, la route médiévale rejoint le chemin antique qui lui se maintient dans la plaine, au coeur des terroirs les plus densément occupés au début de notre ère.



Carte n°160

Après Saint-Etienne-de-Fontbellon, le passage de la route est attesté en 1501 à

<sup>3737</sup>) AD 07, 2E 32, f°37r°.

<sup>3738</sup>) Aubenas, cadastre de 1834, section B<sup>2</sup> dite de Bois Vignal.

Uzer <sup>( 3739 )</sup>. Entre les deux localités distantes de dix kilomètres environ, il faut se fier au cadastre et à la toponymie pour retracer la route, faute de terrier ou de tout autre acte foncier concernant une parcelle mitoyenne de l'axe. La carte de Cassini nous présente un tracé proche de celui de l'actuelle R.N. 104, mais le plus souvent décalé de cinquante à cent mètres à l'est ou à l'ouest. Même si aucun document ne nous assure qu'il s'agit bien du tracé médiéval, nous avons tout lieu de le penser tant l'inscription de la route dans le parcellaire ne pose aucun problème. A la sortie de Saint-Etienne-de-Fontbellon, la route oblique à l'ouest avant de traverser le ruisseau de Bourdaric au quartier du Pont <sup>( 3740 )</sup>. Cependant, nous ne savons pas si un ouvrage existait là dès le Moyen Age. Peu avant la traversée de la rivière la route conduisant à Lagorce et Vallon par Saint-Sernin se sépare de la route de Joyeuse. Le tracé est ensuite net par le Grazel <sup>( 3741 )</sup> puis les Mazes où il rejoint l'actuelle R.N. 104 avec laquelle il se confond sur une centaine de mètres <sup>( 3742 )</sup>. Ensuite, alors que la R.N. 104 oblique vers l'ouest, la route ancienne poursuit droit vers le sud par un tracé existant encore sous la forme d'un modeste chemin vicinal, parfois réduit à l'état de simple sentier. Passant à Boudeyre et Chastrenas <sup>( 3743 )</sup>, la route arrive ainsi à Lachapelle-sous-Aubenas.

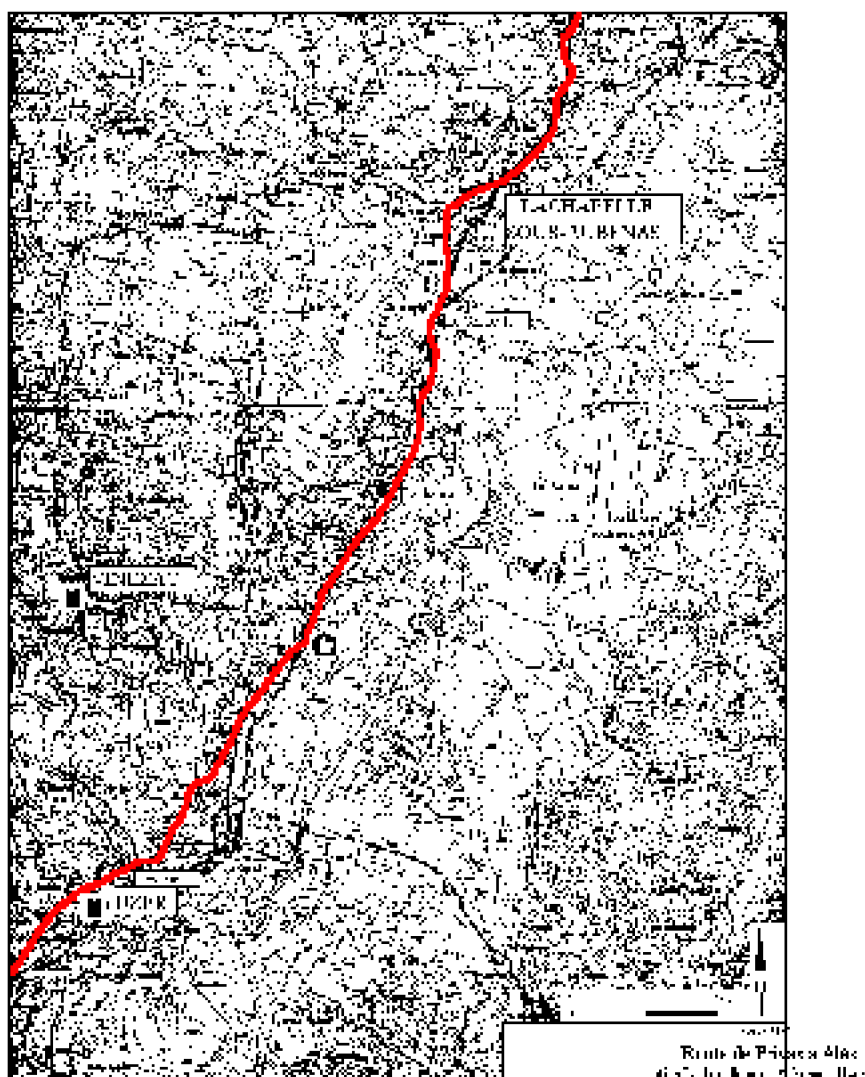
<sup>3739</sup> ) AD 07, 3H 3, f°142.

<sup>3740</sup> ) Saint-Etienne-de-Fontbellon, cadastre de 1834, section D<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3741</sup> ) Saint-Etienne-de-Fontbellon, cadastre de 1834, section B dite de Blanc.

<sup>3742</sup> ) Saint-Sernin, cadastre de 1834, section A dite des Mas.

<sup>3743</sup> ) Lachapelle-sous-Aubenas, cadastre de 1834, section B<sup>1</sup> dite de La Chapelle.



Carte n°161

Au sud de Lachapelle-sous-Aubenas, la voie ferrée Aubenas - Alès et la R.N. 104 se superposent au tracé médiéval qu'il est donc difficile de retrouver de nos jours sans un recours précis au cadastre napoléonien. Ce dernier permet de retracer la route par les quartiers de La Croizette et de Lachamp<sup>(3744)</sup> où une terre reconnue à l'abbaye des Chambons en 1329 la confronte<sup>(3745)</sup>, puis par le lieu-dit au toponyme évocateur de l'Hôpital<sup>(3746)</sup>. Rien ne subsiste toutefois à son sujet dans la documentation médiévale et il est impossible de savoir avec certitude s'il s'agit d'un établissement charitable situé au bord de la route, ou de possessions des Hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem.

<sup>3744</sup> ) Lachapelle-sous-Aubenas, cadastre de 1834, section C dite La Croizette.

<sup>3745</sup> ) AD 07, 1H 1.

<sup>3746</sup> ) Vinezac, cadastre de 1833, section B<sup>2</sup> dite de Prunias.

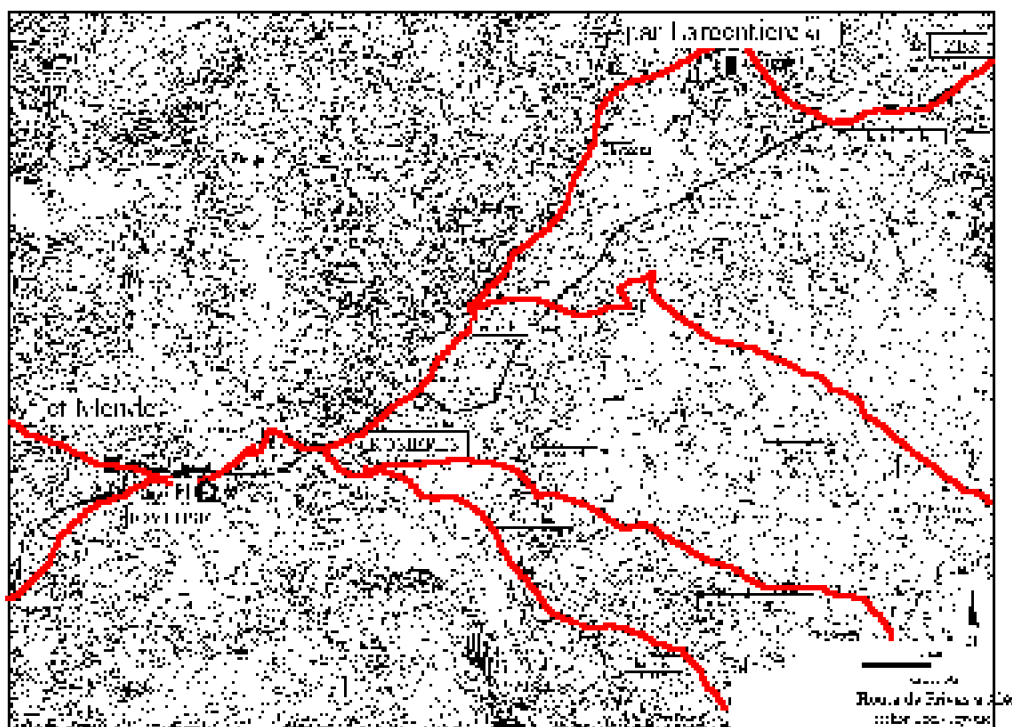
Néanmoins, la commanderie la plus proche, celle de Jalès, ne semble pas avoir de biens dans le secteur ce qui permet de supposer que nous sommes en présence d'un lieu d'accueil lié au passage de la route. Au-delà de l'Hôpital, à partir du quartier de Boude<sup>( 3747 )</sup>, le chemin ancien s'écarte de l'axe actuel en direction de l'ouest pour traverser la rivière de Lande, une cinquantaine de mètres en amont du pont actuel. Un ouvrage ancien subsiste encore, mais devant les nombreuses reconstructions dont il témoigne, il est difficile à analyser, des travaux de restauration récents compliquant la lecture de l'ouvrage. Il est donc présomptueux de prétendre pouvoir en attribuer les bases à telle ou telle période avec certitude. Néanmoins, on sait qu'il présente déjà au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle sa physionomie actuelle, alors qu'un plan et une élévation en sont levés et que des travaux de consolidation sont menés à l'instigation des Etats du Vivarais<sup>( 3748 )</sup>. Au-delà du pont, la route passe au quartier de l'Estrade puis arrive à Uzer. Le château d'Uzer se trouve presque en bordure de la route puisqu'en 1506, Antoine Lieutier, curé d'Uzer, lègue divers biens dont une terre labourable située *retro castrum* confrontant du levant avec le chemin d'Uzer à Joyeuse<sup>( 3749 )</sup>. Aucun péage ne semble toutefois être attaché à ce chef-lieu de mandement. La documentation, très fragmentaire sur ce dernier, ne nous permet toutefois pas d'être affirmatif. Il en est de même pour le mandement de Vinezac que la route traverse immédiatement avant d'arriver à Uzer et pour celui de Laurac situé juste au sud. Aucun de ces châteaux ne semble prélever de péage ce qui est une configuration assez unique en Vivarais sur une route de cette importance.

---

<sup>3747</sup> ) Vinezac, cadastre de 1833, section C dite de la Côte.

<sup>3748</sup> ) AD 07, C 820.

<sup>3749</sup> ) Mazon (A.) : *Notice sur Uzer*, *op. cit.*, p. 24.



Carte n°162

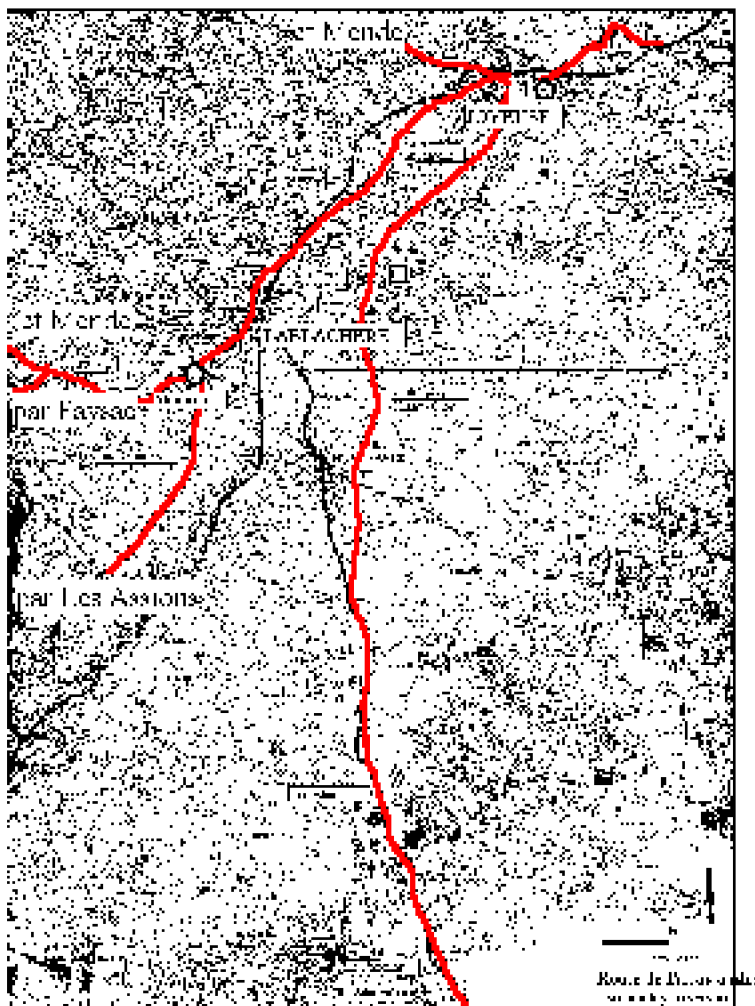
Au sud d'Uzer, la route se dirige vers Joyeuse. Son passage est attesté en 1501 au lieu-dit de Fontayne <sup>(3750)</sup>, aujourd'hui Fontane, proche de La Croizette <sup>(3751)</sup> où se sépare la route conduisant à Largentière <sup>(3752)</sup>. Au-delà, le cadastre permet de penser que la route médiévale ne suit pas exactement le tracé de l'actuelle R.N. 104 qui est le fruit de travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle. En effet, après le quartier de Prends-toi-Garde, la route moderne traverse la plaine du ruisseau de Blajoux en rive gauche, mais sur plusieurs kilomètres, elle se surimpose au parcellaire et au réseau viaire ancien. Le tracé médiéval est au contraire probablement localisable au niveau du chemin figurant au cadastre

<sup>3750</sup> ) AD 07, 3H 3, f°150v°.

<sup>3751</sup> ) Uzer, cadastre de 1833, section A<sup>2</sup> dite d'Uzer.

<sup>3752</sup> ) AD 07, 3H 3, f°150.

napoléonien et passant par le village de Laurac même, puis par Chaussart, l'Oustalou et de l'Estrade <sup>(3753)</sup>, peu avant Rosières. Entre Lestrade et Rosières, la route franchit un petit ruisseau au lieu-dit de La Planche qui doit conserver le souvenir d'un modeste ponceau de bois. A Rosières, la route traverse le village puis arrive face à la Beaume. Cette rivière est à l'heure actuelle franchie au niveau même de Rosières alors que le toponyme « Le Pont » situé 200 mètres en amont de l'ouvrage actuel rappelle le point de franchissement ancien. Le premier ouvrage médiéval dont il ne reste rien à l'heure actuelle, sauf peut-être deux bases de culées sur les deux rives, est en travaux en 1342 puisque cette année-là, les responsables de l'oeuvre du *pontem in fluvio Beyme* s'occupent de l'approvisionnement du chantier en bois <sup>(3754)</sup>. Nous ne savons toutefois pas s'il s'agit de travaux d'entretien, de restauration ou d'une construction *ex nihilo*.



<sup>3753</sup> ) Rosières, cadastre de 1809, section C dite des Chotards.

<sup>3754</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f°14r°.



## Carte n°162

Au niveau de Joyeuse, où se perçoit un péage dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins ( <sup>3755</sup> ), la route traverse la ville de part en part et en constitue la rue principale le long de laquelle s'est structuré le développement urbain ( <sup>3756</sup> ). En 1338, elle entre en ville par la *Portam Majorem castris* puis prend le nom de *Carreria Recta et Majore* ( <sup>3757</sup> ). Après Joyeuse et jusqu'à Saint-Ambroix, il est possible d'identifier deux itinéraires principaux, l'un passant par Beaulieu et la plaine de Jalès, le second passant aux Vans et suivant au plus près le talus cévenol ou même y pénétrant sur quelques kilomètres.

**c- De Joyeuse à Saint-Ambroix par Beaulieu**

A partir de Joyeuse en direction de Saint-Ambroix, le premier chemin passe par la plaine de Jalès. Il figure nettement sur un plan du réseau routier de la région de Joyeuse – Les Vans dressé au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle ( <sup>3758</sup> ) et sur la carte de Cassini. Quelques documents médiévaux permettent de plus d'en préciser le tracé. Par exemple, la transaction portant sur les limites des juridictions de la commanderie de Jalès et du *castrum* de Bec-de-Jun fixe celles-ci en 1270 le long d'une *strata publica* dont on apprend plus loin qu'elle vient *de Alesto et tende versus Gaudiosam* ( <sup>3759</sup> ).

A la sortie de Joyeuse, dès 1235, le chemin sert de limite aux pâturages que Pierre de Barjac, seigneur de Cornillon, vend à la maison du Temple de Jalès ( <sup>3760</sup> ). Ces pâturages sont bornés à l'est par l'*iter* qui va de Joyeuse au Chassezac. La direction de la route à la sortie de Joyeuse nous est donnée par la localisation de la porte de Jalès qui perce les remparts de la ville en direction du sud-est ( <sup>3761</sup> ). Immédiatement à la sortie de Joyeuse, la route traverse le ruisseau de Bourdaric sur un pont, le *pontem de Bordarico* attesté dès 1342 ( <sup>3762</sup> ). Le cadastre permet ensuite de suivre le tracé routier par Jamelle, Laveyrune, puis par l'est de Notre-Dame-du-Bon-Secours. A ce niveau, il a partiellement disparu du cadastre, mais plusieurs limites de parcelles en conservent encore le souvenir ( <sup>3763</sup> ).

<sup>3755</sup> ) AD 07, 1H 11.

<sup>3756</sup> ) Sur le développement urbain de Joyeuse, cf. t. I, p. 499-500.

<sup>3757</sup> ) AD 07, 2E 10739.

<sup>3758</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>3759</sup> ) AD 13, 56H 5231 (vidimus de 1445), AD 13, 56H 5219 (original).

<sup>3760</sup> ) AD 13, 56H 5225.

<sup>3761</sup> ) AD 13, 56H 5240.

<sup>3762</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 1, f° 16v°.

<sup>3763</sup> ) Lablachère, cadastre de 1809, section D dite du Gras.

Vers le sud, il se dirige en direction du hameau de Pazanan qui porte, en 1251, le nom de manse de la *Strata de Nan* que frère Pons Ferrier, précepteur de la maison de Jalès, vend pour moitié à Etienne et Jean de la Clapissa<sup>(3764)</sup>. La moitié cédée confronte la *strata publica de Nan* qui n'est autre que la route de Joyeuse à Saint-Ambroix par Beaulieu. Le passage de la route à Pazanan apparaît implicitement en 1283-1284 lors d'un conflit de juridiction qui éclate entre le viguier royal d'Uzès et le précepteur de Jalès au sujet de l'érection de fourches patibulaires dont on sait qu'elles sont des jalons précis des tracés routiers<sup>(3765)</sup>. Le hameau de Pazanan marque en effet la limite de la terre de Jalès en direction du nord. Le toponyme Pazanan lui-même renvoie au passage de la route puisque ce n'est qu'une corruption de la forme ancienne « Pas de Nan », le passage de Nan.

Entre le Pazanan et le Chassezac, le cadastre permet de restituer un tracé tout à fait proche de celui de l'actuelle R.N. 104. Il ne s'en écarte que de quelques dizaines de mètres en certains secteurs comme au droit de la Combe Louba, où la route ancienne passe plus à l'est que le tracé actuel.

La route traverse le Chassezac au sud de Saint-Laurent-des-Avonas, actuellement Maisonneuve, sur un bac situé au quartier des Lèbres. Le *navigium dicte domus de Jelesio, portus nominati de Leporibus* rapporte 4 livres en moyenne par an à la commanderie de Jalès en 1312<sup>(3766)</sup>, revenus qu'elle afferme en 1380<sup>(3767)</sup>. C'est ce bac qu'empruntent les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy de retour de la Crau en 1531, le berger payant alors 22 sous « en passant l'aigue »<sup>(3768)</sup>. La localisation du bac est difficile, mais eu égard aux tracés routiers, il est probablement dans le secteur du pont actuel, ou une cinquantaine de mètres en aval tout au plus<sup>(3769)</sup>.

<sup>3764</sup> ) AD 13, 56 H 5224.

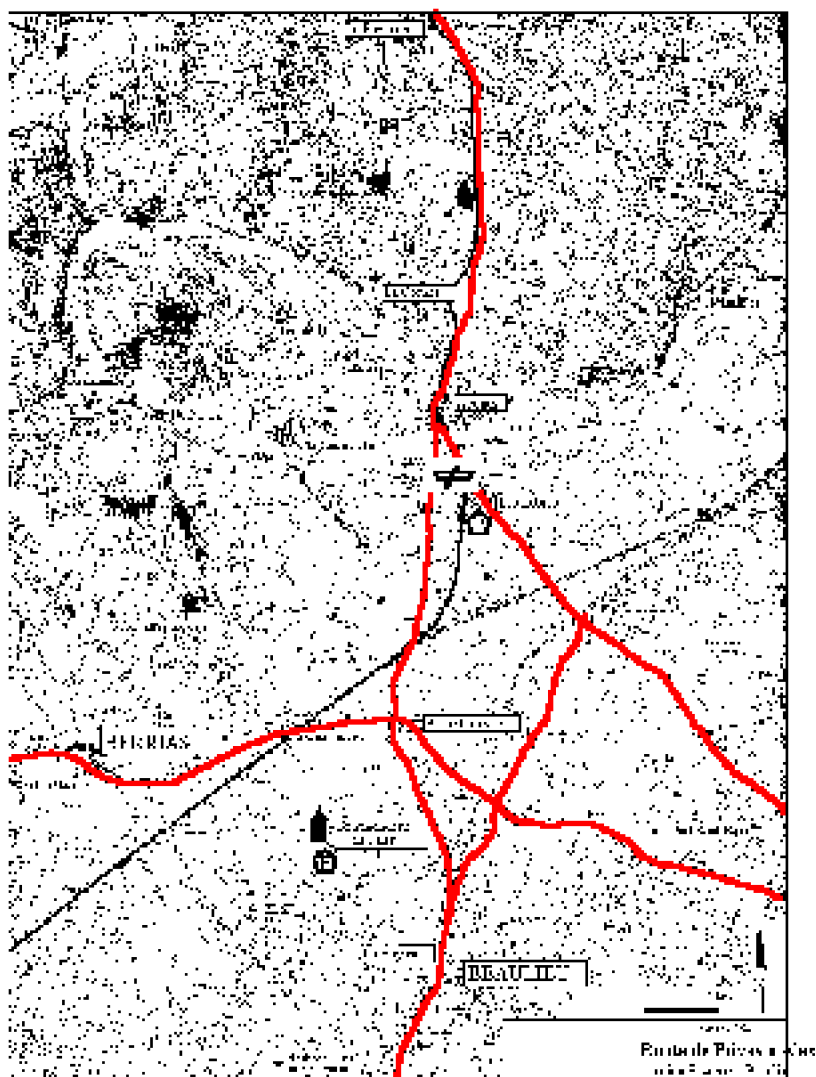
<sup>3765</sup> ) Cf. Le Blévec (D.) : « La seigneurie des templiers de Jalès », art. cité, p. 48.

<sup>3766</sup> ) AD 13, 56H 5235.

<sup>3767</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°43v°.

<sup>3768</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité p. 115-116.

<sup>3769</sup> ) Chandolas, cadastre de 1809, section E dite de la Maisonneuve.



Carte n°164

A partir du bac et jusqu'à Beaulieu, nous suggérerons l'existence de deux itinéraires parallèles, l'un attesté par la documentation médiévale, l'autre proposé à l'aide du cadastre.

Le premier est mentionné en 1270 lors de la transaction sur les limites des territoires de la commanderie de Jalès et de Bec-de-Jun <sup>(3770)</sup>. Un chemin vicinal forme encore la limite des communes actuelles de Berrias et de Beaulieu et suit les bornes fixées en 1270. Il peut donc s'agir du tracé routier médiéval maintenant abandonné par le grand trafic. Ce dernier est net par Félines, la Basse-Croisée puis enfin Beaulieu.

Le second tracé est proposé avec l'aide du cadastre napoléonien uniquement. La très bonne continuité de l'axe et son excellente inscription dans le parcellaire nous incitent en effet à en faire un chemin ancien. Après les Lèbres, la route se dirige vers Vacher où elle

<sup>3770</sup> ) AD 13, 56H 5231 (vidimus de 1445), AD 13, 56H 5219 (original).

oblique au sud alors que l'axe conduisant vers Pont-Saint-Esprit continue droit. Néanmoins, à l'heure actuelle, l'aménagement de la voie ferrée a perturbé le secteur au point qu'il est difficile de comprendre la disposition ancienne sur le terrain <sup>( 3771 )</sup>. A partir de Yacher, elle apparaît sur le cadastre comme le « chemin de Chazalis à Beaulieu » <sup>( 3772 )</sup>.

A partir de Beaulieu, le tracé ne semble avoir subi que quelques modifications très ponctuelles et se confond pour l'essentiel avec l'actuelle R.D. 225, passant par le Baysse, non loin de Beaulieu, puis Pléoux. Ce n'est qu'après Pléoux que de très nets aménagements liés au roulage sont repérables dans le vallon de Couonchy, puis au lieu-dit de la Chapelette. Juste avant la Chapelette, la route longe le ravin de la Devalade, toponyme particulièrement évocateur de la forte pente que le tracé affronte sur quelques centaines de mètres <sup>( 3773 )</sup>. La route arrive ensuite à Saint-André-de-Cruzières où elle croise celle venant de Barjac et se rendant aux Vans.

Au-delà de Saint-André-de-Cruzières, la continuité de la route est nette par Pierragras. Après Pierragras, la route figurant sur la carte de Cassini se dirige vers le lieu-dit de Reboulet avant de descendre sur Saint-Brès. Néanmoins, le cadastre napoléonien permet de proposer un autre itinéraire. En effet, en 1840, celui passant par Reboulet s'inscrit mal dans le parcellaire et porte le nom de « route de Saint-Ambroix à Saint-André (de Cruzeires) », alors que le tracé précédent encore baptisé « chemin de Saint-Ambroix à Saint-André (de Cruzeires) » doit correspondre au tracé ancien <sup>( 3774 )</sup>. A la sortie du hameau de Pierragras, le tracé médiéval suit donc pour quelques centaines de mètres celui de la R.D. 225 avant que celle-ci n'oblique nettement à l'est tandis que la route ancienne traverse le plateau des Gras en direction du sud pour rejoindre le quartier de Bournac puis le mas de Vinçonnet et le quartier du Pont où se greffe la route venue de Joyeuse par les Vans.

A partir du hameau du Pont, la route suit pratiquement le même tracé que l'actuelle R.N. 104, passant par le mas Barafor et la Liguère. Entre la Liguère et Saint-Ambroix, le tracé ancien diverge toutefois quelque peu de la route actuelle. Il est facilement identifiable sur le cadastre napoléonien, le tracé actuel étant probablement issu de travaux alors récents dans la mesure où il s'insère mal dans le parcellaire. Le tracé ancien passe plus au sud, au bord de la Cèze même, par le quartier de « Route royale » <sup>( 3775 )</sup>.

---

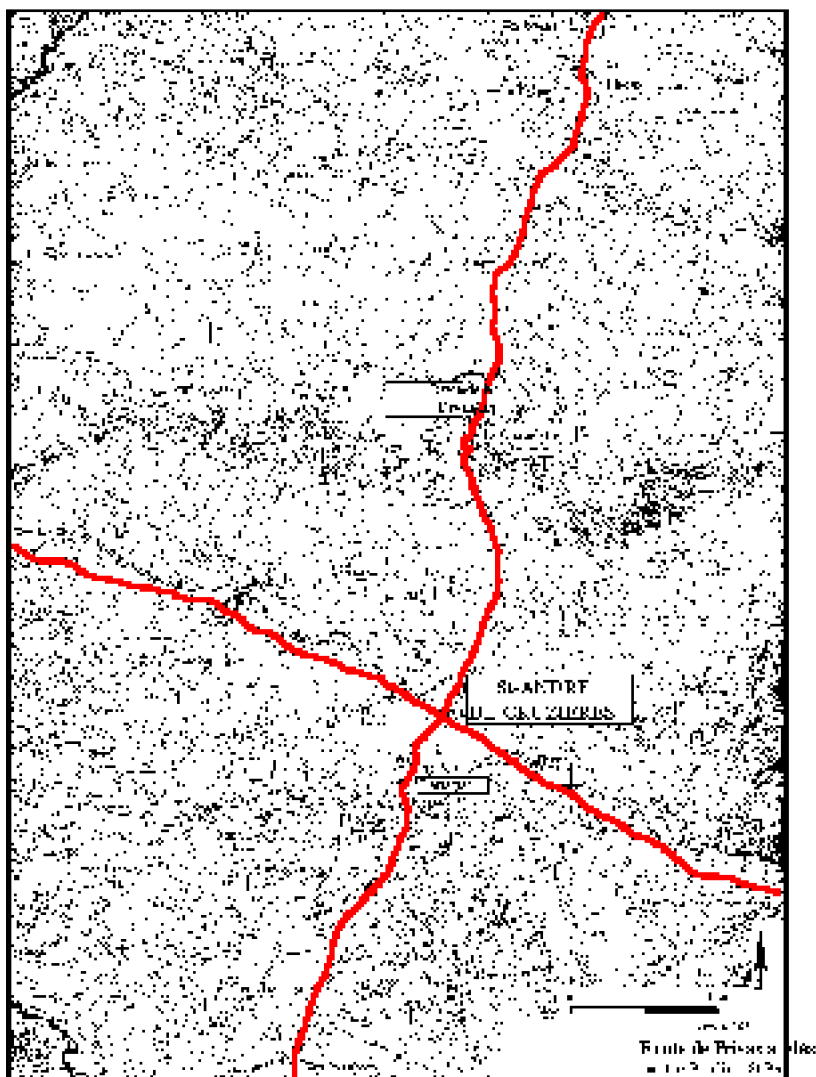
<sup>3771</sup> ) Beaulieu, cadastre de 1809, section A dite de Bonnemontesse.

<sup>3772</sup> ) Beaulieu, cadastre de B dite de Masseau.

<sup>3773</sup> ) Saint-André-de-Cruzières, cadastre de 1831, section A <sup>3</sup> dite de Chadoulier.

<sup>3774</sup> ) Saint-Brès, cadastre de 1840, section C <sup>2</sup> dite des Gras.

<sup>3775</sup> ) Saint-Ambroix, cadastre de 1839, section A <sup>1</sup> dite du Paradis.



Carte n°165

Immédiatement de l'autre côté du pont, la route passe devant les murs de l'hôpital de Saint-Ambroix<sup>(3776)</sup> puis entre en ville par la « porte du Pont »<sup>(3777)</sup> qui débouche sur la « rue des Marchands »<sup>(3778)</sup>. La route devient ensuite la rue principale du *castrum* et de son extension urbaine tardi médiévale où elle prend, en 1380, le nom de *carreria recta*<sup>(3779)</sup>. Elle en ressort au sud par la porte dite « porte d'Alès »<sup>(3780)</sup>. Pour finir, un péage

<sup>3776</sup>) Liotard (G.) : « Saint-Ambroix et son rôle militaire », art. cité, p. 66.

<sup>3777</sup>) AD 30, C 1304.

<sup>3778</sup>) AD 30, 1110W 654.

<sup>3779</sup>) AD 07, 2E 1345, f°5v°.

<sup>3780</sup>) Liotard (G.) : « Saint-Ambroix et son rôle militaire », art. cité, p. 65.

se lève à Saint-Ambroix. Mal renseigné, il n'apparaît toutefois qu'au début du XV<sup>e</sup> dans une « Lettre du Roy Charles de 1404 qui deffend audit seigneur de Portes Bertrand destablir un péage à Alzon, Alègre et Rochegude au préjudice de celui de Saint Jean de Maruejols de Saint Ambroix appartenant au Roy et à l'évesque d'Uzes, avec le procès verbal de la procuration contre l'établissement d'ycelui »<sup>(3781)</sup>.

#### d- De Joyeuse à Saint-Ambroix par les Vans

Après Joyeuse, la seconde branche de la route passant par les Vans est mentionnée en 1369 à Lablachère, confrontant plusieurs terres reconnues à Pons de Tecellis, bourgeois albenacien anobli<sup>(3782)</sup>. Traversant le village de Lablachère, elle passe immédiatement à sa sortie au lieu-dit du Péage. En 1531, les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy revenant de la plaine de la Crau y payent d'ailleurs 15 sous avant de continuer leur route vers le Velay<sup>(3783)</sup>. Situé à la limite des mandements de Cornilhon au sud et de Joyeuse au nord, sans doute s'agit-il d'un poste de perception des droits de péage situé à l'entrée dans le mandement de Joyeuse. En effet, les personnes remontant du sud et se dirigeant vers les Cévennes par Faugères et Loubaresse ne passent pas à Joyeuse même et échapperaient ainsi au péage : la localisation du poste, très excentrée vers le sud, permet malgré tout de les taxer. Rien ne nous assure qu'il s'agit bien du péage de Joyeuse mais d'une part, Lablachère se trouve dans ce mandement et en outre, aucun droit de péage ne sembla attaché au château de Cornilhon qui le borde au sud.

Après le Péage, le tracé se divise en deux axes parallèles, l'un longeant le pied des Cévennes par Les Assions, l'autre traversant les premiers contreforts montagneux par Payzac. Entre Lablachère et les Vans, nous disposons, outre les nombreuses mentions de la route dans divers terriers, d'un plan dressé au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle afin d'étayer un dossier de demande de subsides destinés à améliorer les routes du secteur<sup>(3784)</sup>. C'est une source graphique précieuse permettant de situer le passage du chemin avec précision. En outre, les routes de la région des Vans ont fait l'objet d'études ponctuelles portant essentiellement sur le XVIII<sup>e</sup> siècle qui permettent de connaître leur évolution post médiévale en détail<sup>(3785)</sup>.

#### Vers les Vans par Les Assions

<sup>3781</sup> ) AD 30, A 1, f°266.

<sup>3782</sup> ) AD 07, 36J 461.

<sup>3783</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

<sup>3784</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>3785</sup> ) Schnetzler (J.) : « Commerce et transport dans le pays des Vans sous l'Ancien Régime », art. cité et « Entre les pays du Bas-Rhône et Le Puy, le chemin de Beaulieu à Peyre et au-delà par le pont de Chambonas. Essai d'odographie historique », art. cité. Ce dernier article, multipliant les digressions généalogiques sur les familles nobles possessionnées autour de la route est toutefois moins utile que le premier.

En direction des Vans par le pied des Cévennes, la route est mentionnée en 1369 au quartier de *Monerotundo* <sup>(3786)</sup>, puis au *mansus de Raberii* <sup>(3787)</sup> et pour finir, à *Cebeto* <sup>(3788)</sup>. Celle figurée sur le plan du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle passe exactement par tous ces lieux-dits, ce qui laisse penser qu'elle est l'héritière directe du tracé médiéval. Après *Cebeto*, c'est ce plan qui devient notre source unique. La route y est représentée au lieu-dit du Cardinal, puis à la Pize et à la Ribeyre où le tracé actuel rejoint le tracé médiéval. Ensuite, une fois le ruisseau de Boutonette franchi, la route oblique vers l'ouest et quitte la vallée du Salindres pour gagner Les Assions. Le tracé routier actuel effectue un long détour vers le sud en gravissant le flanc de la colline du Puech. Néanmoins, le cadastre permet de penser que ce n'est qu'un aménagement récent au début du XIX<sup>e</sup> siècle, le tracé ancien subsistant encore sous la forme d'un sentier direct passant par Jallibert <sup>(3789)</sup>.

Aux Assions, le chemin de Privas à Alès apparaît peut-être en 1393 sous le nom de *via messaderia* comme confront d'une parcelle reconnue par Martin Girard, des Assions, en faveur de Bertrand Guigon, des Vans <sup>(3790)</sup>. Ensuite, depuis les Assions, la route descend très rapidement vers le Chassezac. Le cadastre permet de tracer un itinéraire passant par les Boudoux, le Serre et arrivant au bord du Chassezac au lieu-dit de Chadol <sup>(3791)</sup>. La traversée de la rivière se fait entre Chadol en rive gauche, et la plaine de Chabiscol en rive droite. Aucun pont n'existe à cet endroit au Moyen Age et il faut attendre le XIX<sup>e</sup> siècle pour que le premier ouvrage soit lancé. Avant la mise en place du pont suspendu métallique, le passage se faisait à gué ou par bac selon les périodes <sup>(3792)</sup>. Le bac de Chabiscol n'apparaît pas dans la documentation médiévale consultée. Néanmoins, ce sont au moins trois autres installations qui permettent, dès lors, de traverser le Chassezac en des points nettement moins importants puisque ne livrant le passage qu'à des sentiers locaux. Ainsi, en 1390, une *naviculam sive barquetam* est installée en amont de Chambonas au droit du mas de *Marvinha*, au lieu-dit *Al naviol* <sup>(3793)</sup> et à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, un bac est installé au moulin de Serp <sup>(3794)</sup>. Plus en aval, un

<sup>3786</sup> ) AD 07, 39J 461, peau 10.

<sup>3787</sup> ) AD 07, 39J 461, peau 6.

<sup>3788</sup> ) AD 07, 39J 461, peau 4.

<sup>3789</sup> ) Les Assions, cadastre de 1831, section B<sup>1</sup> dite du Village.

<sup>3790</sup> ) AD 07, 39J 67. La terre en question est toutefois mal localisée. Nous ne possédons en effet qu'une copie de piètre qualité des reconnaissances originales, mais les autres parcelles du même tenancier sont toutes dans le secteur des Assions ce qui nous incite à y placer aussi celle confrontant la *via messaderia*.

<sup>3791</sup> ) Les Assions, cadastre de 1831, section B<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3792</sup> ) Schnetzler (J.) : « Commerce et transport dans le pays des Vans sous l'Ancien Régime », art. cité, p.101.

<sup>3793</sup> ) AD07, 2E (ML) 1, f°20.

autre bac local est implanté à Casteljou mentionné en 1227 et en 1243 <sup>( 3795 )</sup>. Même la route importante de Joyeuse à Pont-Saint-Esprit et à Alès traverse le Chassezac au niveau de Chandolas sur un bac attesté dès 1311 <sup>( 3796 )</sup>. Il est donc très vraisemblable qu'une telle installation ait existé dès le Moyen Age à Chabiscol. C'est d'ailleurs encore un bac qui est représenté sur le cadastre napoléonien <sup>( 3797 )</sup>.

Un péage se lève au lieu de Chabiscol à l'époque moderne entre les mains des sires de Chassagnes, petits seigneurs fonciers de la région vanséenne <sup>( 3798 )</sup>. Nous n'en avons trouvé aucune mention au Moyen Age, et la famille qui en est détentrice au XVII<sup>e</sup> siècle ne possède aucun château. Le centre de ses domaines est constitué de la petite maison noble de Chassagnes qui se trouve à l'écart du village et à laquelle ne sont manifestement attachés aucuns droits châtelains au Moyen Age. Le péage de Chabiscol semble donc devoir n'être qu'un simple poste de perception d'un autre péage de plein droit qui s'est trouvé inféodé à une famille de moindre rang après le Moyen Age, comme cela se rencontre en bien d'autres cas. Des droits de péage sont attachés au château de Naves dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>( 3799 )</sup>, mais sa localisation très excentrée ne lui permet nullement de prétendre au contrôle direct d'une quelconque route. Il faut donc envisager l'existence de plusieurs postes. Chabiscol, qui se trouve à un passage clef de la route, en limite du mandement, celle-ci étant à ce niveau formée par le Chassezac, est tout disposé pour cela. La charte de franchise des Vans de 1313 est d'ailleurs assez explicite à ce sujet : l'article concernant le péage de Naves mentionne expressément que celui-ci se lève aux Vans, mais aussi dans tout le mandement, ce qui laisse supposer d'autres postes de perception que la ville des Vans qui en est un, sans doute même le principal <sup>( 3800 )</sup>.

Ensuite, après la traversée du Chassezac au probable bac ou à défaut au gué de Chabiscol, la route passe au sud du quartier de Vompdes puis au territoire des *Abelherij* où une terre reconnue aux seigneurs de Banne la confronte en 1392 <sup>( 3801 )</sup> immédiatement avant d'arriver aux Vans. Le tracé médiéval ne peut toutefois pas se confondre avec la route actuelle qui s'inscrit mal dans le parcellaire napoléonien et qui est de création récente, mais elle passe probablement plus au sud par le mas de Pierregros <sup>(</sup>

<sup>3794</sup> ) AD 07, 39J 66.

<sup>3795</sup> ) AD 13, 56H 19, f°3 et 5.

<sup>3796</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°43v°.

<sup>3797</sup> ) Chassagnes, cadastre de 1831, section A<sup>1</sup> dite du Village.

<sup>3798</sup> ) Schnetzler (J.) : « Commerce et transport dans le pays des Vans sous l'Ancien Régime », art. cité, p. 105.

<sup>3799</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>3800</sup> ) Minard (P.) : « La charte de franchise des Vans de 1313 », art. cité, p. 18.

<sup>3801</sup> ) AD 07, 39J 57.



3802 )

### Vers les Vans par Paysac

A partir de Lablachère, un autre axe se dirige vers les Vans, parallèle à celui que nous venons de décrire mais cheminant plus haut sur le talus cévenol. Il figure sur le plan du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle sous le nom de chemin de Joyeuse aux Vans tout en étant représenté par un trait fort, ce qui laisse penser que c'est alors le chemin principal, plus important que la branche passant par les Assions tracée que par un trait fin <sup>( 3803 )</sup>. Jacques Schnetzler étudiant les mouvements commerciaux aux Vans à l'époque Moderne en arrive à la même conclusion. Le chemin principal de Joyeuse aux Vans est celui passant par Paysac, même si, note-t-il, « il était long et difficile, principalement entre la Sure et Paysac » <sup>( 3804 )</sup>.

De Lablachère à Payzac, le tracé de la route n'est renseigné par aucun texte médiéval. Néanmoins, le plan du XVIII<sup>e</sup> siècle, associé à la carte de Cassini sur laquelle la route figure en partie, permet de la situer sur la dizaine de kilomètres séparant les deux localités. Les deux axes, par Paysac et par le pied du talus cévenol, se séparent au niveau du quartier du Péage. En direction de Paysac, la route se confond sur quelques centaines de mètres avec l'axe conduisant vers l'intérieur des Cévennes, par Planzolles, et que l'on trouve encore désigné de nos jours comme le « Cami Ferrat ». Ce n'est qu'à partir d'Auzonet que la route de Paysac s'individualise continuant très nettement par le Salel. A ce niveau, la route doit traverser la rivière de Salindres. Un pont est mentionné en 1382 en aval du Lambruschier, au droit du hameau de Salel <sup>( 3805 )</sup>. Ensuite, la route continue par Darasse et Barsac et finalement Payzac en suivant un tracé encore ouvert de nos jours, parallèle à la vallée de la Salindres en rive droite du cours d'eau. Bien que renseigné par aucun texte médiéval, ce chemin ne nous semble aucunement devoir être de création moderne. Son tracé s'inscrit en tous points très bien dans le parcellaire, à la différence du tracé postérieur très nettement identifiable.

De Payzac aux Vans, la situation documentaire est différente du fait de la proximité des domaines couverts par le charrier de Chambonas et grâce à l'existence d'un minutier notarial significatif aux Vans. Ainsi, après Paysac, il est possible d'identifier deux tracés parallèles, l'un descendant vers Chambonas, l'autre vers les Assions.

Vers Chambonas, la route est mentionnée à plusieurs reprises dans un sommaire de reconnaissances rendues à noble Pierre de Lussan pour des biens situés entre Paysac et Les Vans. Ainsi, en 1392, une vigne reconnue par son tenancier qui est située au mas de *Vinhal*, au territoire *dels Abeuradors* confronte tout à la fois la route et le ruisseau *dels Abeuradors* <sup>( 3806 )</sup>. A l'heure actuelle, ce ruisseau a manifestement changé de nom et

<sup>3802</sup> ) Chambonas, cadastre de 1831, section B<sup>2</sup> dite de Vomdes.

<sup>3803</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>3804</sup> ) Schnetzler (J.) : « Commerce et transport dans le pays des Vans sous l'Ancien Régime », art. cité, p. 101.

<sup>3805</sup> ) AD 07, 39J 461, peau 14.

nous ne sommes pas parvenus à l'identifier avec certitude, mais il doit s'agir de l'un des nombreux petits cours d'eau passant à proximité du mas de Vignal et servant d'abreuvoir comme l'indique son nom. En 1391, Jean *Soteyrani*, de Thines, rend hommage de parcelles situées au territoire de la Bégude, au mas de Vinhal, à proximité de la route<sup>(3807)</sup>, *beguda* que l'on retrouve encore mentionnée en 1400<sup>(3808)</sup> et en 1497<sup>(3809)</sup>. L'existence de cette *beguda* ne s'explique que par le passage de la route qu'elle borde vraisemblablement ainsi que le laissent penser les reconnaissances rendues pour les parcelles situées au *territorio de Beguda*.

Le cadastre permet encore de situer une route en voie d'abandon et limitée à l'heure actuelle à un simple sentier partant de Payzac, passant au mas de Vignal puis longeant la crête de Vaumalle où se trouve la Bégude. De la crête de Vaumalle, la route doit ensuite descendre dans la vallée de la Sûre afin de gagner Chambonas. Du hameau de Montchamp, situé à l'extrémité sud de la serre, le cadastre figure encore un chemin passant par les Bans et aboutissant à un petit pont permettant de traverser la rivière au niveau de Sielvette. Nous ne savons toutefois pas si ce pont existait déjà au Moyen Age. L'ensemble de ce tracé entre Payzac et le pont est abandonné au début du XIX<sup>e</sup> siècle, remplacé par un itinéraire de roulage probablement issu de la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(3810)</sup> que suit encore très largement l'actuelle R.D. 550. Il est évident que la très forte pente du chemin médiéval entre le pont traversant la Sûre et le hameau de Montchamp interdit tout passage d'un attelage.

Dans la vallée de la Sûre, le cadastre figure une route correspondant à l'axe actuel reliant Chambonas puis le pont qui lui permet de traverser le Chassezac dès le XIV<sup>e</sup> siècle au moins. Une fois le Chassezac traversé, la route arrive immédiatement au Vans.

Le second tracé de Paysac aux Vans passe par les Assions. Il est mentionné à plusieurs reprises en 1393 dans une série de reconnaissances rendues en faveur de Bertrand Guigon, des Vans, pour des biens situés dans le secteur du Tracol, non loin des Assions<sup>(3811)</sup>. Ses parcelles confrontent entre autres chemins, le « chemin messadie » ou encore la « vie qui va vers Payzac », ce qui nous permet de proposer un chemin quittant Paysac en direction des Assions par Les Salles, la serre de Baubret puis le Tracol et le Bouchet avant de rejoindre Chabiscol pour traverser le Chassezac et gagner les Vans par la route venue de Joyeuse que nous avons déjà présentée.

La route passant par Payzac, que nous suivons, rejoint celle cheminant au pied des

---

<sup>3806</sup> ) AD 07, 39J 29.

<sup>3807</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3808</sup> ) *Ibidem*.

<sup>3809</sup> ) AD 07, 39J 38.

<sup>3810</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>3811</sup> ) AD 07, 39J 67.

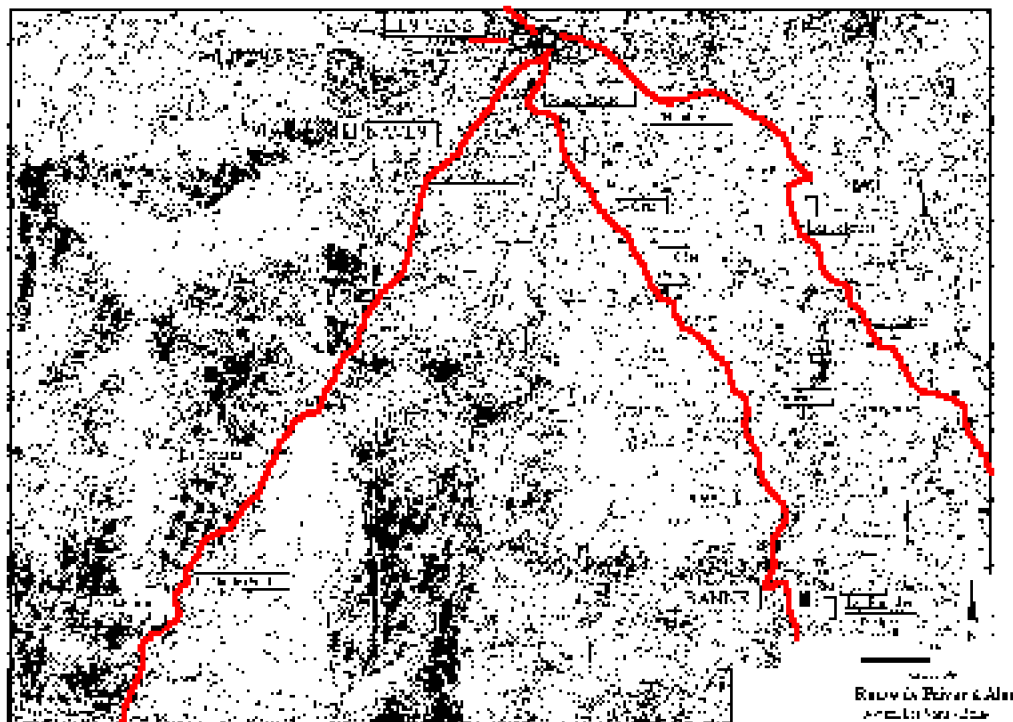
Cévennes par Les Assions à l'entrée même des Vans. Les deux axes franchissent le ruisseau de Bourdaric par un pont attesté dès 1384 au moins <sup>(3812)</sup>, situé immédiatement devant la porte nord des Vans, dite Porte Neuve, par où ils entrent en ville <sup>(3813)</sup>. La route en sort ensuite par la porte sud puis se dirige vers Saint-Ambroix où elle est attestée à plusieurs reprises. Au-delà des Vans, il est possible d'identifier deux itinéraires. L'un, passant par Banne, est bien attesté par la documentation médiévale, alors que le second, par Malbosc, est avant tout renseigné par le plan du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle figurant les confins de l'Uzège et du Vivarais que nous avons déjà exploité <sup>(3814)</sup>.

### **Des Vans à Courry par Banne**

<sup>3812</sup> ) AD 07, 39J 59.

<sup>3813</sup> ) AD 07, 2E MJ 14, f°27r°.

<sup>3814</sup> ) AD 07, C 760.



Carte n°169

En 1394, Douce Vedilhe, des Vans, vend une terre située à Banne. Celle-ci confronte l'*itinere publico* qui va des Vans à Saint-Ambroix <sup>(3815)</sup>. Il s'agit là de la continuation de la route après Les Vans en direction d'Alès. Sur les quelques kilomètres suivant les Vans, le tracé de la route est identifiable grâce au cadastre. Dès sa sortie de la ville, le chemin des Vans à Saint-Ambroix gravit la côte de Combe Escure qui l'amène sur le plateau des Gras <sup>(3816)</sup>. Sur cette section, le chemin s'apparente plus à un sentier au profil très raide qu'à une grande route ce qui l'interdit à tout transport par roulage. Le problème se posera d'ailleurs au XVIII<sup>e</sup> siècle lors de la mise en exploitation des gisements houillers du col de la Pigère nécessitant un transport du charbon par chariot <sup>(3817)</sup>. La Combe Escure sera finalement contournée comme l'indique la carte de Cassini. Le cadastre témoigne encore

<sup>3815</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 7, f°32.

<sup>3816</sup> ) Les Vans, cadastre de 1831, section B<sup>1</sup>.

toutefois nettement de ces modifications alors récentes. La route est peut-être mentionnée dans sa traversée du plateau des Gras dans la seconde moitié du XIV<sup>e</sup> siècle ou au tout début du XV<sup>e</sup> siècle. Néanmoins, la piètre qualité du texte doit imposer la prudence. Il s'agit d'un fragment de copie moderne d'un sommaire des redevances perçues à Naves et dans la région des Vans par un seigneur dont le nom ne figure plus sur le cahier. L'une des redevances porte sur une terre mal localisée qui confronte la *via messaderia* <sup>(3818)</sup>. Cette parcelle est située au mas de « Gres », sans autre indication de lieu. Néanmoins, la redevance en nature est due selon la mesure du mandement de Naves, ce qui implique très probablement que la parcelle s'y trouve. Le mas des « Gres » pourrait donc être une corruption de Gras liée à une erreur du copiste ou du rédacteur du sommaire. Le nom de *via Messaderia*, la voie des marchands s'applique en outre très bien à la route du pied des Cévennes.

Sur le plateau des Gras, la route passe par la Fontaine de Vedel puis par la Côte de Grangeon <sup>(3819)</sup> et la Marnière, avant de déboucher à l'aplomb du *castrum* de Banne. Notons toutefois qu'au niveau du passage du ruisseau de Granzon, le chemin a disparu et ne subsiste plus que sous la forme d'une ligne parcellaire continue et rectiligne. Peu avant Banne, la route des Vans à Saint-Ambroix sert en 1270 de limite entre les juridictions de Banne et de Berrias <sup>(3820)</sup>. Au droit du *castrum*, elle passe aux lieux-dits du Malpas, où la pente est assez raide, et des Fourches, où devaient se trouver en position très visible les bois de justice des coseigneurs du *castrum* de Banne. Bien que situé au bord même de la route, aucun droit de péage ne semble être perçu dans le mandement de celui-ci, sans que nous puissions avancer d'explication.

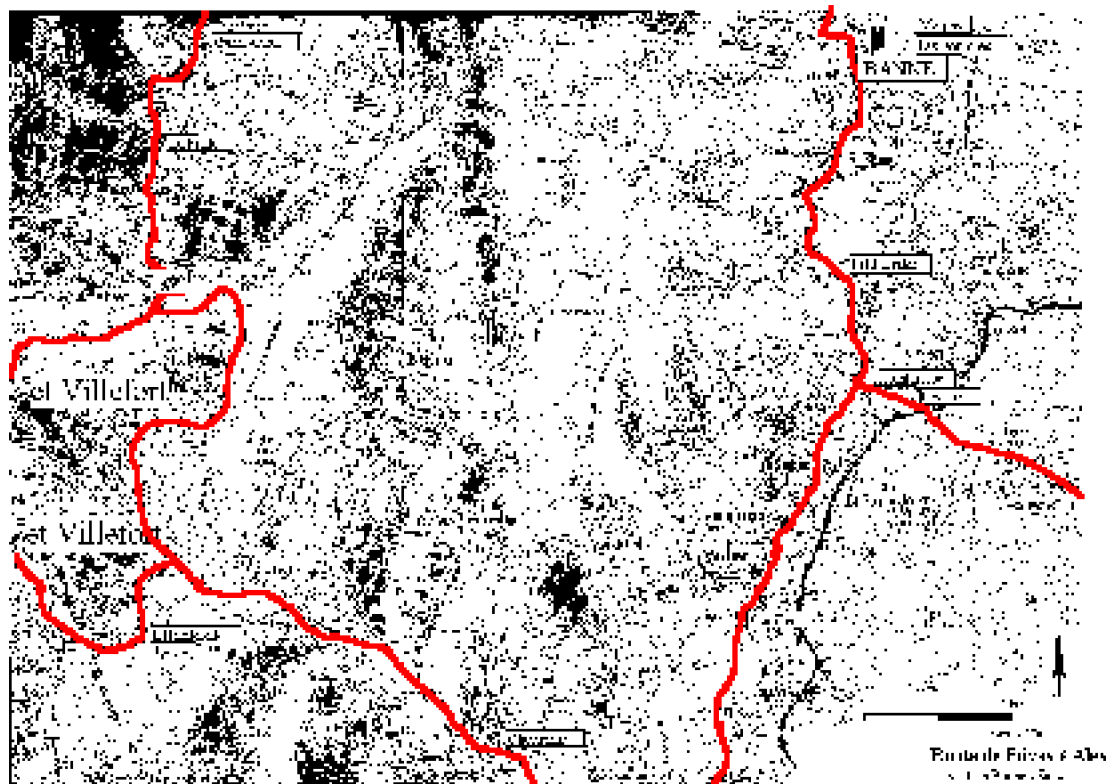
Après Banne, le tracé médiéval et celui de la carte de Cassini se confondent le plus souvent. Cette dernière permet de suivre la route par les quartiers de Petit-Brahic, puis par Mentaresse où se greffe l'itinéraire venu de Barjac par Saint-Sauveur et Saint-André-de-Cruzières. Ensuite, sur deux ou trois kilomètres, le tracé a perdu de sa netteté. En effet, l'essor du village minier de Saint-Paul-le-Jeune, création *ex nihilo* du XIX<sup>e</sup> siècle, a sensiblement perturbé le parcellaire, l'établissement de la voie ferrée venant sceller les modifications apportées au paysage. Néanmoins, à la lecture du cadastre napoléonien, on peut penser que la route suivait un axe parallèle au ruisseau de la Claysse, en rive droite, passant par Les Sagnes.

<sup>3817</sup> ) Schnetzler (J.) : « Commerce et transport dans le pays des Vans sous l'Ancien Régime », art. cité, p. 102-103.

<sup>3818</sup> ) AD 07, 1J 530, f°30.

<sup>3819</sup> ) Naves, cadastre de 1831, section B<sup>2</sup> dite du Gra.

<sup>3820</sup> ) AD 13, 56H 5235.



Carte n°170

Ensuite la route actuelle, tout comme l'axe représenté sur le cadastre napoléonien et sur la carte de Cassini, traverse le vaste plateau calcaire aride et désolé de Courry. Néanmoins, elle ne semble nullement ancienne. En effet désignée au cadastre napoléonien sous le nom de « route des Vans à Saint-Ambroix »<sup>(3821)</sup> elle s'inscrit assez mal dans le parcellaire<sup>(3822)</sup>, ce qui laisse penser que c'est probablement une création relativement récente. Le tracé médiéval est certainement à rechercher plus à l'ouest, sur les premiers contreforts des Cévennes schisteuses. Ainsi, un chemin figurant au cadastre napoléonien présente une très bonne continuité par Les Gadilhes puis l'Aulagnier. Au sud de l'Aulagnier, le quartier du Tracol conserve encore le souvenir du passage de la route<sup>(3823)</sup>. Au niveau du col de Pierre-Morte, la route entre sur la paroisse de Courry. S'y

<sup>3821</sup> ) Courry, cadastre de 1839, tableau d'assemblage.

<sup>3822</sup> ) Courry, cadastre de 1839, section A<sup>2</sup> dite du Vallat de Rieusset et B<sup>2</sup> dite du Serre de la Tour.

rattache alors le second axe venant des Vans et passant par Malbosc qui conduit aussi à Villefort. De là, la route apparaît sur le cadastre napoléonien de la paroisse de Courry sous le nom « d'ancienne route de Villefort à Saint-Ambroix »<sup>(3824)</sup> par opposition à la « nouvelle route » qui figure sur la carte de Cassini et passe plus au sud, par Ganière et Aujac. On peut la suivre par le mas de Pierre-Morte<sup>(3825)</sup>, puis par la Combe<sup>(3826)</sup> et pour finir, les Cayrades<sup>(3827)</sup>, avant d'arriver au village même de Courry qui est toutefois contourné au nord, ce dernier se trouvant sur un promontoire d'où il est difficile de descendre en direction de Saint-Ambroix.

Pourquoi effectuer ce détour puisque la route suit un tracé qui n'est manifestement pas le plus court ni le plus horizontal ? Constatons que les vastes étendues calcaires ne sont nullement prisées, même si elles offrent des conditions de cheminement faciles d'un point de vue topographique. Serait-ce la crainte de manquer d'eau en des secteurs karstiques où ne coule aucune rivière ni ne sourd aucune fontaine ? C'est possible.

### Des Vans à Courry par Brahic

Un second itinéraire entre les Vans et Saint-Ambroix peut être suggéré à la lecture du plan du XVIII<sup>e</sup> siècle déjà exploité entre Joyeuse et Les Vans<sup>(3828)</sup>. Après les Vans, le « chemin des Vans à Saint-Ambroix » se dirige directement vers le sud sans passer par Banne, et chemine par les abords de Naves, de Brahic puis de Malbosc. Aucun des textes médiévaux que nous avons consultés ne nous livre de détail sur son tracé et le plan du XVIII<sup>e</sup> siècle demeure fort imprécis. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, le chemin n'est en outre pas d'une importance suffisante pour être représenté sur la carte de Cassini. Un dépouillement intégral du minutier notarié des Vans, accompagné des charriers de Chambonas et de Jalès aurait toutefois pu livrer des informations complémentaires mais l'ampleur du travail dépassait les limites imparties par la rédaction d'une thèse. Nous savons seulement qu'une terre située non loin de Naves et reconnue à noble Jocelin de la Garde, coseigneur de Naves, confronte en 1392 *l'itinere publico* qui va des Vans à Saint-Ambroix<sup>(3829)</sup>. C'est alors le cadastre napoléonien qui nous sert de guide principal pour restituer son probable tracé.

A la sortie des Vans, la route s'élève en direction du sud par la Combe Escure, parallèlement à celle gagnant Banne, mais en passant plus à l'ouest. Au niveau de Naves,

<sup>3823</sup> ) Le Travers-de-Banne (actuellement Saint-Paul-le-Jeune), cadastre de 1831, section D<sup>2</sup> dite du Travers.

<sup>3824</sup> ) Courry, cadastre de 1839, tableau d'assemblage.

<sup>3825</sup> ) Courry, cadastre de 1839, section B<sup>1</sup> dite du Serre de la Tour.

<sup>3826</sup> ) Courry, cadastre de 1839, section C<sup>1</sup> dite de Courry.

<sup>3827</sup> ) Courry, cadastre de 1839, section B<sup>1</sup> dite du Serre de la Tour.

<sup>3828</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>3829</sup> ) AD 07, 39J 48.

elle figure encore au cadastre napoléonien comme le « chemin de Malbosc et de Brahic aux Vans »<sup>(3830)</sup>. On peut la suivre sur le cadastre en passant à l'est de Brahic par Sous les Ayres puis par le mas de l'Ayres<sup>(3831)</sup>.

Après le col de l'Ayres, le cadastre de Brahic mentionne le « chemin de Malbosc aux Vans »<sup>(3832)</sup>. La route figurant sur le cadastre ne semble pas avoir subi de modifications liées au roulage, à l'exception de quelques rectifications ponctuelles facilement identifiables. En effet, le chemin principal au XVIII<sup>e</sup> siècle n'est plus la route passant par Malbosc mais celle récemment ouverte au travers du plateau de la Cocalière ce qui a préservé le tracé ancien des travaux rencontrés sur de nombreux autres axes. On peut donc la suivre sur le flanc est de la serre de Brahic, par les quartiers de Marnas<sup>(3833)</sup> puis de la Bonderie, sans qu'elle ne passe toutefois au coeur même de ces deux hameaux. Elle traverse ensuite successivement le ruisseau de Planzolles et la Ganière, près de leur confluent, au niveau du quartier de La Prade<sup>(3834)</sup>. Aucun pont n'est mentionné dans la documentation consultée et sur le cadastre napoléonien ne figurent que deux gués. Le toponyme « Pont Perdu »<sup>(3835)</sup> situé à quelques distances en amont rappelle probablement l'existence d'un ouvrage effondré.

Une fois la Ganière traversée, la route continue en direction de Malbosc par la vallée qui longe la serre de Trémolède et qui l'amène jusqu'à l'Abeau. La traversée de cette modeste rivière se fait en deux points, soit au niveau du hameau d'Abeau sur un gué, soit un kilomètre et demi en amont sur un pont<sup>(3836)</sup>. Celui-ci n'est pas mentionné dans la documentation médiévale, mais les caractères de l'ouvrage permettent de lui assigner une origine tardi médiévale très probable<sup>(3837)</sup>. Une fois l'Abeau traversé, la route longe la rive droite de la Ganière en direction de l'aval et ne passe donc pas à Malbosc même. Un axe court rejoignant la route de Villefort au sud et passant par Malbosc, s'en sépare à

3830 ) Naves, cadastre de 1831, tableau d'assemblage.

3831 ) Naves, cadastre de 1831, section B<sup>1</sup> dite du Gra.

3832 ) Brahic, cadastre de 1831, tableau d'assemblage.

3833 ) Brahic, cadastre de 1831, D<sup>1</sup> dite de la Borie.

3834 ) Brahic, cadastre de 1831, section C<sup>2</sup> dite de Brahic.

3835 ) Brahic, cadastre de 1831, section C1 dite de Brahic. A l'heure actuelle, le toponyme est totalement corrompu. Il figure sur les cartes I.G.N. comme la Font Perdue tout en étant décalé de plus d'un kilomètre par rapport à sa localisation réelle (carte 1/25000<sup>e</sup>, n°2839 ouest, Bessèges).

3836 ) Malbosc, cadastre de 1831, section A<sup>5</sup> dite de Sabusclet.

3837 ) Mentionnons par exemple la présence d'avant et d'arrières becs triangulaires remontants jusqu'au parapet, ou encore la forme de l'arc, en plein cintre, de même que son extradossement. Aucun de ces caractères pris séparément ne permet d'affirmer que nous sommes en présence d'un ouvrage tardi médiéval, mais le cumul de tous permet d'exclure très probablement une construction postérieure au XVI<sup>e</sup> siècle.



ce niveau. Suivant les circonvolutions de la rivière, la route de Saint-Ambroix passe au nord de l'Habitarelle où se greffe la route de Villefort, puis elle rejoint Chavagnac. Elle traverse ensuite la Ganière au droit de ce hameau pour gagner le col de Pierre-Morte où elle retrouve le chemin précédemment décrit, venu des Vans par Banne.

Un péage se prélève dans l'étendue du mandement de Malbosc au moins dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, lorsqu'en 1269 les sires de Randon, dont relève le château de Malbosc, affranchissent de ce droit les ressortissants de leurs juridictions <sup>( 3838 )</sup>. Où se lève le péage de Malbosc ? Le château, sans être très éloigné de la route, n'est pas en mesure de lever directement le péage mais nous ne connaissons aucun poste de perception pour ce dernier.

### De Courry à Saint-Ambroix

Après Courry, la route actuelle suit le rebord du plateau calcaire avant d'en descendre assez loin à l'est du village. Néanmoins, sa mauvaise inscription dans le parcellaire représenté sur le cadastre napoléonien laisse penser que c'est une création alors relativement récente afin d'éviter la descente dans le vallon du ruisseau de Font Longue. Par contre figure encore sur le cadastre un sentier s'inscrivant très bien dans le parcellaire baptisé « raccourci de Courry à Saint-Brès » <sup>( 3839 )</sup> ou « chemin de Courry à Saint-Ambroix » <sup>( 3840 )</sup>. Passant par Les Terrasses puis par Les Faysses, il rejoint le quartier du pont où il traverse le ruisseau de Gamal. Cet ouvrage ne semble pas exister au Moyen Age. Aucun texte consulté ne le mentionne et rien dans son architecture ne renvoie au-delà du XVIII<sup>e</sup> siècle. Le ruisseau de Gamal qu'il enjambe est, de toutes façons, à sec la majeure partie de l'année et n'offre aucun obstacle au passage, en tout cas pour une couple de mulets qui peut sans difficulté le franchir à gué. Notons que le chemin en très forte pente rejoignant le pont à partir de Saint-Brès et qui correspond au vestige de la grande route médiévale, s'appelle encore de nos jours la « Carreyrassse », le suffixe augmentatif -asse conservant le souvenir de l'importance de l'axe ancien. Dès le pont traversé, la route se greffe sur l'itinéraire venu de Joyeuse par Beaulieu.

### e- De Saint-Ambroix à Alès

Après Saint-Ambroix, la route se dirige vers Alès. Entre Saint-Ambroix et Alès, nous la trouvons mentionnée au XIV<sup>e</sup> siècle à Rousson <sup>( 3841 )</sup>, puis dans la paroisse de Saint-Julien-de-Valgalgues <sup>( 3842 )</sup>. L'axe médiéval, présenté en 1668 à Louis de Froidour, réformateur général des Eaux et Forêts de Languedoc <sup>( 3843 )</sup>, suit donc un tracé

<sup>3838</sup> ) AD 48, E 248.

<sup>3839</sup> ) Courry, cadastre de 1839, section C<sup>2</sup> dite de Courry.

<sup>3840</sup> ) Saint-Brès, cadastre de 1840 section C<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3841</sup> ) Fonds privé de la région de Rousson.

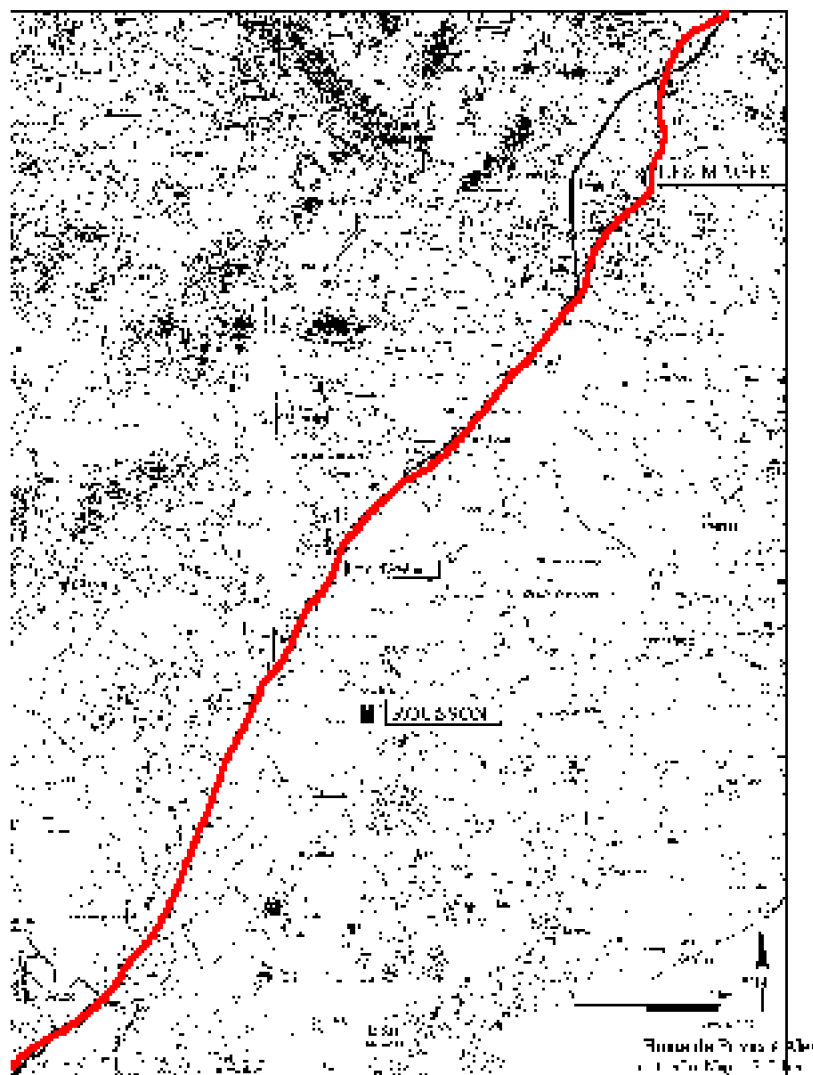
<sup>3842</sup> ) AD 30, 1E 2768.

correspondant globalement à l'actuelle R.N. 104. A la sortie de Saint-Ambroix, la route emprunte le vallon de la Vivaraise dans lequel elle se confond avec la R.N. 104 jusqu'au niveau de Larnac où elle est mentionnée en 1406 <sup>(3844)</sup>. Ensuite, à la différence de la route actuelle, le cadastre montre clairement que le chemin ancien passait dans les Mages même. Après les Mages, la route continue par Mas Carré jusqu'au hameau d'Avène où elle traverse le ruisseau du même nom. Non loin de l'aplomb du pont actuel, un gué est encore visible, entaillé de profondes ornières creusées par les roues des attelages ayant traversé l'Avène. Une fois l'Avène franchie, la route passe au pied du château de Rousson, puis aux Rosiers où quelques travaux modernes ont modifié son tracé qui est encore nettement identifiable sur le cadastre napoléonien. La route de Saint-Ambroix rejoint ensuite le chemin de Régordane au droit de la maladrerie d'Alès située au quartier de Bruèges et qui en 1449 confronte les deux routes <sup>(3845)</sup>. A ce niveau arrive aussi la route d'Alès à Pont-Saint-Esprit par Barjac.

<sup>3843</sup> ) Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668, op. cit.*, vol. 1, p. 195 et ss.

<sup>3844</sup> ) AD 34, 2E 96/1, f°41.

<sup>3845</sup> ) AD 13, 56H 3017.



Carte n°172

Au-delà d'Alès, la route sort de notre domaine d'étude. Précisons toutefois que la ville constitue un carrefour routier important d'où partent des axes majeurs en direction d'Uzès et d'Avignon <sup>(3846)</sup>, de Bagnols-sur-Cèze <sup>(3847)</sup>, de Nîmes <sup>(3848)</sup> et de Montpellier <sup>(3849)</sup> par Sommières <sup>(3850)</sup> ou Quissac.

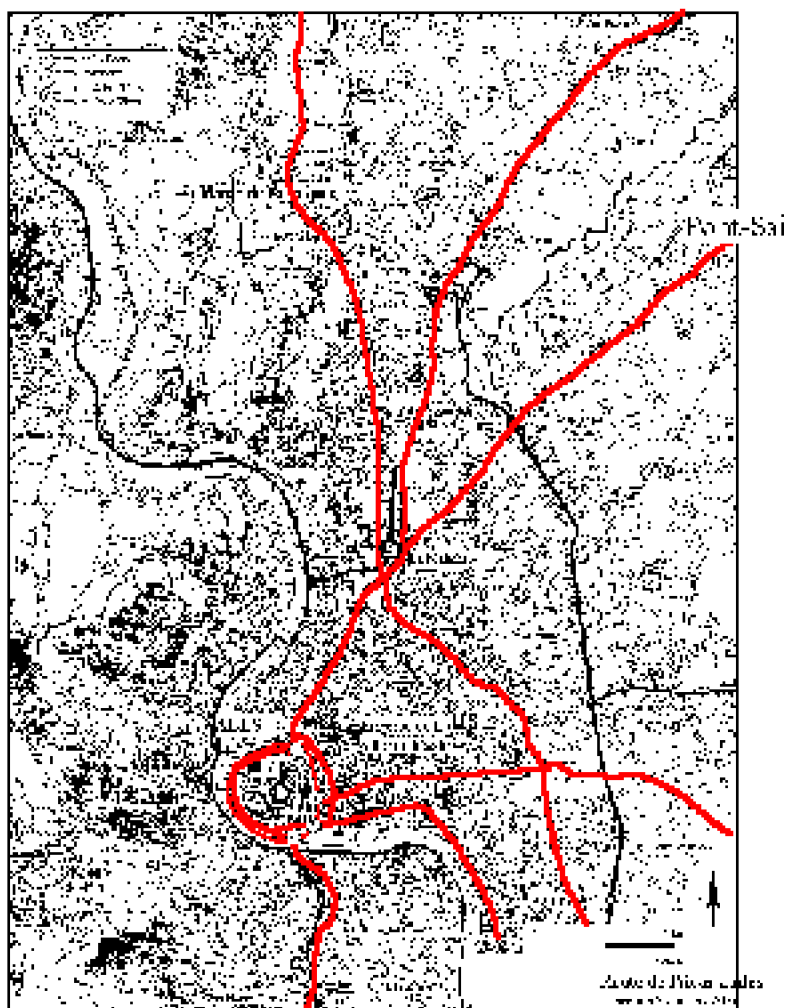
3846 ) AM Alès, 1G 0, f°33.

3847 ) *Ibidem*, f°50.

3848 ) AD 34, 2E 96/1, f°49.

3849 ) AD 34, G 1245.

3850 ) AN, J 295.



Carte n°173

L'importance de la route de Privas à Alès aux trois derniers siècles du Moyen Age est difficile à cerner dans la mesure où plusieurs types de trafic se cumulent tout au long du trajet. En effet, le chemin du pied des Cévennes ouvre sur des directions très diverses.

Tout d'abord, c'est un axe plus court que la vallée du Rhône pour aller de Lyon à Nîmes ou plus encore à Montpellier. Longeant au plus près le bord des Cévennes, il épargne plus de soixante kilomètres de trajet au voyageur, soit presque deux jours de marche, par rapport à la route de la vallée du Rhône. Aucun texte ne nous livre toutefois le nom d'une personne ayant emprunté cet itinéraire. Il est vrai que tout en étant plus court, il a dû être sérieusement concurrencé par la vallée du Rhône dès lors que la curie s'est installée à Avignon.

Outre les relations entre le nord de l'axe rhodanien et le Languedoc, la route de Privas constitue une rocade desservant tous les axes de pénétration importants s'enfonçant au coeur du Massif-Central par le Vivarais, prolongeant en cela le chemin de

Ganges à Alès. Ainsi, le chemin de Régordane s'en détache au niveau d'Alès, puis la route de la vallée de la Cèze à Saint-Ambroix, et ensuite les routes des Cévennes vivaroises aux Vans et à Joyeuse pour finir par les routes des abords de la vallée de l'Ardèche à Aubenas et celle traversant le plateau vivarois qui s'en sépare au col de l'Escrinet. C'est cette situation qui lui apporte le plus de trafic et qui lui confère un rôle majeur dans le cadre des liaisons entre Languedoc, d'une part, et Massif-Central et nord de la France d'autre part. Ainsi, en 1434, les voyageurs qui passent à Saint-Laurent-les-Bains pour se rendre de France à Montpellier<sup>(3851)</sup> débouchent-ils sur la route de Privas à Alès au niveau des Vans, continuant leur voyage par Saint-Ambroix et Alès. Il en est de même des Foreziens qui, à partir du XIV<sup>e</sup> siècle, délaissent le chemin de Régordane au profit de la route du pied des Cévennes qu'ils rejoignent par Le Puy et Aubenas, ou par le Puy et Mézilhac, ou encore par les Cévennes Vivaroises<sup>(3852)</sup>. Publiée par Robert-Henri Bautier et déjà exploitée à plusieurs reprises, l'affaire de contrebandes d'argent à destination des foires de Genève, démasquée en Dauphiné en 1424, touche aussi la route de Privas à Alès<sup>(3853)</sup>. Le second convoi de contrebandiers l'emprunte sur la section Aubenas - Le Pouzin. Venant du sud-ouest, les muletiers passant par Mende débouchent à Aubenas sur la route et poursuivent leur chemin par le col de l'Escrinet puis Privas, la vallée de l'Ouvèze et le Pouzin.

L'intérêt géographique d'un tel axe est évident en période hivernale : venant du nord de la France, le voyageur risque de rencontrer des difficultés de circulation liées au mauvais temps peu avant le Puy. En empruntant le chemin de Régordane, il chemine ensuite à une altitude élevée jusqu'au niveau de Villefort, soit sur plus de soixante-dix à quatre-vingt kilomètres. Par contre, en passant par Aubenas et le pied des Cévennes, le tronçon à la viabilité difficile se limite à une quarantaine de kilomètres tout au plus, passage après lequel le voyage se poursuit à basse altitude dans une région au climat méditerranéen. Le climat doit donc être un facteur important jouant en faveur de l'axe du pied des Cévennes.

Route importante à la fin du Moyen Age, il est aussi probable que nous soyons sur un chemin d'origine antique. Néanmoins, les preuves directes manquent, en l'absence de bornes milliaires ou d'ouvrages d'art assurément gallo-romains. Toutefois, remarquons la densité du peuplement antique tout au long de la route, à commencer par le bassin de Privas au nord. Sur le long du tracé, entre Privas et Aubenas, quelques découvertes antiques jalonnent aussi la route passant par Saint-Laurent-sous-Coiron. Ainsi, non loin de Pramailhet, le site de Ladou a livré une abondante quantité de mobilier du Bas-Empire<sup>(3854)</sup>. Pour sa part, le bassin d'Aubenas apparaît comme l'un des secteurs les plus densément occupé dès la protohistoire et l'antique gallo-romaine<sup>(3855)</sup>. A

<sup>3851</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>3852</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 356-357.

<sup>3853</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne, Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 677.

<sup>3854</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit., p. 60.

Aubenas, le tracé antique devait toutefois être très différent de celui suivi par le chemin médiéval. En effet, l'agglomération albenassienne est issue du mouvement d'*incastellamento*, le peuplement antique et altimédiéval se concentrant uniquement dans la plaine alluviale de l'Ardèche. Descendant du col de l'Escrinet par le même tracé que la route médiévale, c'est au niveau de Saint-Privat que les deux routes, antique et médiévale divergent. Alors que la route médiévale continue vers l'ouest jusqu'au Pont-d'Aubenas avant de monter vers le *castrum* d'Aubenas, le chemin antique traverse l'Ardèche sur un gué rocheux encore nettement visible se situant dans l'axe de la limite des communes de Saint-Privat et d'Ucel. Ensuite, au sud de l'Ardèche, la route antique est clairement identifiable jusqu'à Saint-Etienne-de-Fontbellon en passant par le quartier des « Chaussades », à l'origine viaire évidente, puis par ceux du Moulon et de Bellande. Dans toute la traversée de la plaine d'Aubenas, le tracé antique est totalement rectiligne, exception faite de quelques circonvolutions mineures imposées par le relief. Il est net que cette route est la plus ancienne, sur laquelle se greffent tous les autres chemins du secteur.

Au sud d'Aubenas, les communes de Vinezac, Laurac et Uzer <sup>( 3856 )</sup> où passe la route, ont livré plusieurs sites gallo-romains, de même que Rosières, Lablachère ou Les Assions <sup>( 3857 )</sup>. Deux méritent toutefois une attention plus particulière dans la mesure où leur lien avec la route est plus étroit. Le premier est une nécropole impériale mise au jour en 1909 et 1912 <sup>( 3858 )</sup> au quartier de l'Hôpital, à Vinezac. Alors que l'on connaît l'étroite association entre implantation funéraire antique et réseau viaire, on ne peut que remarquer l'étroite proximité de la route et des sépultures, association permettant de penser que le chemin était déjà probablement en place au moment des inhumations. Le second site lié à la route est situé à Drôme, sur la commune de Lablachère. Il s'agit du mausolée *Jallius Bassus*, consul et gouverneur de province, d'origine helvétique, connu par son épitaphe retrouvée non loin du site et par une dédicace découverte à Rome. Le mausolée, dont il subsiste encore un pan de mur est nettement visible depuis la route, situé à 50 mètres tout au plus de son tracé, au bord d'un petit plateau dans une position extrêmement ostentatoire et dominatrice qui sied à ce type de sépulture privilégiée. Loin d'être isolé, le mausolée est en outre entouré d'une nécropole ayant été utilisée jusqu'à la période mérovingienne, et de plusieurs éléments bâtis, identifiés comme appartenant à une importante *villa* <sup>( 3859 )</sup>.

La densité de sites antiques tout au long de la route permet de penser qu'un premier tracé existait dès lors. Au niveau de Joyeuse, alors que la route médiévale se sépare en deux tracés parallèles assez éloignés, par Beaulieu ou par Les Vans, il est probable que

---

<sup>3855</sup> ) Cf. Saumade (H.) : « L'implantation gallo-romaine dans la région albenassienne », art. cité.

<sup>3856</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche, op. cit.*, p. 61.

<sup>3857</sup> ) *Ibidem*, p. 39 et ss.

<sup>3858</sup> ) Entrevaux (B.) d' : « Découverte archéologique à Vinezac », art. cité, p. 193.

<sup>3859</sup> ) Cossalter (N.) : *Les mausolées antiques du département de l'Ardèche, programme H2, op. cit.*

le tracé antique soit celui passant par Beaulieu. C'est en effet d'une part le chemin le plus direct, le détour par les Vans ne se comprenant pas avant l'existence de cette bourgade agglomérée autour du prieuré Saint-Pierre. En outre, le tracé de Beaulieu apparaît nettement comme le plus ancien au niveau du carrefour de Saint-Brès lorsque celui venant des Vans le rejoint. Ce dernier doit traverser le ruisseau de Gamal et se greffe à angle droit sur la route de Beaulieu.

Très probable chemin antique, rien ne nous renseigne sur son importance d'alors. Toutefois, on peut avancer que ce n'était pas un itinéraire majeur dans la mesure où l'axe important attesté par de nombreux milliaires était la voie d'Antonin-le-Pieux, qui lui est parallèle à une dizaine ou une quinzaine de kilomètres à l'est, reliant Alba à Nîmes. Il est donc peu envisageable que deux voies importantes aient existé aussi proches l'une de l'autre, et la route du pied des Cévennes ne devait être alors qu'un axe de desserte assez local mettant en relation les centres de peuplement de la frange occidentale du Bas-Vivarais calcaire.

## **B- De Villeneuve-de-Berg et d'Aubenas à l'Uzège par Lagorce, cartes n°174 à 179**

Ce chemin traverse le Bas-Vivarais calcaire du nord au sud et se dirige ensuite vers l'Uzège puis Nîmes. Il a deux origines : d'une part Aubenas au nord-ouest, et de l'autre Villeneuve-de-Berg au nord-est, dessinant ainsi sur sa première partie deux branches grossièrement parallèles se rejoignant à Lagorce pour continuer ensuite unitairement vers l'Uzège distant de quelques kilomètres seulement. Toute la partie centrale de son tracé est assez bien documentée par les minutiers notariés de Vallon et de Lagorce, alors que la partie sud est concernée par quelques pièces du chartrier de la commanderie templière de Jalès. En outre, plusieurs découvertes de bornes milliaires permettent d'en préciser le tracé qui, à partir de Vallon, se confond avec celui de la voie antique d'Antonin-le-Pieux.

### **a- D'Aubenas à Lagorce**

La première branche, venant d'Aubenas, est assez mal renseignée par la documentation médiévale, mais quelques rares textes, avec l'aide du cadastre et de la toponymie, permettent de restituer son tracé général. Elle apparaît à plusieurs reprises dans les terriers de la région de Lagorce au début du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(3860)</sup>. D'Aubenas à Lagorce, le relief lui impose de passer par le col de Leyris, non loin de Rochecolombe ce qui nous fournit un axe général.

A la différence de la route actuelle d'Aubenas à Vallon qui se sépare de la route d'Aubenas à Joyeuse au niveau de Saint-Etienne-de-Fontbellon, la route médiévale part directement d'Aubenas. En effet, la très mauvaise inscription de la route actuelle dans le parcellaire napoléonien interdit formellement de lui assigner une quelconque ancienneté. La route ancienne quitte donc Aubenas au quartier de la Paillouse pour passer par Bellande et Saint-Pierre, non loin du bord de l'Ardèche. Ensuite, elle figure sur le cadastre de Saint-Etienne-de-Fontbellon au quartier de Bourdaric sous le nom de « chemin des

<sup>3860</sup> ) AD 07, 1J 310, f°7.

Drayes »<sup>( 3861 )</sup>. C'est probablement à ce niveau qu'elle est mentionnée comme confront d'une terre en 1439<sup>( 3862 )</sup>. Ensuite, elle entre sur la paroisse de Saint-Sernin où le cadastre indique le passage du « chemin de Saint-Sernin à Aubenas », nettement distinct de la « route de Vogüé à Aubenas »<sup>( 3863 )</sup>. A ce niveau, sur quelques centaines de mètres, la route a disparu du cadastre, ayant manifestement fait l'objet d'une rectification ponctuelle de tracé lors de l'établissement de la grande route au XVIII<sup>e</sup> siècle, mais plusieurs limites de parcelles rectilignes en conservent encore le souvenir. Juste avant Saint-Sernin, la route traverse le ruisseau d'Auzon au hameau d'Auzon. Aucun pont n'est mentionné dans la documentation consultée et il n'en figure pas non plus sur le cadastre napoléonien. Au niveau de Saint-Sernin, la route ne passe pas au village même mais traverse la plaine de l'Ardèche en contrebas, seule une rude montée permettant encore au XVIII<sup>e</sup> siècle de gagner le village<sup>( 3864 )</sup>. La route médiévale passe dans la plaine et figure au cadastre napoléonien sous le nom « d'ancien chemin de Vogüé à Aubenas »<sup>( 3865 )</sup>. Cheminant par La Prade et Gaudé<sup>( 3866 )</sup>, elle arrive ensuite au droit de Vogüé où elle est mentionnée en 1350<sup>( 3867 )</sup>. C'est à Vogüé que l'Ardèche est traversée sur un pont dont les travaux débutent en 1456 et se poursuivent au moins jusqu'à la fin des années 1470<sup>( 3868 )</sup>. Comment se faisait la traversée auparavant ? Rien ne nous l'indique, mais la levée du moulin de Vogüé existant dès le XIII<sup>e</sup> siècle constitue un gué facile tant que l'Ardèche ne coule pas trop<sup>( 3869 )</sup>.

Une fois l'Ardèche traversée, la route continue par le quartier de Boussan jusqu'au Cros-d'Auzon, où elle franchit l'Auzon. Ici encore, nous rencontrons une évolution toponymique maintes fois remarquée : l'hydronyme devient le toponyme du quartier où la route traverse la rivière. Peu après, la route passe au lieu-dit de Lestrade avant de franchir le ruisseau de Vendoule, au quartier de la Planche<sup>( 3870 )</sup>, ces deux toponymes constituant de bons marqueurs du tracé routier. A ce niveau, le cadastre ne laisse subsister aucun doute sur le tracé de l'ancienne route d'Aubenas à l'Uzège qui y figure

<sup>3861</sup> ) ) Saint-Etienne-de-Fontbellon, cadastre de 1834, section D<sup>3</sup> dite de Saint-Etienne.

<sup>3862</sup> ) AD 07, 1J 308, f°2.

<sup>3863</sup> ) Saint-Sernin, cadastre de 1834, section B<sup>2</sup> dite de Touroulet.

<sup>3864</sup> ) AD 07, C 844, n°26.

<sup>3865</sup> ) Saint-Sernin, cadastre de 1834, section C dite du Village.

<sup>3866</sup> ) Vogüé, cadastre de 1813, section G dite de Pontès.

<sup>3867</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°32.

<sup>3868</sup> ) Vogüé (E.-M.) de : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants, op. cit.*, Preuve 50.

<sup>3869</sup> ) B.N.F., collection Chérin, Ms 204, Vogüé, f°4v°.

<sup>3870</sup> ) Saint-Maurice-Lanas, cadastre de 1813, section E de Labrugière.



sous le nom de « chemin d'Aubenas à Lagorce » par opposition à la « grande route d'Aubenas à Vallon »<sup>(3871)</sup>. La continuation de l'itinéraire est encore très nette sur le cadastre, par Les Combettes et le Col de Leyris<sup>(3872)</sup> qui débouche sur la dépression de Lagorce. De là, elle descend en direction de Lagorce en suivant un tracé souvent confondu avec l'actuelle R.D. 1. On peut toutefois distinguer quelques modifications de tracé très ponctuelles comme au droit de la serre de la Vigne<sup>(3873)</sup> ou de Chadeyron<sup>(3874)</sup>. Ensuite, la route passe par le quartier du Pas et arrive à Lagorce même.

## b- De Villeneuve à Lagorce

La route de Villeneuve-de-Berg à Lagorce apparaît à plusieurs reprises dans la documentation de la fin du Moyen Age, suivant la limite des paroisses de Rochecolombe et de Saint-Maurice-d'Ibie.

A la sortie de Villeneuve, ce chemin se dirige d'abord vers l'ouest, en direction de Tournon-de-Berg. Au niveau de ce hameau, il oblique ensuite en direction du sud gravissant une longue crête qui le mènera jusqu'à Lagorce. La montée jusqu'au sommet de Terme Noire est aisée à repérer sur le cadastre, en passant par le quartier de Faugère. Au-delà du sommet de Terme Noire, la route traverse la paroisse de Rochecolombe. Elle figure encore nettement sur nos cartes sous le nom de « route royale »<sup>(3875)</sup> et ne pose aucun problème de continuité, malgré quelques modifications ponctuelles de tracé. Elle passe par Lestrade<sup>(3876)</sup>, toponyme mentionné dès 1376<sup>(3877)</sup>, puis par la Croix de Bouissel<sup>(3878)</sup> et Côte Flaugère<sup>(3879)</sup>.

La route entre ensuite dans la paroisse de Lagorce au lieu-dit des Charniers<sup>(3880)</sup>. A

<sup>3871</sup>) Rochecolombe, cadastre de 1813, tableau d'assemblage.

<sup>3872</sup>) Lagorce, cadastre de 1825, section A<sup>1</sup> dite de Leyris.

<sup>3873</sup>) Lagorce, cadastre de 1825, section I<sup>1</sup> des Silhols.

<sup>3874</sup>) Lagorce, cadastre de 1825, section I<sup>2</sup> des Silhols.

<sup>3875</sup>) Carte I.G.N. 1/25000<sup>è</sup>, n°2938 ouest, Aubenas.

<sup>3876</sup>) Rochecolombe, cadastre de 1813, section C dite du Gap. Le gué (gap) dont il est question ici traverse vraisemblablement l'Ibie et ne concerne pas la route que nous suivons, mais un chemin local reliant Saint-Maurice-d'Ibie à Vallon.

<sup>3877</sup>) Inventaire des archives du château de Vogüé du XVIII<sup>è</sup> siècle, n°436. Document publié en annexe de Vogüé (E.-M. de) : *Une famille vivaroise, histoires d'autrefois racontées à ses enfants, op. cit.*, vol.2, qui sous un titre léger renferme en fait une très érudite étude des seigneuries et du lignage de Vogüé écrite à partir des vestiges du charrier privé de la famille, aujourd'hui inaccessibles.

<sup>3878</sup>) Rochecolombe, cadastre de 1813, section B dite de Chaude-Cu.

<sup>3879</sup>) Rochecolombe, cadastre de 1813, section E dite de Montagut.

<sup>3880</sup>) Lagorce, cadastre de 1825, section B<sup>1</sup> dite des Charniers.

partir de là, plusieurs terriers et registres de notaires nous renseignent sur son tracé. Ainsi, en 1406, une terre située au quartier du Gras de la Fauvette confronte l'itinéraire de Lagorce à Villeneuve<sup>(3881)</sup>. Toutefois, du Charnier jusqu'à Lagorce, la route a fait l'objet de rectifications au XVIII<sup>e</sup> siècle. Le cadastre représente nettement la « grande route de Lagorce à Villeneuve » qui se superpose au parcellaire, bien distincte du « chemin de Lagorce à Villeneuve »<sup>(3882)</sup>. Toujours en 1406, la route est mentionnée dans le vallon *Roure-Cros*, que nous ne sommes pas parvenu à situer mais qui peut s'apparenter à l'un des vallons encore peuplés de chênes jalonnant la descente du Bois d'Ajude<sup>(3883)</sup>. Alors que la route du XVIII<sup>e</sup> siècle n'arrive pas à Lagorce mais plus au nord, par le quartier de Chadeyron, où elle se greffe sur l'axe venu d'Aubenas, la route médiévale descend par le quartier de Salastre<sup>(3884)</sup> jusqu'à Lagorce où elle arrive dans l'axe de la porte est du *castrum*<sup>(3885)</sup>.

### c- De Lagorce à Barjac

A partir de Lagorce, la route venue de Villeneuve-de-Berg et celle d'Aubenas se confondent. De Lagorce à Vallon, le chemin suit un tracé globalement parallèle à la R.D. 1. mais décalé vers l'ouest de quelques centaines de mètres. Il figure au cadastre napoléonien sous le nom redondant de « ancien chemin de Lagorce à Vallon dit chemin vieux »<sup>(3886)</sup>. On peut le suivre par Peyrousse, Paraloup, Sigaud et le mas de Sauvan, sa continuité étant encore préservée de nos jours. Au niveau du Fesc, il passe au très symbolique lieu-dit de la « Serre des Fourches », à la limite des juridictions de Lagorce et de Vallon<sup>(3887)</sup>. A Vallon, la route dessert le centre paroissial de Saint-Saturnin<sup>(3888)</sup>, et non le *castrum* situé plus à l'est, sur une hauteur proche des gorges de l'Ardèche.

Au-delà de Vallon, la route continue vers le sud jusqu'au bord de l'Ardèche, puis la traverse pour atteindre Salavas où elle est mentionnée en 1424<sup>(3889)</sup>. Aucun pont n'en permet la traversée, mais elle est guéable sans difficulté par la chaussée du moulin de

<sup>3881</sup> ) AD 07, 2E 11689, cahier 3, f°37.

<sup>3882</sup> ) Lagorce, cadastre de 1825, section B<sup>1</sup> dite des Charniers.

<sup>3883</sup> ) AD 07, 1J 310, f°15.

<sup>3884</sup> ) Lagorce, cadastre de 1825, section B<sup>5</sup> dite de Bois d'Ajude.

<sup>3885</sup> ) Lagorce, cadastre de 1825, section K<sup>1</sup> dite de La Gorce.

<sup>3886</sup> ) Lagorce, cadastre de 1825, section F<sup>1</sup> dite de Tabias.

<sup>3887</sup> ) La limite des communes actuelles de Lagorce et de Vallon correspond exactement à celle des anciens mandements de Lagorce et de Vallon de même qu'à celle des paroisses. Cf. Brechon (F.) : *Economie et société dans deux paroisses rurales du Bas-Vivarais au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de Vallon et de Lagorce vu au travers des archives notariales et des terriers*, op. cit., p. 211.

<sup>3888</sup> ) Vallon, cadastre de 1825, section C<sup>2</sup> dite du Village.

Salavas existant dès le XV<sup>e</sup> siècle au moins <sup>( 3890 )</sup>, alors qu'un bac assure le passage lorsque les eaux sont plus hautes. Mentionné sous le nom du « Port » à plusieurs reprises au début du XV<sup>e</sup> siècle <sup>( 3891 )</sup>, le toponyme s'est perpétué jusqu'à nos jours ce qui permet de le localiser sans difficulté. En rive droite, le chemin conduisant au bac porte en 1825 le nom évocateur de « chemin du Batelas » <sup>( 3892 )</sup>.

Au niveau de Vallon, la route de Villeneuve retrouve la voie d'Antonin-le-Pieux qui a suivi le cours de l'Ardèche en contournant le massif des Gras par l'ouest. Cette dernière, bien identifiée traverse l'Ardèche au niveau du gué de Chauvieux <sup>( 3893 )</sup> et se poursuit en direction de Barjac par Vagnas, là encore jalonnée de plusieurs milliaires. Le tracé médiéval de la route d'Aubenas à l'Uzège se confond alors avec celui de la voie d'Antonin-le-Pieux. Un fois franchie l'Ardèche, le premier milliaire, le n°XXX, se trouve à Salavas, non loin du groupe ecclésial paléochrétien Saint-Julien et Saint-Jean de la Gleizasse <sup>( 3894 )</sup>. Au-delà de Salavas, la route est nettement identifiable sur le cadastre passant par les lieux-dits de la Tuillière <sup>( 3895 )</sup> puis de la Vialette <sup>( 3896 )</sup>. Après la Vialette, la route actuelle marque un net virage vers l'est alors que plusieurs limites de parcelles indiquent probablement le tracé ancien jusqu'au lieu-dit de Sauvasse <sup>( 3897 )</sup>. Peu avant Vagnas, se trouve encore le milliaire n°XXXI de la voie d'Antonin, qui a été christianisé à une époque indéterminée par l'implantation d'une croix. Il est aujourd'hui connu sous le nom de Pierre Plantée ou de « Croix de Vagnas ». En 1196, la *strata* qui va de Salavas à Barjac passe devant la « Croix de Vagnas » qui semble correspondre au milliaire n°XXXI déjà pourvu de sa croix <sup>( 3898 )</sup>. Ensuite, la route ne passe pas dans Vagnas même, mais ignore le village en continuant droit par le quartier de Lestrade <sup>( 3899 )</sup>. Au-delà du pont de Vagnas, qui n'est semble-t-il pas mentionné dans la documentation médiévale, la route

<sup>3889</sup> ) AD 07, 1J 310, f°2.

<sup>3890</sup> ) AD 07, 2E 11687, f°51.

<sup>3891</sup> ) AD 07, 2E 11691, cahier 3, f°24.

<sup>3892</sup> ) Salavas, cadastre de 1825, tableau d'assemblage.

<sup>3893</sup> ) Rébuffat (R.), Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, op. cit., p. 18.

<sup>3894</sup> ) Helmling (R.) : « Les vieilles église de Salavas », art. cité, p. 10-15 et « Les anciennes églises de Salavas », art. cité, p. 113-118.

<sup>3895</sup> ) Salavas, cadastre de 1825, section B<sup>1</sup> dite des Bruyères.

<sup>3896</sup> ) Salavas, cadastre de 1825, section B<sup>2</sup> dite des Bruyères.

<sup>3897</sup> ) Vagnas, cadastre de 1825, section B de la Truillière.

<sup>3898</sup> ) AD 13, 56 H 5245.

<sup>3899</sup> ) Vagnas, cadastre de 1825, section D<sup>2</sup> dite de Chaneaud.

entre en Uzège. Le tracé antique encore utilisé jusqu'au XVIII<sup>e</sup> siècle ne suit pas le même axe que l'actuelle R.D. 979 : le chemin ancien passe plus à l'est, par le Brugas, non loin du point où se trouve le dernier milliaire Helvien connu, le n°XXXIII. Après ce milliaire, la route s'oriente vers l'ouest pour contourner Barjac par le quartier de Malhac, centre de la paroisse Saint-Laurent. Seul un court chemin relie alors Malhac à Barjac, bourgade qui n'est pas directement située sur l'axe principal.

Au-delà, la route sort de notre domaine d'étude et suivre son tracé avec précision n'est plus notre propos. Signalons toutefois qu'à partir de Barjac, le voyageur peut partir dans plusieurs directions après avoir acquitté le péage du lieu <sup>(3900)</sup>.

Il peut d'une part continuer vers Alès, ainsi que l'indique le tarif du péage et de la leude de cette ville de 1412 <sup>(3901)</sup>, en passant par Saint-Jean-de-Maruéjols et Rochegude, où se prélèvent des péages en faveur du Roi, de l'évêque d'Uzès et du seigneur de Portes qui sont l'objet d'un litige en 1404 <sup>(3902)</sup>.

La possibilité s'offre également à lui de partir vers Uzès et Nîmes en empruntant un tracé proche de celui de la voie d'Antonin par Avéjan, Tharaux, la Lègue, Malataverne et Lussan <sup>(3903)</sup>.

Dernière possibilité, il coupe à Barjac la route de Pont-Saint-Esprit et de Bagnols-sur-Cèze aux Cévennes vivaroises qui le conduit d'un côté à la vallée du Rhône, et de l'autre vers le Velay et le Gévaudan.

Cet axe, qui aujourd'hui n'existe plus (route de Villeneuve à Lagorce) ou n'est plus qu'une route départementale secondaire (de Rochecolombe à Vallon), n'est pas au Moyen Age un chemin d'une très grande importance. Depuis Aubenas, la route principale pour rejoindre l'Uzège, et au-delà Nîmes, passe au pied des Cévennes par Joyeuse et Alès et non par Vallon. Aussi, de ce point de vue, avons-nous à faire à un axe participant essentiellement au désenclavement du coeur des plateaux calcaires du Bas-Vivarais plus qu'à un axe interrégional. La branche venue de Villeneuve connaît peut-être un développement supérieur du fait de la présence de la cour bailliagère dans cette bastide. En effet, la route de Lagorce constitue le chemin le plus court pour gagner le sud du Languedoc et les centres politiques, judiciaires et administratifs de Nîmes, Montpellier et Toulouse en s'épargnant un détour par la vallée du Rhône. Néanmoins, il ne faut certainement pas surestimer les voyages induits dans cette direction par des institutions encore peu centralisées et aux services souvent embryonnaires à la fin du Moyen Age.

### **C- De Saint-Thomé à la basse vallée du Rhône par Saint-Montan, cartes n°180 et 181**

<sup>3900</sup> ) Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

<sup>3901</sup> ) AD 43, C 163, pièce 23.

<sup>3902</sup> ) AD 30, A 1, f°266.

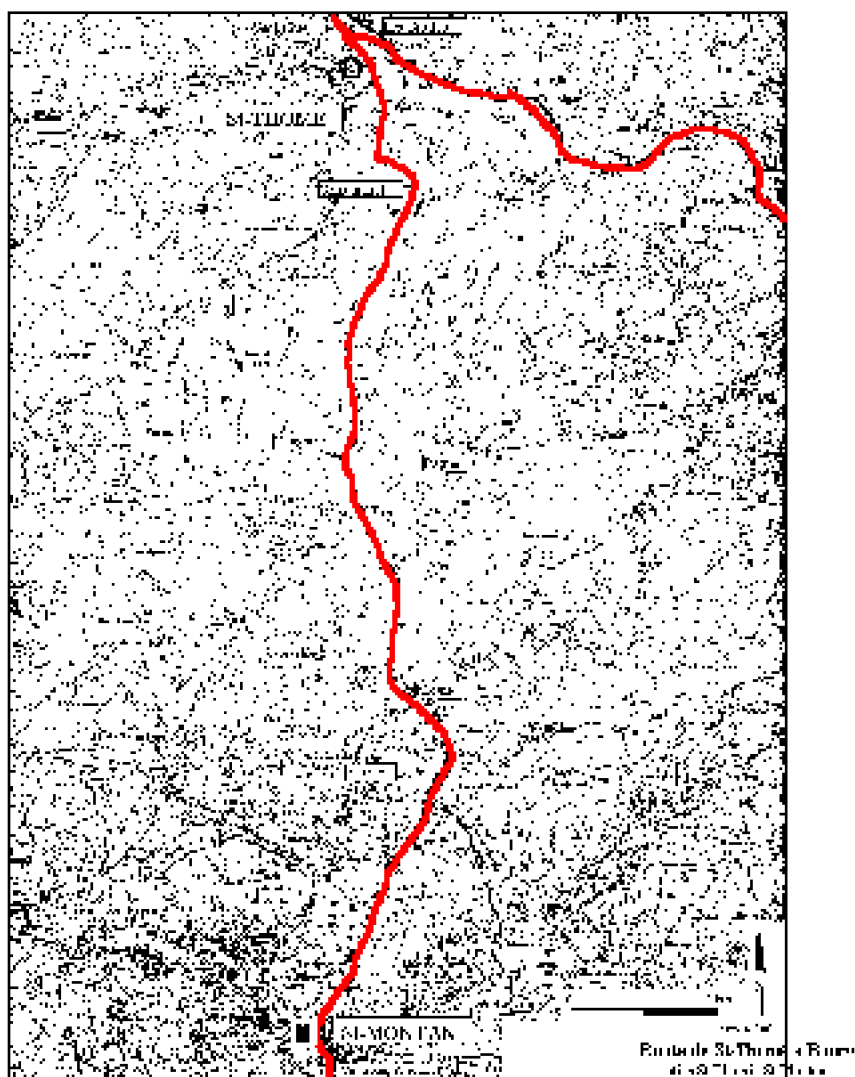
<sup>3903</sup> ) Rébuffat (R.) et Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, op. cit., p. 19 et 68.

L'*Itinerarium de Brugis*, célèbre routier compilé au XV<sup>e</sup> siècle <sup>(3904)</sup>, indique comme localités étapes sur la route du Puy à Avignon *Villeneuve III, Sermona II, Boint Saint Audooly II, Bayeus* <sup>(3905)</sup>. Viviers, pourtant cité épiscopale du rivage rhodanien n'y figure pas alors que la route principale y passe ainsi que l'attestent les actes de la pratique beaucoup plus précis que le guide routier. Au contraire, le chemin suivi par l'itinéraire s'apparente à un raccourci empruntant la vallée du Négue, petit affluent de l'Escoutay en rive sud, de Saint-Thomé à Saint-Montan. Ce court chemin orienté nord-sud double la route de la vallée du Rhône par l'intérieur du Bas-Vivarais calcaire sur une quinzaine de kilomètres tout au plus. Il a fait l'objet d'une approche assez précise de la part de Pierre Arnaud <sup>(3906)</sup> qui le considère comme un tracé probablement antique. Nous reprendrons ici l'essentiel de son propos en précisant uniquement quelques points de passage au travers de la documentation d'Ancien Régime ou médiévale.

<sup>3904</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 183.

<sup>3905</sup> ) Villeneuve-de-Berg, Saint-Montan, Bourg-Saint-Andéol, Bagnols-sur-Cèze.

<sup>3906</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 155-159.



Carte n°180

La route allant à Saint-Montan se sépare de celle de la vallée de l'Escoutay au droit du village de Saint-Thomé. Sur toute la traversée de cette paroisse, c'est un compoix de 1615 <sup>(3907)</sup> qui nous fournit les éléments les plus précis. Dès son embranchement sur la route de la vallée de l'Escoutay, au hameau des Crottes où se trouve le carrefour, la route apparaît au compoix comme le « chemin des Crottes au Bourg » <sup>(3908)</sup>. En 1615, l'Escoutay est traversée sur un « Pontet » dont nous ignorons toutefois s'il existait déjà au Moyen Age et dont il ne reste plus rien à l'heure actuelle. En rive sud, la route passe au lieu-dit de Charnève où une terre de Claude Molin confronte « le Grand Chemin » <sup>(3909)</sup>.

<sup>3907</sup> ) AD 07, 3E 200 bis.

<sup>3908</sup> ) *Ibidem*, f°198v°. Il s'agit ici de Bourg-Saint-Andéol.

<sup>3909</sup> ) *Ibidem*, f°220.

Ensuite, elle traverse la vallée du Négue probablement face à Saint-Thomé où le cadastre indique encore la présence d'un gué. En rive droite du Négue, le « chemin de Bourg aux Crottes » est mentionné confrontant une terre située au quartier de Champoulas <sup>( 3910 )</sup>. Pierre Arnaud fait passer ce chemin en bordure du ruisseau de Négue jusqu'au hameau de Dausseron, puis il le trace gravissant rapidement la montagne de Vaugrand. Néanmoins, aucun chemin n'est visible sur le cadastre, ni rien qui puisse laisser suggérer qu'il en ait existé un. Faute de tout argumentaire de sa part, nous ne pouvons souscrire à une telle affirmation et suggérons, au contraire, que le chemin médiéval suivait le même tracé que celui figurant au cadastre napoléonien. Ce dernier s'élève à partir de Chastanaret <sup>( 3911 )</sup> en direction du sud, empruntant les contreforts du vallon de Vaugrand qui l'amène directement au hameau de Vaugrand où, toujours en 1615, il longe une terre figurant au compoix et prenant alors le nom de « chemin de Bourg aux Crottes » <sup>( 3912 )</sup>. Au niveau de Vaugrand, il figure au compoix sous le nom de « chemin ferrat » <sup>( 3913 )</sup>. Au-delà de Vaugrand, le « chemin de Saint-Thomé au Bourg » ou « des Crottes au Bourg » confronte encore plusieurs terres situées dans la plaine de Bayne <sup>( 3914 )</sup>. Après Bayne, la route quitte la paroisse de Saint-Thomé pour entrer dans celle de Saint-Montan. Sur le cadastre napoléonien de Saint-Montan, sa continuité est très nette. Elle y figure sous le nom de « route de Saint-Montan aux Crottes » <sup>( 3915 )</sup>. Le cadastre nous permet de penser que le tracé ancien passait par le hameau du Moure, puis par Le Ranc, avant de contourner la serre du Bouc par l'est <sup>( 3916 )</sup>. Sur les cinq kilomètres séparant la Croizette de Saint-Montan, la vallée du ruisseau d'Ellieux forme un passage direct et sans obstacle, la route longeant son rebord est. Pierre Arnaud trace pour sa part une route passant par le hameau d'Ellieux même, mais rien ne nous semble pouvoir justifier un tel détour au mépris de la continuité de l'itinéraire, puisqu'il impose deux changements brusques d'orientation <sup>( 3917 )</sup>.

<sup>3910</sup> ) *Ibidem*, f°418.

<sup>3911</sup> ) Saint-Thomé, cadastre de 1811, section B dite des Ramières.

<sup>3912</sup> ) *Ibidem*, f°228v°.

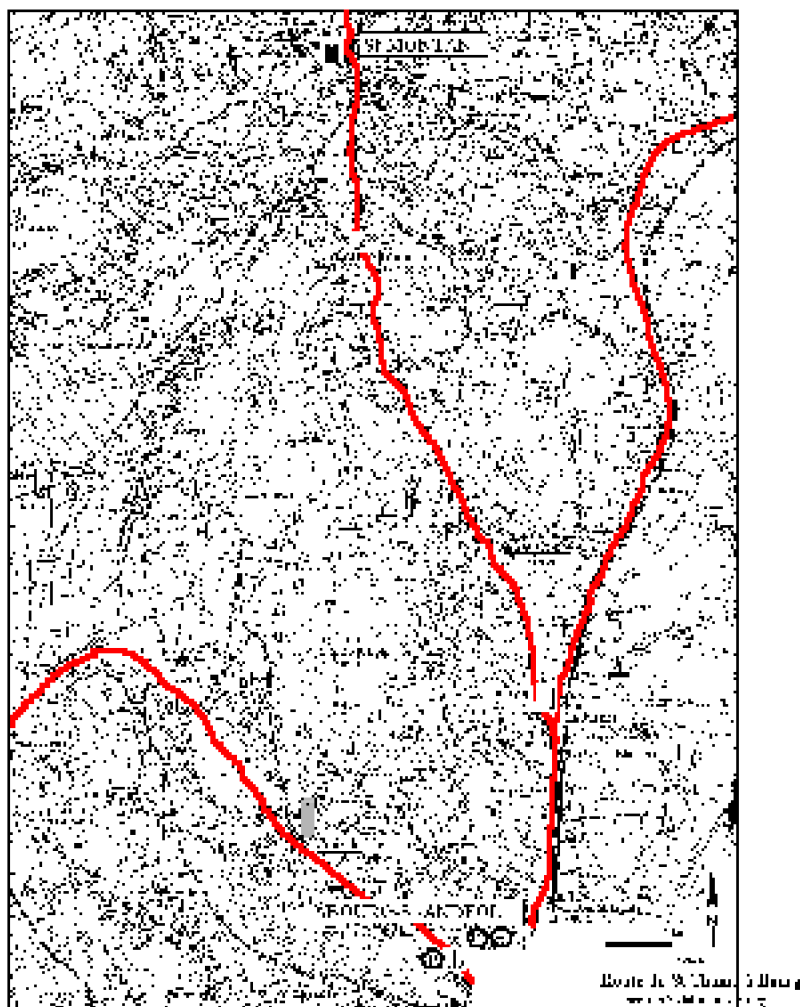
<sup>3913</sup> ) *Ibidem*, f°230v°.

<sup>3914</sup> ) *Ibidem*, f° 292v°.

<sup>3915</sup> ) Saint-Montan, cadastre de 1829, tableau d'assemblage.

<sup>3916</sup> ) Saint-Montan, cadastre de 1829, section A<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3917</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 159.



Carte n°181

Au-delà de Saint-Montan, le cadastre sur lequel figure le « chemin de Saint-Montan à Bourg-Saint-Andéol »<sup>(3918)</sup> permet de suivre la route par le gué de Mirtailla<sup>(3919)</sup> et Cousignac<sup>(3920)</sup> jusqu'au lieu-dit de la Croix-Blanche. A ce niveau, le toponyme « la Justice », situé au passage du ruisseau de Clayas, conserve peut-être le souvenir de fourches plantées, non loin de la probable limite des mandements de Bourg et de Saint-Montan. A ce niveau, à la Croix-Blanche, la route de Saint-Thomé rejoint celle de la vallée du Rhône. Signalons en outre que cette dernière section, de Saint-Montan à Bourg, peut aussi servir d'itinéraire doublant la route de la vallée du Rhône entre Bourg et

<sup>3918</sup> ) Saint-Montan, cadastre de 1829, tableau d'assemblage.

<sup>3919</sup> ) Saint-Montan, cadastre de 1829, section F<sup>1</sup> dite de l'Hermitage.

<sup>3920</sup> ) Bourg-Saint-Andéol, cadastre de 1829, section A<sup>2</sup> dite de Rochecolombe.



Viviers, puisqu'elle est dite chemin de Viviers alors qu'il longe en 1393 un jardin situé aux Claux<sup>(3921)</sup>.

L'importance de cette route est difficile à appréhender. Le terme de « chemin ferrat » employé au début du XVII<sup>e</sup> siècle pour la désigner laisse penser que c'est encore une route importante, ou au moins que le souvenir de son importance s'est perpétué jusqu'alors. En outre, nous l'avons dit, l'*Itinerarium de Brugis* la mentionne probablement comme une section de la route du Puy à Avignon. Néanmoins, les actes de la pratique désignent systématiquement la route de Viviers et celle de la vallée du Rhône comme le chemin principal. Il faut donc proposer que la route de Saint-Thomé à Saint-Montan soit un itinéraire détourné permettant d'éviter la cité épiscopale et de s'épargner quelques kilomètres de voyage. Cependant, quelle proportion de voyageurs préférerait s'engager au coeur même du plateau calcaire dans des vallons arides et guère peuplés plutôt que de passer par la riche et commerçante cité de Viviers ? Sans doute assez peu, fut-ce au prix de quelques kilomètres supplémentaires.

Pierre Arnaud considère que la route de Saint-Thomé à Saint-Montan et à Bourg est un possible itinéraire antique. Pour notre part, nous serons réservés sur cet état de fait. En effet, la première partie du tracé, entre Saint-Thomé et Saint-Montan, apparaît vierge de tout peuplement antique ou presque<sup>(3922)</sup>. Par contre, la seconde moitié du tracé, entre Saint-Montan et Bourg, est assez densément bordée de sites antiques ou paléochrétiens bien attestés ou de toponyme comme Cousignac renvoyant à la période gallo-romaine ou au très haut Moyen Age. Néanmoins, faut-il y tracer une route ? Ce n'est alors sans doute qu'un simple sentier local ne remontant probablement pas jusqu'à Saint-Thomé, mais desservant uniquement les terroirs situés quelques kilomètres à l'écart de la vallée du Rhône.

## **D- Bourg-Saint-Andéol aux Cévennes par le plateau des Gras, cartes n° n°182 à 187**

Un seul axe traverse véritablement le coeur du Bas-Vivarais calcaire de part en part et fait communiquer le sillon rhodanien avec le talus cévenol. Il part de Bourg-Saint-Andéol, puis par Saint-Remèze, Lagorce et Ruoms, arrive jusqu'à Joyeuse. Néanmoins, si c'est un cheminement possible et bien identifié, il n'est jamais désigné comme la route de Bourg à Joyeuse, mais figure au contraire toujours par tronçons.

### **a- De Bourg-Saint-Andéol à Saint-Remèze**

Dès 1276, la *via publica* de Bourg-Saint-Andéol à Saint-Remèze confronte le terroir dit d'*Amarnacium*, situé dans le bois du Laoul, au sujet duquel les syndics de la communauté de Bourg-Saint-Andéol et le précepteur de la commanderie de Saint-Jean-de-Trignan sont en conflit<sup>(3923)</sup>. Sur la section Bourg-Saint-Andéol - Saint-Remèze, aucun autre texte ne

<sup>3921</sup> ) AN, Q<sup>1</sup> 31.

<sup>3922</sup> ) Renseignement Christelle Fraisse, centre de documentation archéologique d'Alba-la-Romaine.

<sup>3923</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, DD3.

nous apporte d'éléments topographiques intéressants pouvant permettre de localiser la route avec précision. Néanmoins, l'étude du relief, de la carte de Cassini, du cadastre napoléonien sur lequel figure le « chemin de Bourg à Vallon »<sup>(3924)</sup> et la localisation de deux bornes milliaires permettent de proposer un itinéraire précis.

La route quitte Bourg-Saint-Andéol par la porte nord-ouest de la ville, dite Porte de la Tour qui est mentionnée dès 1345<sup>(3925)</sup>, fermée dans les années 1370 devant le danger des bandes armées et rouverte en 1380<sup>(3926)</sup>. Elle se dirige ensuite en direction du quartier de la Béarnaise, plus précisément au lieu-dit de la Croix du Liby où une borne milliaire a été retrouvée au XIX<sup>e</sup> siècle en bordure du chemin<sup>(3927)</sup>. Elle jalonne la route antique d'Alba à Bourg qui se confond sur ses derniers kilomètres avec la route médiévale de Bourg à Saint-Remèze. De Bourg à la Croix du Liby, le tracé médiéval figure encore au cadastre napoléonien et sur la carte de Cassini. On peut le suivre par La Barrière<sup>(3928)</sup> et le Cros<sup>(3929)</sup>, section sur laquelle il est partiellement réutilisé par l'actuelle R.D. 4.

Après la Croix du Liby, on peut suivre la route sans difficulté par le vallon de Sardagne qu'elle remonte en rive droite jusqu'à son débouché sur le plateau du Laoul. La route antique continue alors vers le nord-ouest en direction d'Alba par le hameau de Rimouren où un second milliaire de la voie d'Alba à Bourg, probablement le XVI<sup>e</sup>, a été trouvé<sup>(3930)</sup> alors que le tracé médiéval se dirigeait vers Saint-Remèze. La route médiévale oblique donc vers l'ouest en contournant l'extrémité de la Combe de Font du Merle. Elle traverse donc le bois du Laoul par le lieu de Marnas<sup>(3931)</sup> où elle est mentionnée en 1276<sup>(3932)</sup>. A l'entrée du bois du Laoul, à Marnas même, les frères Guigon et Lambert de Châteauneuf, seigneurs de Saint-Remèze et de Bidon, ont fait élever des fourches. Elles font l'objet de vives récriminations de la part des consuls de

<sup>3924</sup> ) Bourg-Saint-Andéol, cadastre de 1829, tableau d'assemblage.

<sup>3925</sup> ) Courtheault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol, essai sur la constitution et l'état social d'une ville du midi de la France au Moyen Age*, op. cit., p. 26.

<sup>3926</sup> ) Courtheault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol, essai sur la constitution et l'état social d'une ville du midi de la France au Moyen Age*, op. cit., p. 26.

<sup>3927</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 124. Cette borne milliaire, la XVII<sup>e</sup> depuis Alba a été retrouvée à la bonne distance de la cité, en bordure du chemin, ce qui laisse penser qu'elle n'a subi aucun déplacement et marque encore le passage de l'axe antique.

<sup>3928</sup> ) Bourg-Saint-Andéol, cadastre de 1825, section C dite de la Dernade.

<sup>3929</sup> ) Bourg-Saint-Andéol, cadastre de 1829, section A<sup>3</sup> dite de Rochedolombe.

<sup>3930</sup> ) *Ibidem*, p.125.

<sup>3931</sup> ) Bourg-Saint-Andéol, cadastre de 1829, section A<sup>3</sup> dite du Laout.

<sup>3932</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, DD3.

Bourg en 1321 <sup>( 3933 )</sup>. Là encore, on peut vérifier la parfaite adéquation entre les fourches patibulaires, marquant on ne peut plus symboliquement les limites de l'étendue de la justice, et le réseau routier.

Dans sa traversée du bois du Laoul et de la plaine d'Aurèle, la route actuelle, qui figure sur la carte de Cassini, sert de limite aux communes de Bidon et de Saint-Remèze. Néanmoins, elle semble récente, au moins entre Champ Vacher et la Drayasse. En effet, elle se superpose au parcellaire et au réseau viaire vicinal, alors qu'un chemin serpente encore autour de son axe général et peut correspondre au tracé ancien. Le fait qu'elle serve de limite communale sur cette section ne doit pas nous abuser et la toponymie laisse penser que la fixation de la limite n'est pas médiévale. En effet, le quartier dit du « Patis de Gras », évoquant un bien commun des habitants de Gras, se trouve à l'heure actuelle sur la commune de Bidon.

Après la Drayasse, le chemin ancien est nettement identifiable jusqu'à la Plaine d'Aurèle. A partir de là, le chemin ancien semble en partie avoir disparu, mais le cadastre permet de proposer un tracé passant par la Charbonnière, le Moulin à Vent et la Croix de l'Espant, conservé partiellement sous la forme d'un chemin vicinal et de plusieurs limites de parcelles <sup>( 3934 )</sup>.

## b- De Saint-Remèze à Ruoms

Au-delà de Saint-Remèze, la route se dirige sur Ruoms en se dédoublant en deux itinéraires parallèles, l'un passant au nord-ouest par Lagorce, l'autre au sud-est par Vallon. A la sortie de Saint-Remèze, la route se trouve confrontée à la montagne de la Dent de Rez, promontoire imposant ceinturé de falaises de toutes parts qu'il est impératif de contourner par le nord ou le sud. Au nord, le relief n'en demeure pas moins accidenté et difficile avec plusieurs vallons profonds et arides ne permettant pas une circulation aisée et exempte de danger. Devant de telles conditions naturelles, c'est par le sud que la route contourne la Dent de Rez, la route médiévale de Lagorce et la route moderne de Vallon figurant sur la carte de Cassini se confondant sur quelques kilomètres. On peut la suivre par le quartier des Patroux <sup>( 3935 )</sup> où le toponyme « Le Gazel » rappelle probablement la présence d'un gué permettant de traverser le ruisseau des Fonts. La route arrive ensuite à Mayres <sup>( 3936 )</sup>. A ce niveau, la route sud passant par Vallon et celle se dirigeant au nord vers Lagorce se séparent.

### Par Lagorce

La route de Saint-Remèze à Lagorce est mentionnée à plusieurs reprises dans un terrier

<sup>3933</sup> ) Courtheault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol, essai sur la constitution et l'état social d'une ville du midi de la France au Moyen Age*, op. cit., p. 37.

<sup>3934</sup> ) Saint-Remèze, cadastre de 1829, section B<sup>4</sup> dite du Moulin à Vent.

<sup>3935</sup> ) Saint-Remèze, cadastre de 1829, section A<sup>2</sup> dite du Village.

<sup>3936</sup> ) Lagorce, cadastre de 1825, section E<sup>7</sup> dite de Mézenc.

des possessions de noble Béatrice de Baruse daté de 1424 <sup>( 3937 )</sup> ce qui nous permet de tracer son cheminement avec une relative précision au travers du mandement de Lagorce. Après Mayres, la route continue vers le nord-est en direction du quartier du Razal puis du Gras la Peyre par un tracé encore nettement cadastré au XIX<sup>e</sup> siècle, même s'il est le plus souvent réduit à l'état de modeste sentier suite à l'ouverture de la route de Saint-Remèze à Vallon au XVIII<sup>e</sup> siècle. Après Gras la Peyre, la route descend rapidement vers la vallée de l'Ibie où elle est mentionnée en 1424 au lieu-dit de la Sablière <sup>( 3938 )</sup>, de même qu'en 1403 au Pomaret <sup>( 3939 )</sup> et en 1404 au Batut <sup>( 3940 )</sup>. Une fois l'Ibie traversée, sur les deux kilomètres qui séparent la rivière de Lagorce même, la route est encore mentionnée en 1424 au territoire des Combes <sup>( 3941 )</sup>, puis au Coulet <sup>( 3942 )</sup>.

A Lagorce, la route ne traverse pas le *castrum* qui est isolé sur un éperon rocheux en cul de sac, mais le contourne par le nord avant de continuer vers Ruoms. Aucun péage ne semble associé au château de Lagorce.

Après Lagorce, le chemin se dirige en direction de Ruoms. L'*itinere publico de Gorgia versus Ruomis* <sup>( 3943 )</sup> est mentionné en 1424 au lieu-dit du Pas, immédiatement au pied du *castrum*. Mal renseignée par la suite, c'est au cadastre qu'il faut recourir pour proposer un tracé. Du Pas, le chemin de Ruoms figurant au cadastre se dirige vers le quartier de Saint-André, puis par les Mourades, il gagne les Bouchets et Petit Chaussy avant d'arriver rapidement au niveau de Ruoms par le quartier des Faysses. C'est le seul chemin reliant Lagorce à Ruoms passant au quartier du Pas comme indiqué en 1424. On peut donc penser qu'il correspond à l'axe médiéval, d'autant que le relief ne laisse que peu de possibilités pour en tracer un autre.

### Par Vallon

Le chemin passant par Vallon se sépare de celui de Lagorce au niveau du hameau de Mayres, peu après Saint-Remèze. C'est cet axe qui a été privilégié au XVIII<sup>e</sup> siècle afin de devenir la route principale entre Bourg-Saint-Andéol et Vallon, ce qui lui vaut de figurer sur la carte de Cassini. De ce fait, il a aussi connu plus de bouleversements que l'axe passant par Lagorce qui est alors au contraire devenu un simple chemin vicinal. Un

<sup>3937</sup> ) AD 07, 1J 310.

<sup>3938</sup> ) *Ibidem*, f°17.

<sup>3939</sup> ) AD 07, 2E 11687, f°69.

<sup>3940</sup> ) AD 07, 2E 11688, f°29.

<sup>3941</sup> ) AD 07, 1J 310, cahier n°1, f°7.

<sup>3942</sup> ) AD 07, 1J 310, cahier n°1, f°6.

<sup>3943</sup> ) AD 07, 1J 310, cahier n°2, f°11.

compoix de 1775 faisant référence à la situation de 1629 permet de localiser avec précision le tracé de la route dans sa traversée de la paroisse de Vallon <sup>(3944)</sup>. A partir de Mayres, la route passe par la serre de Desferre et descend ensuite sur la vallée de l'Ibie par l'Aigue-Blanche pour traverser la rivière à gué au droit de la combe de Coudol. De là, elle gagne le quartier de Saint-Saturnin, chef-lieu de la paroisse en tenant le *castrum* à l'écart. Aucun droit de péage ne semble d'ailleurs associé au château de Vallon bien que celui-ci soit situé non loin de la route.

De Saint-Saturnin-de-Vallon à Ruoms, c'est encore le compoix de 1775, associé à quelques textes du XV<sup>e</sup> siècle qui permettent de préciser le tracé de la route. Cette dernière ne suit pas l'axe actuel, construit dans les années 1850, mais passe au contraire plus au nord. Un terrier de 1407 la mentionne au quartier de Tortorel <sup>(3945)</sup>. Pour sa part, le terrier de 1424 la situe passant par le quartier de Saint-Martin <sup>(3946)</sup>, ou encore par la Boissière <sup>(3947)</sup> puis à la Loubière <sup>(3948)</sup>. De la Loubière à Ruoms, le cadastre napoléonien nous indique que l'ancien chemin de Vallon à Ruoms passe par la plaine de Tarnis et la serre de Nicard pour rejoindre la route venue de Lagorce peu avant d'entrer dans Ruoms, au lieu-dit des Faysses.

### c- De Ruoms à Joyeuse

Au-delà de Ruoms, la route continue vers Joyeuse par Labeaume. Néanmoins, avant d'arriver à Labeaume, elle doit traverser l'Ardèche à Ruoms même. A l'heure actuelle, la rue du Bac, qui s'ouvre dans l'axe du portail ouest des fortifications du bourg, rappelle encore l'emplacement du point de franchissement qualifié de *portus* en 1402 <sup>(3949)</sup>, lequel reste entre les mains du prieuré de Ruoms jusqu'à la Révolution <sup>(3950)</sup>.

Une fois l'Ardèche traversée, le chemin entre dans le mandement du château de Labeaume. Un péage associé à ce château est institué en 1322 <sup>(3951)</sup>. A partir de la traversée de l'Ardèche, il est difficile d'identifier avec précision une seule route et tout laisse penser au contraire que nous sommes en présence de trois chemins grossièrement parallèles.

<sup>3944</sup> ) Monteil (P.) : « Le mandement de Vallon d'après le Compoix de 1775 », art. cité, p. 32.

<sup>3945</sup> ) AD 07, 1Mi 15, r2, f°25.

<sup>3946</sup> ) AD 07, 1J 310, cahier n°1, f°2.

<sup>3947</sup> ) AD 07, 1J 310, cahier n°1, f°5.

<sup>3948</sup> ) AD 07, 1J 310, cahier 3, f°19.

<sup>3949</sup> ) Charvin (G.) *Statuts, chapitres généraux et visites de l'ordre de Cluny*, vol. 4, p. 470.

<sup>3950</sup> ) Mazon (A.) : *Voyage dans le midi de l'Ardèche*, op. cit., p. 368.

<sup>3951</sup> ) AD 34, A 5, f°89.

### Par le Malpas.

Le premier itinéraire que les cartes anciennes et le cadastre permettent d'identifier passe au nord du plateau des Gras de Labeaume. Dès la traversée de l'Ardèche, la route s'oriente vers le nord et passe à la Bigournette, puis se dirige en direction du quartier du Malpas. Ce toponyme jalonne la route en un passage accidenté au travers d'un plateau calcaire coupé de nombreuses barres rocheuses. Après le Malpas, la continuité du chemin est nette par le quartier de Bois-Saint-Martin, où les troupeaux transhumants de l'abbaye des Chambons hivernent à partir du milieu du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(3952)</sup>, puis par le nord du quartier de Peyrefit. La route rejoint ensuite la bordure ouest du plateau des Gras de Labeaume d'où elle descend très rapidement par une boucle en direction du sud avant de se greffer sur la route d'Aubenas à Alès au niveau du lieu-dit de Lestrade, juste avant Rosières.

### Par Peyrefit

Ce second chemin de Ruoms à Joyeuse est identifiable grâce au cadastre. Il se sépare du précédent au niveau de la Bigournette pour continuer par la Grange de Bernard et la Croix de Cavagnac et enfin Roisseiret. A ce niveau, il descend du plateau des Gras par un sentier abrupt avant d'arriver à Rosières même.

Nous proposons ce chemin sans pouvoir affirmer assurément qu'il soit d'origine médiévale, n'apparaissant jamais dans la documentation consultée. Néanmoins, celle-ci n'est guère abondante pour le plateau des Gras. On peut cependant affirmer que ce n'est pas une création *ex nihilo* du XVIII<sup>e</sup> siècle puisqu'il ne se superpose jamais au parcellaire napoléonien.

### Par Labeaume

Le troisième et dernier itinéraire entre Ruoms et Joyeuse passe au sud du plateau des Gras de Labeaume. Au départ de Ruoms, il suit la rivière la Beaume avant d'arriver au village de Labeaume. Le toponyme dérivé de l'hydronyme laisse penser qu'existait un point de traversée de la rivière, mais il ne livre toutefois pas le passage à la route de Joyeuse qui reste en rive gauche, au nord. La route est en effet mentionnée en 1413 comme confront d'une terre située en amont de Labeaume<sup>(3953)</sup>. Ensuite, son parcours est jalonné par un toponyme évocateur : « l'Echelette » où la route arrive immédiatement après Labeaume. C'est par ce lieu-dit de l'Echelette, au prix d'une très forte montée, que la route s'échappe des gorges de la Beaume dont les falaises lui barrent le passage. A l'extrémité de l'Echelette, elle arrive au hameau du Tribble puis continue nettement par Chazalis, le Valla avant de rejoindre la route précédente peu avant Rosières, au niveau des Vernades.

Ces trois chemins identifiés dans la traversée du plateau des Gras de Labeaume

<sup>3952</sup> ) Cf. t. I, p. 244-245.

<sup>3953</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°87.

restent tous en rive gauche de la Beaume et se rejoignent à Rosières, où ils se greffent sur la route de Privas à Alès avant de traverser la Beaume par le pont de Joyeuse attesté dès le XIV<sup>e</sup> siècle. Il est impossible de dire si l'un des trois axes était dès le Moyen Age d'une importance supérieure aux deux autres. A partir du XVIII<sup>e</sup> siècle, on peut toutefois affirmer que c'est l'axe nord, par le Malpas, qui prime. C'est en effet ce chemin qui figure sur la carte de Cassini, mais ce n'est toutefois, à l'heure actuelle, plus qu'un simple chemin vicinal en terre. Si cet axe a été retenu par les ingénieurs du XVIII<sup>e</sup> siècle, c'est sans doute parce que, tout en étant plus long, il offrait de meilleures possibilités de roulage, principalement dans la descente du plateau des Gras.

La documentation médiévale, tout comme les abondants dossiers de travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle ou le plan départemental de circulation actuel, ne mentionnent jamais de bout en bout l'existence de la route de Bourg à Joyeuse. En effet, tout au plus voit-on apparaître la route du Bourg à Saint-Remèze, puis de Saint-Remèze à Vallon ou Lagorce, et ensuite de ces deux localités à Ruoms et pour finir de Ruoms à Joyeuse. Ce n'est donc qu'un axe médiocre visant avant tout à la desserte du plateau calcaire des Gras et des localités comme Saint-Remèze, Bidon ou Gras. L'absence de péage associé aux châteaux de Gras, Saint-Remèze, Lagorce ou Vallon qui jalonnent la route est un marqueur net de ce piètre développement. Cette situation prend toute sa signification comparée aux axes très commerciaux des Cévennes ou du plateau de Vernoux avec un péage tous les 10 kilomètres en moyenne. Seul le château de Labeaume obtient le droit de lever un péage, mais très tardivement et nous ne le trouvons mentionné qu'à sa création en 1322.

Le coeur du Bas-Vivarais calcaire apparaît comme une barrière, ce dont témoigne nettement l'origine des clients des notaires d'Aubenas, de Joyeuse et de Viviers au début du XV<sup>e</sup> siècle. Alors que les trois villes sont presque à la même distance l'une de l'autre en suivant le réseau routier médiéval, ce qui offre des conditions de communications objectives identiques, les clientèles des notaires des trois villes sont totalement déséquilibrées. Rares sont les personnes de la région joyeusaine à contracter à Viviers, exceptions faites des transactions liées au siège épiscopal vivarois, et aucune personne de Viviers ne passe d'actes à Joyeuse. A l'inverse, Aubenas draine une clientèle importante depuis Viviers et Joyeuse et fournit un nombre conséquent de contractants aux notaires de Joyeuse à Viviers. Les relations commerciales entre Viviers et Bourg, d'une part, et le talus cévenol de l'autre, sont donc ténues, ce que corrobore le développement médiocre de la route <sup>( 3954 )</sup>.

Malgré son manque évident d'importance, nous avons pris le parti de décrire la route de manière continue de Bourg-Saint-Andéol à Joyeuse. Cette situation renvoie directement à la remarque formulée dans la présentation de notre méthode de travail où nous insistions sur la différence à retenir impérativement entre chemin et itinéraire commercial réellement emprunté. Il est net ici que la route existe, matériellement continue de bout en bout, sans détour inutile et sans difficulté particulière, ce qui n'en fait pas pour autant un axe commercial. Le non développement de la route de Bourg à Joyeuse sera à

<sup>3954</sup> ) Sur la répartition géographique des clients des notaires de Viviers, Joyeuse et Aubenas, cf. Brechon (F.) : « Pratique et activité notariale au début du XV<sup>e</sup> siècle, l'exemple de trois notaires du Bas-Vivarais de 1400 à 1430 », art. cité, p. 19.

prendre en compte dans une mise en perspective globale du réseau routier vivarois médiéval afin de tenter de l'expliquer et c'est pour cela que nous l'avons faite figurer au nombre des axes décrits.

## **E- De Pont-Saint-Esprit aux Cévennes vivaroises par Barjac, cartes n°188 à 196**

Quittant la vallée du Rhône à Pont-Saint-Esprit, cet itinéraire conduit le voyageur au pied des Cévennes vivaroises vers Les Vans ou Joyeuse. Il n'est pas dans notre propos de décrire de manière détaillée les axes routiers de l'Uzège, aussi nous ne présenterons que succinctement cet itinéraire du Rhône à Barjac, localité à partir de laquelle il aborde l'espace vivarois.

### **a- De Pont-Saint-Esprit à Barjac**

Sur la vingtaine de kilomètres séparant Pont-Saint-Esprit et Barjac, la carte de Cassini fournit des indications précises sur le tracé. La route de Pont-Saint-Esprit y figure, ce qui permet, avec l'aide du cadastre, de proposer une restitution du tracé ancien. Il est certain que les abondantes archives hospitalières et communales de Pont-Saint-Esprit pourraient apporter des renseignements détaillés sur la route, mais, à la marge du Vivarais, il aurait été trop long de nous y plonger en détail. Contrairement à ce qui a pu être écrit, nous proposerons un tracé proche de celui de la carte de Cassini <sup>(3955)</sup>.

A la sortie de Pont-Saint-Esprit, la route médiévale de Barjac ne suit pas exactement le tracé figurant sur la carte de Cassini, qui est encore celui du réseau routier actuel, mais se dirige assez directement vers l'est, vers Saint-Paulet-de-Caisson. En 1493, un litige survient entre les habitants de Pont-Saint-Esprit et ceux de Saint-Paulet-de-Caisson au sujet des limites de leurs territoires <sup>(3956)</sup>. Celles-ci sont fixées par voie d'arbitres et douze bornes sont plantées sur tout son long. La ligne ainsi fixée ne semble pas avoir évoluée jusqu'à nos jours puisqu'elle correspond fidèlement à la limite des communes actuelles du Pont et de Saint-Paulet. Les termes sont précis et l'on sait que l'une des bornes est plantée au bord de la route du Pont à Barjac, au sud de la boucle formée par la route royale de Bourg à Bagnols, non loin de la maladrerie nouvellement construite. Ceci nous permet de situer la borne au quartier des Chapelonnes.

Après Saint-Paulet, nous proposerons deux tracés sans pouvoir en privilégier un plus

<sup>3955</sup> ) Dupré (G.) : *Un pont du Moyen Age : le pont de Pont-Saint-Esprit*, op. cit., p. 20 écrit « du port intermédiaire de Saladon partaient deux voies vicinales vers l'Uzège. La première partait du quartier de Chance, au nord de Saint-Paulet, au sud de Sainte-Agnès, à Salazac, à Saint-Christol, à Issirac, à « Peyre Bruno », en direction de Malataverne où l'on atteint la voie de Nemausus à Albenate ». N'apportant aucune preuve d'un tel tracé, nous ne pouvons que douter de son existence. En effet, il n'est tout d'abord pas logique d'un point de vue topographique : il passe au coeur du massif collinaire de Valbonne qui lui oppose un relief contraire, alors qu'au nord, la dépression de Saint-Paulet et Saint-Roman lui offre un passage aisé. Entre outre, le tracé proposé par Guy Dupré représente un détour certain vers le sud qui ne se justifie pas. Pour finir, aucun chemin ou esquisse de chemin n'est visible sur le tracé proposé, ni sur le cadastre napoléonien, ni sur le terrain.

<sup>3956</sup> ) AM Pont-Saint-Esprit, AA 2, n°3.



que l'autre en l'état de nos travaux d'archives.

Le premier passe au nord, par le quartier de la Grangette et de la Grange Neuve. A partir de la Grange Neuve, son tracé se confond sur quelques centaines de mètres avec celui figurant sur la carte de Cassini, passant par le hameau du Compère où il traverse le ruisseau du même nom dans une configuration toponymique courante. Après le Compère, il se poursuit jusqu'au Garidel et à la Blanchisserie. Alors que la route départementale, qui n'est autre que le tracé figurant sur la carte de Cassini s'oriente à l'ouest, le chemin ancien est encore nettement visible sur le cadastre sous la forme d'une longue limite parcellaire et de plusieurs sections de chemins vicinaux passant au nord de la route actuelle par le quartier de la Blanchisserie, au bord même de l'Ardèche.

Le second tracé, moins net, quitte Saint-Paulet par l'est, puis passe non loin de la chapelle Sainte-Agnès avant de traverser le ruisseau de Compère à Peyrefioc. Passant ensuite à Peyrolas, il arrive à la Blanchisserie où il rejoint le premier chemin décrit.

Non loin de la Blanchisserie, se situe le *portum Ardechia* mentionné à plusieurs reprises dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, qui permet au voyageur de franchir la rivière et de remonter vers le nord par la rive droite du Rhône<sup>(3957)</sup>. Après la Blanchisserie, le tracé antérieur à la route du XVIII<sup>e</sup> siècle figure sur la carte de Cassini et se dirige vers Trescouvieux en passant par Aspié et l'Angustin. Peu après Trescouvieux, à la Boissière, la route ancienne et l'actuelle R.D. 901 se confondent pour traverser le village de Laval-Saint-Roman.

Au-delà de Laval-Saint-Roman, la route figurant sur la carte de Cassini se sépare nettement des tracés actuels qui passent soit plus au nord par Orgnac, soit plus au sud par Saint-Privat-de-Champclos. Le tracé de la carte de Cassini qui paraît être l'héritier du tracé médiéval se poursuit vers l'ouest en direction de Malataverne. A ce niveau, il semble toutefois que le tracé de la carte de Cassini soit différent du tracé médiéval. En effet, celui-ci évite Malataverne par le sud en coupant systématiquement le parcellaire napoléonien, signe que c'est très probablement un aménagement alors récent. Le tracé précédent existe encore partiellement de nos jours sous la forme d'un chemin d'exploitation conduisant à Malataverne même. Ce n'est qu'après le quartier de Champ Juvénal que le tracé médiéval et le tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle fusionnent. Signalons le toponyme « Serre des Fourches » qui confronte la route peu avant Malataverne, témoin de la présence de fourches patibulaires, symboliquement plantées au bord du chemin, à la limite du mandement de Monclus dont relève Le Garn<sup>(3958)</sup> et de celui d'Aiguèze.

Entre Malataverne et Barjac, la route passe par le quartier de Beth puis par le Devès de Bosquet. Ensuite, ce n'est plus à l'heure actuelle qu'un simple chemin d'exploitation voire même un sentier comme au droit de Cabrieras, mais sa continuité est préservée entre la Blanquette et le Terme. Au niveau du Terme, qui marque les limites des paroisses de Saint-Privat-de-Champclos, de Saint-Laurent-de-Malhac et de Saint-André-de-Roquepertuis, trois axes se séparent. Le premier, continue vers l'est en

<sup>3957</sup> ) AN, 265AP 59, dossier 1, n° 438, p. 5 ; Chassin du Guerny (J.) et Pellet (J.) : *Inventaire des archives de l'évêché d'Uzès en 1578*, op. cit., n° 133 p. 15.

<sup>3958</sup> ) Germer-Durand (E.) : *Dictionnaire topographique du département du Gard*, op. cit., p. 96.

direction de la Baraquette. Il sert tout le long de limite de paroisse entre Saint-Laurent-de-Malhac et Saint-Privat-de-Champclos et va jusqu'à la voie d'Antonin-le-Pieux sur laquelle il se greffe à proximité de Roméjac. Il est topographiquement net que ce chemin est la continuation de la route venue de Pont-Saint-Esprit, néanmoins il ne va pas à Barjac même mais évite le bourg par le sud. Le second chemin, partant non loin de Terme, est celui figurant sur la carte de Cassini qui se dirige vers Barjac, mais ce n'est vraisemblablement qu'une création moderne tant il se superpose au parcellaire. Le troisième axe relie également Barjac par le Rieu et le Champ de Bagnols et peut s'apparenter à l'itinéraire médiéval de Pont-Saint-Esprit à Barjac.

A Barjac, où se perçoit un péage <sup>( 3959 )</sup> et où un hôpital est mentionné au début du XV<sup>e</sup> siècle <sup>( 3960 )</sup>, la route de Pont-Saint-Esprit aux Cévennes constitue la rue principale du bourg désignée sous le nom de *Carrera Recta* en 1409 <sup>( 3961 )</sup>. Immédiatement à l'entrée de Barjac, la route passe au lieu-dit des *Furcas*, où devait symboliquement s'élever la potence du seigneur justicier du lieu <sup>( 3962 )</sup>. Plusieurs routes convergent vers Barjac. Depuis la vallée du Rhône, arrive l'axe venu de Bagnols-sur-Cèze par Saint-André-de-Roquepertuis par lequel passent les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy de retour de Crau en 1531, leur berger notant sur ses comptes avoir fait des dépenses à « Baniols », « Saint Andrieu » et « Barghac », entre autres lieux <sup>( 3963 )</sup>. En direction du sud, Barjac est directement relié à Uzès par la route qui succède à l'itinéraire antique d'Antonin-le-Pieux et à Saint-Ambroix par un axe mentionné à plusieurs reprises comme confront de terres situées au sud du bourg <sup>( 3964 )</sup>.

A partir de Barjac, le chemin se dirige vers le quartier paroissial de Saint-Laurent-de-Malhac. Avant d'y arriver, il traverse un territoire situé immédiatement au bord du ruisseau de Bourdaric qui, en 1409, prend le nom de *territorio de Carrera* <sup>( 3965 )</sup>. A ce niveau, la route se scinde en deux branches divergentes pour se diriger vers les Cévennes vivaroises, soit au niveau de Joyeuse, soit aux Vans.

## b- De Barjac aux Vans par Cruzières

En 1409, une terre proche de Barjac confronte l'*itinere quo itur de Bariaco versus Vannos* <sup>( 3966 )</sup>. A partir de Malhac, la route des Vans se dirige vers

<sup>3959</sup> ) Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », p. 115-116.

<sup>3960</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°12.

<sup>3961</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°27.

<sup>3962</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°11v°.

<sup>3963</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence » art. cité, p. 115-116.

<sup>3964</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°8v° et f°12.

<sup>3965</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°12.

Saint-Sauveur-de-Cruzières au sud-ouest afin de contourner la montagne de la Serre par la vallée de la Claysse. A partir de Malhac et jusqu'à Saint-Sauveur, on peut suivre deux itinéraires parallèles sans avoir de possibilité d'en privilégier un par rapport à l'autre. Le premier passe par Roméjane, lieu-dit à partir duquel il se confond avec l'actuelle R.D. 901 jusqu'au quartier du Mas Neuf, où il s'en écarte pour passer par Lespalier, avant d'arriver à Saint-Sauveur-de-Cruzières <sup>(3967)</sup>. Le second, un peu plus direct, figure encore au cadastre sous le nom de « chemin de Barjac à Molières », puis « de Molières à Saint-Sauveur », passant par Cabanne Vieille, la Grange des Prés, et enfin Molières avant d'arriver à Saint-Sauveur. D'une continuité plus aléatoire à l'heure actuelle, il est plus difficile à repérer, mais il est net sur le cadastre napoléonien de Saint-Sauveur <sup>(3968)</sup>.

Juste avant Saint-Sauveur-de-Cruzières, la route passe en 1179 *in calmis de l'Estrada*, où elle *confronte el riu de Fon Maior e fer e Montagut et e l'estrada que ven de Barjac entro e Crugeira* <sup>(3969)</sup>. La Cham de l'Estrade ne figure plus, à l'heure actuelle, sur aucun document foncier consulté, mais il est possible de la localiser grossièrement avec ses confronts naturels. Le *Riu de Fon Maior* semble être l'actuel ruisseau de l'Aven, qui jaillit d'une source karstique importante pouvant s'apparenter à la *Font Maior* du XII<sup>e</sup> siècle. La serre du XII<sup>e</sup> siècle peut pour sa part correspondre à la serre de Maline à laquelle s'applique très bien le qualificatif de *Montagut*. Ces termes limitent donc un espace assez réduit portant à l'heure actuelle le nom de Passe-Vite. C'est par ailleurs à ce niveau que se joint la *strata publica que movet a villa Sancti Johenni de Marojolis et tendit versus Vannos* qui en 1270 sert de limite entre les territoires de Berrias et de Banne <sup>(3970)</sup>.

Au-delà de Saint-Sauveur, la route suit la vallée de la Claysse par un tracé qui reste au plus proche de la rivière, par le quartier de Terme. Au niveau du lieu-dit de Terme, la route actuelle effectue quelques détours alors qu'il est net que le tracé cadastré au XIX<sup>e</sup> siècle reste très rectiligne et proche de la Claysse <sup>(3971)</sup>, jusqu'à Saint-André-de-Cruzières où elle est mentionnée en 1380 comme confront d'une terre située au territoire du Terralh <sup>(3972)</sup>.

Après Saint-André-de-Cruzières, le cadastre indique encore la « route de Saint-André à Banne » <sup>(3973)</sup> ce qui aide à identifier le tracé ancien qui se poursuit vers Les Vans en

<sup>3966</sup> ) AD 07, 2E 11688, cahier 3, f°34v°.

<sup>3967</sup> ) Saint-Sauveur-de-Cruzières, cadastre de 1831, section B<sup>1</sup> dite de Lavabre.

<sup>3968</sup> ) Saint-Sauveur-de-Cruzières, cadastre de 1831, section A dite de Saint-Sauveur.

<sup>3969</sup> ) Brunel (C.) : *Les plus anciennes chartes en langue provençale. Recueil de pièces originales antérieures au XIII<sup>e</sup> siècle publiées avec une étude morphologique, op. cit.*, n° 158, p. 146-147 ; AD 13, 56 H 5219.

<sup>3970</sup> ) AD 13, 56H 5235.

<sup>3971</sup> ) Saint-André-de-Cruzières, cadastre de 1831, section D<sup>1</sup> dite de la Champ.

<sup>3972</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°52.

passant par Chadouillet. Entre Saint-André et Chadouillet, là encore, le tracé ancien suit de près la Claysse à la différence de la route actuelle qui s'en éloigne à plusieurs reprises (<sup>3974</sup>). De Chadouillet à Banne, la route s'oriente au nord-ouest et passe au lieu-dit des Champels puis par la serre des Motte. La route venue de Barjac rejoint alors celle conduisant d'Alès aux Vans non loin du lieu-dit de Lestrade ce qui permet au voyageur de rejoindre sans difficulté Banne puis les Vans. Ce lieu-dit de Lestrade correspondrait-il au *mansus de Strata* donné à la commanderie de Jalès en 1219 par un dénommé *Guirandus* et qu'aucun élément ne permet d'identifier ? La proximité du lieu à la commanderie pourrait le laisser supposer mais rien ne permet de l'affirmer (<sup>3975</sup>).

### c- De Barjac à Joyeuse et aux Vans par Beaulieu

Sur ce tronçon, ce sont les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy qui nous servent de guide. Sur la section qui nous intéresse, le compte de transhumance indique : « [...] plus à Barghac en despence, 2 s. ; plus en pedage audit Barghac, 10 s. ; plus a Laurenses en pedage, 10 s. ; plus es Lebres en despence, 5 s. ; plus en passant l'aigue, 22 s. [...] » (<sup>3976</sup>). Après Barjac, les principales étapes de la route nous sont donc données : les Laurents, les Lèbres et au-delà Joyeuse.

Pour gagner les Laurents et le Chassezac, la route doit traverser la montagne de la Serre, séparant les plaines de Barjac et de Beaulieu. Rencontrant une longue crête orientée nord – sud, la route doit nécessairement passer par l'un des rares cols offrant une possibilité de franchissement, entre le col de la Cize au nord et celui de la Croix de Fabre au sud. Le col de la Serre situé sur un axe assez rectiligne entre Barjac et Beaulieu est celui utilisé au XVIII<sup>e</sup> siècle ainsi que l'atteste la carte de Cassini. Nous retiendrons donc cet itinéraire, sachant que la toponymie permet d'envisager d'autres passages plus au nord, comme par le col du Pas d'Estret, pouvant être toponymiquement un dérivé de *strata*, ou encore le col de la Cize auquel on accède par le lieu-dit du Tracol. Néanmoins, les chemins passant par ces deux cols ne se dirigent ensuite pas sur les Cévennes, mais gagnent la moyenne vallée de l'Ardèche par Grospierres et Ruoms. Reliant les villages situés des deux côtés de la montagne de la Serre, ils n'ont manifestement qu'une importance locale.

De Barjac au col de la Serre, la route figurant sur la carte de Cassini correspond pour l'essentiel, au tracé de l'actuelle R.D. 202. A la sortie de Barjac, la route se dirige vers le quartier de Malhac, où le chemin conduisant aux Vans par la vallée de la Claysse et Cruzières s'en sépare. On peut ensuite la suivre par le Moulinas puis par le pied du village de Bessas après lequel elle remonte le ravin de la Côte des Hostes qui l'amène jusqu'au col de la Serre. Quelques modifications de tracé liées au roulage sont perceptibles dans la

---

<sup>3973</sup> ) Saint-André de Cruzières, cadastre de 1831, tableau d'assemblage.

<sup>3974</sup> ) Saint-André-de-Cruzières, cadastre de 1831, section C<sup>2</sup> dite de Chazelle.

<sup>3975</sup> ) AD 13, 56H 5219.

<sup>3976</sup> ) Merle-Comby (M.-Ch.) : « Quand les moutons de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 115-116.

montée, mais elles restent mineures et limitées à des points précis facilement identifiables.

A partir du col de la Serre, la route descend dans la vaste dépression où coule le Chassezac. Elle est encore très nettement visible dans le parcellaire napoléonien et, sur cette section, ne semble pas avoir subi de modifications au XVIII<sup>e</sup> siècle, la route actuelle qui seule permet le roulage n'existant pas encore au début du XIX<sup>e</sup> siècle <sup>( 3977 )</sup>. A son arrivée dans la plaine, non loin du *castrum* de Bec-de-Jun, la route se sépare en deux axes bien différenciés, l'un se dirigeant sur Joyeuse, l'autre sur les Vans.

## Vers Les Vans

La seconde branche de la route se dirige vers Les Vans en passant par Berrias. Elle se sépare de celle allant vers Joyeuse au niveau du *castrum* de Bec-de-Jun et figure encore sur le cadastre napoléonien sous le nom de « grande route des Vans à Barjac » <sup>( 3978 )</sup>. On peut la suivre selon un tracé correspondant approximativement à celui de l'actuelle R.D. 202 passant par Charrier et Masseau ce qui l'amène jusqu'à la Croisée de Jalès et Berrias où elle est mentionnée en 1270 <sup>( 3979 )</sup>, 1300 <sup>( 3980 )</sup> et en 1418 <sup>( 3981 )</sup>. A ce niveau, la route traverse les terres de la commanderie de Jalès qui, si elle ne possède que peu de droits banaux, n'en détient pas moins toute juridiction sur la paroisse de Berrias dans l'étendue de laquelle elle lève un péage au moins dès le courant XIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 3982 )</sup>.

Après Berrias, la route se dirige vers les Vans, par le sud de Chassagnes. Le cadastre qui figure « l'ancien chemin de Berrias aux Vans », bien distinct de la « route de Berrias aux Vans » permet de proposer un tracé passant par la Lauze, le Malpas, et Les Potences avant d'arriver à l'Habitarelle où elle se rattache à la route d'Alès aux Vans <sup>( 3983 )</sup>. Juste avant l'Habitarelle, le lieu-dit « Les Potences » situé non loin de la limite de plusieurs mandements, Banne, Chambonas, Naves ou encore la juridiction de Berrias appartenant à la commanderie templière de Jalès, rappelle peut-être la présence de fourches patibulaires en bordure de la route.

<sup>3977</sup> ) Beaulieu, cadastre de 1809, section C dite de Becdejeu.

<sup>3978</sup> ) Beaulieu, cadastre de 1809, tableau d'assemblage.

<sup>3979</sup> ) AD 13, 56H 5235.

<sup>3980</sup> ) AD 13, 56H 2285, f°30v°.

<sup>3981</sup> ) AD 07, 2E (MJ) 14, f°33.

<sup>3982</sup> ) Sur les domaines et les droits de la commanderie de Jalès, cf. : Le Blévec (D.) : « L'enquête de 1373 dans le diocèse d'Uzès », art. cité, mais surtout l'étude détaillée du même auteur : « La seigneurie des Templiers de Jalès », art. cité.

<sup>3983</sup> ) Chassagnes, cadastre de 1831, tableau d'assemblage.

## Vers Joyeuse

Au pied du col de la Serre, la route de Joyeuse, qui est celle suivie par les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy, se dirige vers le nord-ouest par le hameau des Laurents puis passant par Autajon, elle arrive aux Lèbres où elle traverse le Chassezac<sup>(3984)</sup>. Le berger de l'Hôtel-Dieu note d'ailleurs qu'il a dû payer le péage des Laurents, probablement au titre du *castrum* de Bec-de-Jun<sup>(3985)</sup>, puis qu'il a fait quelques achats aux Lèbres avant de payer la traversée du Chassezac sur un bac mentionné dès 1380, le *portus nominati de Leporibus*<sup>(3986)</sup>. Une fois le Chassezac traversé, la route se dirige vers Joyeuse en suivant le même axe que celle venant de Saint-Ambroix déjà décrite.

Cette route reliant Pont-Saint-Esprit au pied des Cévennes, qu'il s'agisse de la branche de Joyeuse ou de celle des Vans, compte incontestablement au nombre des routes principales du Vivarais. Cette dernière dessert Pont-Saint-Esprit qui s'affirme comme l'un des ports rhodanien les plus importants.

L'histoire même de Pont-Saint-Esprit est le reflet de l'importance des courants d'échange et des circulations convergeant vers la ville, essentiellement depuis ou à destination du Massif-Central. Sans présenter une longue histoire du commerce spiripontain qui n'aurait pas sa place en ces pages, rappelons que, dès avant la construction du célèbre pont, la ville groupée autour du prieuré clunisien, connaît un essor économique précoce. Dès le XI<sup>e</sup> siècle un marché aux grains et aux bestiaux est implanté à Saint-Saturnin, une foire venant le compléter au XII<sup>e</sup> siècle, accompagnée de la création d'un bac entre les deux rives du Rhône affirmant Saint-Saturnin-du-Port comme un point de passage privilégié<sup>(3987)</sup>. Néanmoins, les voyageurs éprouvent des difficultés à traverser le fleuve, tant liées au milieu naturel, le passage de *Malustractus* tout proche en fait foi, qu'en raison de l'attitude des passeurs<sup>(3988)</sup>. La nécessité d'établir un pont se fait donc impérieuse dans la première moitié du XIII<sup>e</sup> siècle, celui d'Avignon alors en construction servant probablement d'exemple. Les travaux lancés en 1265 aboutissent à la mise en service de l'ouvrage en 1307 et à son total achèvement en 1309<sup>(3989)</sup>, asseyant solidement le rôle de passage dévolu à Saint-Saturnin-du-Port. Le développement rapide de l'hôpital du Saint-Esprit associé au pont est la marque de la

<sup>3984</sup> ) Beaulieu, cadastre de 1809, section C dite de Becdejeu et A dite de Belle Montesse.

<sup>3985</sup> ) Aucun droit de péage n'est mentionné explicitement dans les hommages, aveux et dénombrements du château de Bec-de-Jun. Néanmoins, ceux-ci nous sont avant tout connus par des analyses modernes souvent fort lacunaires et ne rendant probablement pas bien compte de l'ensemble des droits associés à la seigneurie. Il ne faut donc pas donner trop d'importance aux silences de la documentation sur le péage. Eu égard à l'étroite proximité du poste de perception des Laurents avec le château de Bec-de-Jun, tout juste un kilomètre les sépare, il est difficilement concevable que ce hameau relève d'une autre châtellenie.

<sup>3986</sup> ) AD 07, 2E 1345, f°43v°.

<sup>3987</sup> ) Gouron (M.) : *Histoire de la ville du Pont-Saint-Esprit*, op. cit., p. 27 et ss.

<sup>3988</sup> ) Bruguier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire de l'Oeuvre des églises, maisons, ponts et hôpitaux du Saint-Esprit (1265-1791)*, op. cit., n°LXXI.

réussite de ce dernier et de sa grande utilité qui fait affluer en ville foule de voyageurs et de pauvres errants <sup>( 3990 )</sup>. Alors que le prieuré clunisien assurait jusqu'à l'ouverture du pont l'accueil du voyageur <sup>( 3991 )</sup>, prenant la succession du simple oratoire édifié durant la construction, l'hôpital est institué dès 1307, création confirmée en 1308. Il faut néanmoins attendre 1311 pour que les travaux débutent effectivement, s'échelonnant ensuite sur une vingtaine d'années, sans compter l'église qui n'est terminée qu'après les bâtiments d'accueil. L'évolution même du nom de la ville est le reflet de l'importance des circulations, le nom initial du lieu, « Saint-Saturnin-du-Port », devenant à partir du XIV<sup>e</sup> siècle « Pont-Saint-Esprit », la fonction routière et hospitalière de la ville étant alors mise en exergue.

L'étude de l'origine des dons ayant permis cette double réussite pontonnaire et hospitalière est révélatrice de l'aire d'influence spiripontaine. Quêtant très largement dans tous les diocèses du sud de la France, l'oeuvre du Saint-Esprit reçoit toutefois des legs en nombre particulièrement important des régions situées à l'ouest de Saint-Saturnin : Velay, Gévaudan et bien sûr, Vivarais <sup>( 3992 )</sup>. Nous avons déjà eu l'occasion de présenter les libéralités de Guillaume de Beauclerc, léguant le 23 février 1281 <sup>( 3993 )</sup>, et d'Aymard Pagan qui teste le 10 mars 1283 <sup>( 3994 )</sup>. Rappelons que, dans les deux cas, il s'agit de puissants seigneurs du Haut-Vivarais contrôlant les routes entre le Velay et le Rhône passant par Annonay et Tournon et que les legs consistent en des rentes assignées spécifiquement sur les émoluments de leurs péages, donc qu'elles sont directement liées à la circulation des biens et des personnes. Les libéralités testamentaires de Jean de Clermont, dauphin d'Auvergne, qui teste en 1340 signent aussi l'importance du pont, de l'hôpital et de l'oeuvre du Saint-Esprit jusqu'au coeur même du Massif-Central. Il laisse, outre d'autres legs, 100 sous tournois à l'oeuvre du pont de Vielh-Brioude, 50 sous à

<sup>3989</sup> ) Sur l'histoire du pont, nous renvoyons à Gouron (M.) : *Histoire de la ville du Pont-Saint-Esprit*, op. cit., ou à Dupré (G.) : *Un pont du Moyen Age : le pont de Pont-Saint-Esprit*, op. cit., bien que ce dernier ouvrage soit aujourd'hui assez vieilli mais toujours pas remplacé pour ce qui est de l'histoire événementielle du pont. Sur l'organisation sociale et religieuse de la construction et sur les *fratres pontis*, le lecteur se reportera avec le plus grand profit à Le Blévec (D.) : « Une institution d'assistance en pays rhodanien : les frères pontifes », art. cité, p. 98-105.

<sup>3990</sup> ) Outre Bruguier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire de l'Oeuvre des églises, maisons, ponts et hôpitaux du Saint-Esprit (1265-1791)*, op. cit. qui a le mérite d'être l'origine incontournable des études spiripontaines, cf. Le Blévec (D.) : « L'assistance à Pont-Saint-Esprit (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », art. cité. qui est la publication la plus récente et la plus complète sur l'assistance à Pont-Saint-Esprit, ainsi que Girard (Q.) : « Les bâtiments de l'oeuvre hospitalière du Saint-Esprit de Pont-Saint-Esprit », art. cité, qui présente l'histoire de l'hôpital au travers d'une étude d'archéologie monumentale.

<sup>3991</sup> ) Le Blévec (D.) : « L'assistance à Pont St Esprit (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 409.

<sup>3992</sup> ) Le Blévec (D.) : « L'assistance à Pont St Esprit (XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles) », art. cité, p. 413.

<sup>3993</sup> ) Bruguier-Roure (L.) : *Chronique et cartulaire de l'Oeuvre des églises, maisons, ponts et hôpitaux du Saint-Esprit (1265-1791)*, op. cit., n°CXIX.

<sup>3994</sup> ) AN, 513AP 13, p. 29.

l'oeuvre du pont de Brioude, 50 sous à l'hôpital du Puy et pour finir, 50 sous à l'hôpital du Saint-Esprit et 50 autres sous à l'oeuvre du pont de Saint-Esprit <sup>( 3995 )</sup>. L'ensemble de ces legs jalonne strictement la route de Clermont au Bas-Rhône aboutissant à Pont-Saint-Esprit que nous nous sommes attachés à présenter.

L'héraldique nous apporte aussi son lot d'informations sur l'extension de l'influence spiripontaine. En effet, peint entre 1337 et 1349, le plafond de la salle de la justice commune de Pont-Saint-Esprit, située à la maison dite actuellement « Maison des Chevaliers », ancienne demeure de la famille de Piolenc, est orné des armes des principaux lignages aristocratiques régionaux au nombre desquels on relève ceux de plusieurs seigneurs issus du Vivarais, du Forez ou du Velay comme Aymard de Roussillon, Guigue de Forez, Aymard de Clermont, ainsi que les armes de la maison de Thoire Villard seigneur de nombreux domaines dans le nord du Vivarais <sup>( 3996 )</sup>.

Comment expliquer la réussite de premier ordre de Pont-Saint-Esprit comme carrefour routier par rapport à d'autres localités voisines ? Sans surestimer le rôle des conditions naturelles et se livrer à un déterminisme géographique absolu, la comparaison avec Bourg-Saint-Andéol et Viviers est éloquent. A une dizaine de kilomètres au nord, Bourg-Saint-Andéol offre des possibilités portuaires intéressantes de par la configuration du fleuve qui permet l'implantation d'un mouillage facile <sup>( 3997 )</sup> mais par contre, les débouchés vers le coeur du Vivarais restent limités. La ville et le port sont adossés au plateau calcaire aride et désolé des Gras qui n'est traversé que par quelques axes d'importance toute relative ne connaissant jamais un développement commercial considérable. Par contre, la cité épiscopale de Viviers se trouve dans une situation inverse. Elle est certes au débouché d'un axe routier majeur, la route du Puy passant par Aubenas, mais son port est assez médiocre. En effet, la ville est située immédiatement en amont du défilé de Donzère, étroit goulet rocheux encore redouté par les mariniers contemporains où le fleuve se resserre à l'extrême gagnant ainsi en fougue et en vitesse ce qui ne facilite pas les accostages. A la fin du Moyen Age, ce port ne connaît d'ailleurs qu'un développement médiocre, tout en étant souvent déplacé à la recherche d'un meilleur emplacement <sup>( 3998 )</sup>. Seul le secteur de Pont-Saint-Esprit associe un mouillage relativement facile dans un sillon rhodanien devenu large et une ouverture vers l'est qui permet, par Barjac, de gagner rapidement le Massif Central.

Outre l'histoire de Pont-Saint-Esprit, plusieurs textes de la fin du Moyen Age mentionnent directement des voyageurs ayant suivi la route de Barjac pour passer des Cévennes à la vallée du Rhône.

<sup>3995</sup> ) Baluze : *Histoire généalogique de la maison d'Auvergne*, op. cit., t. 2, p. 316.

<sup>3996</sup> ) Girard (A.) : « Pont-Saint-Esprit et le Vivarais à travers le trésor monétaire de Valbonne », art. cité, p. 86.

<sup>3997</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, t. 1 : *Reconstitution d'objet*, vol. 2, op. cit., p. 453.

<sup>3998</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, t. 1 : *Reconstitution d'objet*, vol. 2, op. cit., p. 449.



Tout d'abord, Matteo Villani, le célèbre facteur des *Buonaccorsi* et auteur de *l'Istorie* nous apprend qu'en 1360, une grande compagnie, qu'il ne nomme pas, a eu pour projet de descendre le Rhône depuis Lyon. Néanmoins, devant les forces rassemblées tout au long du fleuve, elle s'en est détournée, passant alors par la « Ricodane », empruntant plus de « quarante milles de mauvais chemin » avant de rejoindre le sillon Rhodanien en ayant contourné les forces censées les arrêter<sup>(3999)</sup>. Quel est le chemin alors suivi par la bande de routiers. Il est difficile d'en préciser tous les détails. Nos savons par contre de manière assurée que leur équipée est passée par le chemin de Régordane, dont le nom corrompu par un auteur ne connaissant pas nécessairement bien la région est devenu « Ricodane ». Il n'est pas ici dans notre propos d'examiner en détail le trajet effectué dans la traversée du Velay, mais il apparaît que pour aboutir à Pont-Saint-Esprit, les gens d'armes sont nécessairement passés par le Bas-Vivarais. Sans doute ont-ils suivi la Régordane jusqu'à la haute vallée de l'Allier, aux Luc, avant d'obliquer à travers les Cévennes vivaroises jusqu'à Joyeuse ou aux Vans pour déboucher ensuite sur Pont-Saint-Esprit par Barjac.

Quelques années après, en 1395, une lettre de rémission nous fait découvrir les mésaventures de Jean de Ferrière, maquignon de Luc, en Gévaudan, qui est descendu à Avignon vendre du bétail. De retour, un fois affaire faite, celui-ci couche dans une auberge de Barjac où il se fait voler le produit de sa vente. Il tente de se dédommager par divers méfaits et pour finir, cherche à fuir ses forfaits en s'enrôlant au service de Raymond de Turenne, ce pourquoi il obtient une rémission royale<sup>(4000)</sup>. Par-delà le cas de justice, le trajet suivi par ce maquignon correspond au moins partiellement à la route de Pont-Saint-Esprit aux Cévennes. Nous ne savons où celui-ci a traversé le Rhône, soit à Avignon même, auquel cas il est remonté vers Barjac par Bagnols-sur-Cèze, soit à Pont-Saint-Esprit et il a alors suivi la route depuis le Rhône. Quoi qu'il en soit, le fait qu'il fasse étape à Barjac implique qu'il ait continué ensuite par les Cévennes vivaroises et Joyeuse jusqu'à Luc, empruntant l'axe général que nous décrivons.

Les violences de ce maquignon de Luc nous renvoient à l'approvisionnement de la Provence en viande. Les circuits commerciaux constatés aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles confèrent un rôle majeur aux routes convergeant vers Pont-Saint-Esprit depuis le Massif-Central<sup>(4001)</sup>. Pont-Saint-Esprit est en effet le marché d'approvisionnement principal des bouchers du Comtat qui y achètent les bestiaux descendus du Massif-Central dès que la production locale ne suffit pas à fournir les marchés urbains<sup>(4002)</sup>. Les éleveurs ou maquignons du plateau Vivaro-vellave empruntent probablement prioritairement la route de Barjac qui semble être la plus simple, car évitant d'avoir à traverser l'Ardèche à son embouchure avec le Rhône, ce qui ne serait pas le cas en

<sup>3999</sup> ) Villani (M.) : *Istorie*, ch. XXIII, col. 642 ; cité par Imberdis (F.) : *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, p. 67.

<sup>4000</sup> ) AN, JJ 147, n°300, f°136.

<sup>4001</sup> ) Cf. Stoff (L.) : *Ravitaillement et alimentation en Provence aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles*, *op. cit.*, p 151 où il présente une carte éloquent sur le rôle majeur du Pont-Saint-Esprit comme point de traversée du Rhône.

<sup>4002</sup> ) Dubled (H.) : « L'organisation de la boucherie et la consommation de viande à Carpentras au XV<sup>e</sup> siècle » art. cité, p. 160.

descendant par Aubenas et Viviers.

L'archéologie, au travers d'un petit trésor monétaire découvert dans les années 1980 apporte un témoignage direct des circulations affluant vers la région spiripontaine, dont nombre empruntent très probablement la route de Barjac<sup>(4003)</sup>. Enfoui dans le courant de la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle non loin de la chartreuse de Valbonne, celui-ci se compose de 22 pièces féodales, de 13 royales et de 2 émissions indéterminées. La répartition de la provenance des monnaies féodales est extrêmement instructive. Les deniers pougeois y dominent nettement (36 %) ainsi que les clermontois (23 %), les autres pièces se répartissant entre quelques monnaies archiépiscopales de Vienne, épiscopales de Viviers ou encore d'Anduze et d'Orléans. Aucun monnayage Provençal n'est présent. On peut se poser des questions sur la représentativité réelle d'un tel lot monétaire découvert hors de tout contexte archéologique renseignant éventuellement sur la personne l'ayant enfoui, mais la disproportion entre les monnayages des différentes régions périrhodaniennes est telle qu'elle ne peut qu'être le reflet d'une tendance bien réelle.

Outre la viande, le sel qui transite par Pont-Saint-Esprit alimente probablement la route de Barjac et des Cévennes d'un trafic de premier ordre. Rappelons que par obligation légale l'ensemble du Velay, du Gévaudan et du Vivarais doivent nécessairement s'approvisionner en sel aux salines des Peccais, obligation étendue au XV<sup>e</sup> siècle à une large partie de l'Auvergne<sup>(4004)</sup>. Le produit de ces salins était alors redistribué dans les directions qui nous concernent par les greniers de Beaucaire et de Pont-Saint-Esprit. Il est peu probable que le sel à destination des trois diocèses civils du nord du Languedoc passe par Beaucaire, beaucoup trop au sud, ce qui place Pont-Saint-Esprit en position privilégiée, la ville devenant le principal centre de commerce du sel en Languedoc<sup>(4005)</sup>. C'est d'ailleurs grâce à une taxe de cinq deniers par minot de sel transitant sur le Rhône ou déposé au grenier de Pont-Saint-Esprit, le « petit blanc », que l'entretien de l'ouvrage est en partie financé<sup>(4006)</sup>. Les rendements de la gabelle du sel connus pour les greniers languedociens en 1449, 1450, 1474 et 1481 place systématiquement Pont-Saint-Esprit en tête, avec des revenus une vingtaine de fois supérieurs à la moyenne des autres greniers<sup>(4007)</sup>. Pour finir, c'est au grenier saunier de Pont-Saint-Esprit que l'on voit l'abbaye des Chambons obtenir en 1410<sup>(4008)</sup> et en 1439

<sup>4003</sup> ) Girard (A.) : « Pont-Saint-Esprit et le Vivarais à travers le trésor monétaire de Valbonne », art. cité.

<sup>4004</sup> ) Sur l'obligation d'approvisionnement en sel aux salines de Peccais qui est faite à une large partie du sud-est de la France, cf. Villain-Gandossi (Ch.) : « Le tirage du sel de Peccais à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle d'après les livres de compte de *Francesco Datini*, 1368-1379 », art. cité ou encore Spont (A.) : « La gabelles du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 431-433.

<sup>4005</sup> ) Dupont (A.) : « Un aspect du commerce du sel en Languedoc oriental au XIII<sup>e</sup> siècle : la rivalité entre Lunel et Aigues-Mortes », art. cité, p. 105 ; Gouron (M.) : *Histoire de la ville du Pont-Saint-Esprit*, op. cit., p. 27-29.

<sup>4006</sup> ) Sur la taxe du « Petit Blanc », cf. Dupré (G.) : « Une étude sur l'impôt du sel : le Petit Blanc » en annexe de Dupré (G.) : *Un pont au Moyen Age, le pont de Pont-Saint-Esprit*, op. cit., p. 101-114.

<sup>4007</sup> ) Spont (A.) : « La gabelles du sel en Languedoc au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 468-469.

<sup>4009</sup>) des franchises de taxes lui permettant d'acheter son sel sans payer de gabelle, sel qui transite ensuite probablement vers les Chambons par Barjac et Joyeuse, l'abbaye disposant de franchises de péage pour cette dernière localité depuis le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle <sup>(4010)</sup>.

Nous avons expliqué que dès les XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, Saint-Saturnin-du-Port a connu un essor commercial rapide caractérisé par la création de marchés et de foires ainsi que par l'aménagement du port, dus sans doute pour une large part à l'essor de la route de Barjac. Plusieurs indices laissent néanmoins penser que la route de Pont-Saint-Esprit est nettement plus ancienne.

Tout d'abord, remarquons qu'elle passe à Saint-Paulet-de-Caisson, siège d'une viguerie carolingienne attestée à plusieurs reprises dès le milieu du VIII<sup>e</sup> siècle <sup>(4011)</sup> et qui semble être le principal pôle de peuplement du secteur avant l'apparition de Saint-Saturnin-du-Port. De plus, sur plusieurs sections, la route constitue la limite de paroisses voisines, comme par exemple entre Saint-Pierre-d'Orgnac et Saint-André-de-Roquepertuis.

De plus, les découvertes antiques jalonnent très étroitement le tracé sur toute sa longueur, mais c'est la répartition de l'habitat dans le secteur de Barjac qui est la plus instructive. Barjac est une localité d'origine castrale implantée dans le ressort de la paroisse Saint-Laurent-de-Malhac, située à un kilomètre environ à l'ouest de Barjac. Le toponyme Malhac, dérivant de l'anthroponyme *Maillius* suivi du suffixe *-acum* nous renvoie assurément à l'antiquité <sup>(4012)</sup> alors que l'église du lieu, placée sous le vocable du saint martyr espagnol Laurent peut tout à fait être une fondation du très haut Moyen Age. Précisément, les routes qui convergent vers le centre du bassin de Barjac ne se croisent pas à Barjac même, mais à Malhac, qui n'est pourtant qu'un simple écart sans importance démographique et économique à partir de la fondation du *castrum*. Ainsi, les routes venant d'Uzès, des Vans, de Joyeuse, de Vallon et Pont-Saint-Esprit évitent le centre de Barjac pour gagner Malhac, ce qui laisse penser qu'elles sont antérieures à l'*incastellamento* et à la structuration de l'habitat villageois dans la région. Il est donc fort probable que la route de Saint-Esprit aux Vans ou à Joyeuse soit d'origine antique, ce qui est une certitude pour la voie d'Antonin-le-Pieux, autre route passant à Malhac. Pour finir,

<sup>4008</sup>) AD 07, 59J 49, p. 208.

<sup>4009</sup>) AD 48, 6J 1, f°43v°.

<sup>4010</sup>) AD 07, 1H 11.

<sup>4011</sup>) Germer-Durand (E.) : *Dictionnaire topographique du Gard comprenant les noms anciens et modernes rédigé sous les auspices de l'Académie du Gard*, op. cit., p. 52 et 222. E. Germer-Durand n'est pas très assuré dans son propos au sujet du chef-lieu de la *vicaria Caxonensis* qu'il place sans raison apparente alternativement à Bagnols-sur-Cèze ou à Saint-Paulet, alors que le toponyme subsistant clairement à Saint-Paulet ne laisse subsister aucun doute sur l'identification. Probablement est-il induit en erreur par le fait que Bagnols soit, à compter du XIII<sup>e</sup> siècle, une viguerie royale capétienne. Néanmoins, ces dernières ne sont nullement localisées sur les mêmes pôles que les homonymes carolingiennes.

<sup>4012</sup>) Dauzat (A.) et Rostaing (G.) : *Dictionnaire étymologique des noms de lieux en France*, op. cit., p. 423.

le passage du col de la Cize, traversant la montagne de la Serre entre Barjac et Joyeuse a fait l'objet de prospections systématiques et d'une opération de sondages archéologiques<sup>(4013)</sup> qui permettent aux protohistoriens d'en faire un point de passage important à l'âge du fer, si ce n'est dès le néolithique final, entre les régions méditerranéennes et le Massif-Central<sup>(4014)</sup>.

### F- Le devenir de la voie d'Antonin-le-Pieux entre Mirabel et Vallon

La voie d'Antonin le Pieux, principal axe antique du Vivarais relie la cité de Valence, et au-delà Vienne ou Lyon, à Nîmes en transitant par Alba et le Bas-Vivarais calcaire. Il n'est pas dans notre propos d'en évoquer ici l'histoire antique, ce qui nous emmènerait loin des termes chronologiques que nous nous sommes fixés. Néanmoins, dans la mesure où cet axe existe encore à la fin du Moyen Age, il est nécessaire de présenter les grandes lignes de son tracé. Ce dernier a fait l'objet de plusieurs travaux d'érudits locaux ou d'antiquisants<sup>(4015)</sup> ainsi que d'une brève mais précise synthèse à laquelle nous empruntons l'essentiel de la description de l'itinéraire et laquelle nous renvoyons le lecteur pour y consulter la justification du choix du tracé<sup>(4016)</sup>.

Nous avons déjà évoqué le tracé de la voie d'Antonin à plusieurs reprises lorsque des routes médiévales se superposent à l'axe antique. Il en est ainsi entre Le Teil et Mirabel, section sur laquelle la voie antique est intégrée à la route du Rhône au Puy par Aubenas. De même, la route d'Aubenas et de Villeneuve-de-Berg à l'Uzège par Lagorce se confond avec le tracé antique de Vallon à Barjac. Il nous reste donc à présenter la section centrale entre Mirabel et Vallon à partir des données issues des travaux des antiquisants.

Venue du Teil par la cité d'Alba, la route se dirige d'abord vers l'ouest et ce n'est qu'au niveau de Mirabel qu'elle oblique vers le sud alors que le tracé médiéval du Teil à Aubenas et au-delà jusqu'au Puy, continue lui dans la même direction. Le carrefour des chemins antiques, qui ne semble pas avoir changé au Moyen Age est jalonné par le milliaire n°X<sup>(4017)</sup>. A partir du carrefour, la voie d'Antonin se dirige vers Saint-Germain d'Ardèche en cheminant en rive gauche de l'Auzon. Peu avant Saint-Germain-d'Ardèche, l'Auzon oblique vers l'ouest avant de se jeter dans l'Ardèche, ce qui oblige la voie antique à traverser cette modeste rivière sur un pont dont les vestiges encore visibles laissent

---

<sup>4013</sup> ) Sur l'oppidum des Conchettes, bordant la route au niveau de GrosPierre. Opération conduite par E. Durand.

<sup>4014</sup> ) Discussion avec Eric Durand, doctorant à l'université d'Aix-Marseille 3, centre Camille Jullian.

<sup>4015</sup> ) Mentionnons le premier en date, de 1966, assez vieilli au sujet de la voie d'Antonin : Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 23-107, ou encore un rapide aperçu daté de 1983 dans, Lauxerois (R.) : *Le Bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, op. cit., p. 117-119. Pour plus de détails sur les nombreuses bornes milliaires découvertes le long de la route, cf. Napoli (J.), Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », *art. cité*, p. 52-79. Nous ne mentionnons pas ici les articles de détail portant sur telle ou telle section de la voie, mais ils sont signalés dans les références citées.

<sup>4016</sup> ) Rébuffat (R.), Napoli (J.) : *Visite à la voie romaine des Helviens*, op. cit.

<sup>4017</sup> ) Grégoire (G.) : « La borne milliaire de Mirabel », art. cité.

penser qu'il peut être d'origine antique. Une fois l'Auzon traversée, la route arrive à Saint-Germain où fut retrouvée la borne milliaire n°XIII. Laisant le village de Saint-Germain à l'ouest, la voie antique se dirige vers le quartier de Sauveplantade où subsiste une colonne qui a parfois été interprétée comme une borne milliaire bien que n'en présentant nullement les caractéristiques, ce qui nous pousse à écarter cette lecture (<sup>4018</sup>). Après Sauveplantade, le tracé de la voie antique est encore assez net dans le parcellaire napoléonien et on peut le suivre par le quartier de Lestrade au niveau de Saint-Maurice-d'Ardèche, alors que la route débouche dans la moyenne vallée de l'Ardèche.

Dans la vallée de l'Ardèche, la route antique ne suit pas totalement le tracé de l'actuelle R.D. 579, mais serpente autour de son axe général. Ainsi, au sud de Saint-Maurice d'Ardèche, elle passe à l'ouest de la route actuelle, par le hameau des Salles, puis par le quartier de Lestrade, avant de se confondre entre Les Louanes et Pradons, à l'exception de quelques centaines de mètres sur lesquelles le cours de l'Ardèche semble s'être déplacé vers l'est et avoir emporté l'itinéraire ancien. Un milliaire incertain a peut-être été retrouvé au niveau de Balazuc mais il est aujourd'hui perdu et son texte demeure inconnu, ce qui permet de douter de son identification, si ce n'est même de son existence. La localisation qui est faite de la découverte implique qu'il devait s'agir du n°XVII (<sup>4019</sup>). Juste avant Pradons, le milliaire n°XX, christianisé, veille encore sur la route qui se poursuit vers Ruoms en passant probablement à l'ouest du tracé actuel, issu du déplacement de l'axe lors de l'établissement de la voie ferrée ainsi qu'en témoigne le cadastre napoléonien. Au niveau de Ruoms, quatre milliaires, les n°XXI, XXII, XXIII et XXVIII ont été identifiés et publiés aux XVIII<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> siècles, mais ils sont aujourd'hui perdus (<sup>4020</sup>).

Après Ruoms, la voie d'Antonin quitte la vallée de l'Ardèche qui devient impraticable au niveau du défilé de Sampzon et s'oriente vers l'est. Sur quelques centaines de mètres, par la Loubière, le tracé antique se confond vers la route de Vallon à Ruoms. Néanmoins, à partir de la serre de Chalamelas, la route médiévale se dirige vers Saint-Saturnin de Vallon alors que le tracé antique se prolonge probablement vers le sud par le quartier de Lestrade, encore mentionné en 1464 (<sup>4021</sup>), jusqu'à l'Ardèche qui est traversée au gué de Chauvieux.

Axe majeur à l'échelle du Vivarais antique, bordé par plus de cinquante milliaires dont dix-huit sont encore conservés, la voie d'Antonin le Pieux est-elle toujours une route importante à la fin du Moyen Age ? Non, incontestablement, elle a perdu de son lustre, et jamais elle ne figure dans un document comme un axe principal. Ce n'est alors sur sa section centrale plus qu'une route locale destinée à desservir les villages implantés le

<sup>4018</sup> ) Arnaud (P.) : *Les voies romaines en Helvie*, op. cit., p. 55.

<sup>4019</sup> ) Napoli (J.), Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. cité, p. 54.

<sup>4020</sup> ) *Ibidem*.

<sup>4021</sup> ) Valladier-Chante (R.) : *Vallon-Pont-d'Arc à la fin du Moyen Age, une communauté paysanne du Vivarais, Saint-Saornin de Avallon*, op. cit., p. 214.

long de la vallée de l'Ardèche mais à aucun moment elle ne joue un rôle commercial aux XIII<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles. Elle ne cesse toutefois pas d'être utilisée ainsi qu'en témoigne la très bonne conservation de son tracé qui est encore en service de nos jours sur bien des sections. Faute de tout document, il est difficile de situer le déclin de la route avec certitude. On peut néanmoins esquisser quelques propositions. Aucun milliaire postérieur à Antonin le Pieux n'a été découvert le long de la route, à la différence des autres axes vivarois jalonnés ponctuellement de milliaires constantiniens ou de valériens, ce qui laisse songer qu'aucun grand chantier de réfection n'a été entrepris sur la totalité de la voie au-delà du II<sup>e</sup> siècle, sans préjuger toutefois d'interventions ponctuelles<sup>(4022)</sup>. Cependant, la voie d'Antonin commence sans doute à décliner au bas Empire : il est d'ailleurs significatif que la route du Rhône, passant par Viviers, face alors l'objet d'un nouveau bornage au III<sup>e</sup> siècle, alors que la voie d'Antonin, objet de tous les soins un siècle auparavant ne se signale par aucun milliaire nouveau<sup>(4023)</sup>. Le « coup de grâce » sera sans doute porté par le déplacement du siège épiscopal d'Alba à Viviers à la fin du V<sup>e</sup> siècle, signant probablement l'abandon de la voie d'Antonin comme grand itinéraire. Il apparaît pourtant incontestable que le tracé routier existe encore bien au très haut Moyen Age et qu'il conserve une importance locale. En effet, c'est autour de lui que se structurent le réseau ecclésial puis paroissial. Ainsi, la route sépare les paroisses Saint-Martin-de-Bayssac et Saint-Pierre-aux-Liens de Sauveplantade, toutes deux mentionnées respectivement dès les VI<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> siècles<sup>(4024)</sup>. Ruoms, situé au bord même de la route, est très probablement le centre d'une paroisse primitive où se trouvent associés une église dédiée à Notre-Dame et un baptistère, aujourd'hui devenu le chœur de l'église Saint-Pierre, dédié à Saint-Jean-Baptiste avant le X<sup>e</sup> siècle<sup>(4025)</sup>. L'église Saint-Maurice (d'Ardèche), située au bord même de la route renvoie-t-elle aussi à une fondation du très haut Moyen Age, Saint-Germain nous plaçant probablement plus tardivement dans les siècles carolingiens. De même, Sauveplantade, situé sur la route même devient le très probable centre d'une viguerie carolingienne<sup>(4026)</sup>. Il semble donc, au travers de tout le haut Moyen Age, que la route demeure un axe suffisamment important pour structurer les pôles de peuplement identifiables, églises et centres de pouvoir public. Sans doute n'en a-t-elle pas moins perdu son utilité première, celle-là même qui a dû présider à son bornage et aux travaux l'ayant accompagné : relier les cités de Lyon, Vienne et Valence à Nîmes et au-delà à Narbonne, fonction qui n'a pu subsister au déclin de l'administration impériale. Plus qu'une chute brutale à la fin de l'Antiquité, la voie d'Antonin connaît probablement un déclin lent tout au long du haut Moyen Age, et aboutit à ne laisser subsister qu'un chemin local. Il est toutefois impossible de périodiser

<sup>4022</sup> ) Napoli (J.), Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », *art. cité*, p. 65. Les auteurs prouvent par l'analyse de la titulature impériale d'Antonin que les milliaires ont tous été implantés dans les six premiers mois de l'année 145.

<sup>4023</sup> ) Lauxerois (R.) : *Le bas-Vivarais à l'époque romaine. Recherche sur la cité d'Alba*, *op. cit.*, p. 189.

<sup>4024</sup> ) Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, t. 1, *op. cit.*, p. 636-640.

<sup>4025</sup> ) Cluny, t. II, n°929 p. 39.

<sup>4026</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitat en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, vol. 1 : *Synthèse*, *op. cit.*, p. 114.

plus ce déclin et de lui assigner un terme.

## G- Et la prétendue navigabilité ou flottabilité de l'Ardèche ?

Le mythe de la navigabilité de l'Ardèche préoccupa longtemps, voire préoccupe encore, les historiens locaux. Sans nous y attarder longuement, il est nécessaire pour conclure la description des itinéraires du Bas-Vivarais de faire le point sur cette question afin d'écarter résolument toute navigation ou flottaison sur l'Ardèche.

L'origine de ce mythe remonte à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et à la publication par Eugène Germer-Durand de deux inscriptions antiques, l'une provenant de Nîmes, l'autre de Saint-Gilles-du-Gard<sup>(4027)</sup>. Ces deux épigraphies mentionnent les nautes de deux rivières : l'une est indiquée en toutes lettres, *Ouidis*, qui semble correspondre à l'Ouvèze (du Vaucluse et non d'Ardèche), l'autre étant seulement indiquée par trois lettres : ATR. Les éditeurs de ces deux inscriptions ont proposé d'identifier ATR à l'abréviation d'*Atrica* qui, selon eux, est le nom antique de l'Ardèche. On peut en effet remarquer que la forme ancienne d'Ardèche, aux V<sup>e</sup>- VII<sup>e</sup> siècles, est *Hentica*<sup>(4028)</sup>, ce qui est proche de l'inscription *Atrica*. Plus que sur la lecture et l'identification de la rivière, c'est sur l'interprétation de l'inscription, qu'il faut revenir. Jusqu'à ces dernières années, elle a été considérée comme la preuve irréfutable de l'existence d'une navigation ancienne sur l'Ardèche, avant que ne soit proposée une autre lecture de la question<sup>(4029)</sup>.

Si la rivière *Atrica* est bien l'Ardèche, il n'en demeure pas moins que l'absence complète ou presque de tout témoignage historique de navigation ou de flottage effectif doit nous faire douter de leur pratique. Le problème de la flottabilité de l'Ardèche est abordé ouvertement au XVII<sup>e</sup> siècle alors qu'il est question d'acheminer le bois de la forêt de Beauzon, située entre Montpezat et Usclades, vers les arsenaux royaux méditerranéens. Les conclusions alors avancées sont claires : l'Ardèche n'est pas navigable ni flottable naturellement et des travaux conséquents doivent être entrepris pour tenter d'en faire un axe de circulation. Nous avons conservé le prix-fait des aménagements à réaliser, daté du 2 février 1667, et trois procès-verbaux de visites de ces mêmes travaux<sup>(4030)</sup>. A l'issue de ces travaux, en 1668, Louis de Froidour, inspecteur de la Réformation Générale des Eaux et Forêts, note que l'Ardèche a été rendue flottable depuis Pont d'Aubenas et navigable depuis Salavas, ce qu'il vérifie personnellement en

<sup>4027</sup> ) Germer-Durand (E.) et Allmer (A.) : *Inscriptions antiques de Nîmes*, op. cit., n°168 et 200.

<sup>4028</sup> ) Régné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, t. I, pièces justificatives n° 2, p. 636-640.

<sup>4029</sup> ) Nous ne citerons pas les références des publications retenant la navigabilité de l'Ardèche comme un fait avéré. Nous renvoyons le lecteur à Levuillon (S.) : « Des nautes romains aux voyageurs romantiques : recherches sur la tradition de l'Ardèche navigable et flottable », art. cité, qui démontre clairement l'impossibilité technique de toute navigation sur l'Ardèche tout en présentant une bibliographie exhaustive sur la question.

<sup>4030</sup> ) AD 31, non coté, fonds de la Table de Marbre des Eaux et Forêts. *Inventaire général des titres, papiers renseignements procez verbaux plans figures et jugemens concernant la Réformation générale des Eaux et forestz au parlement de la Grande Maîtrise de Toulouse*, f°220.

embarquant de Vallon au Rhône <sup>( 4031 )</sup>. Observateur, il se rend toutefois compte que l'Ardèche n'est le plus souvent « qu'un ruisseau ou pour mieux dire un filet d'eau [barré par] plusieurs digues de grez et cailloux faittes par divers particuliers pour en divertir l'eau et faire tourner des moulins qu'ils ont basti le long d'icelle et mesme par divers pescheurs pour y tendre des chiches et canices » et émet des doutes sur l'utilité de ces travaux. En effet, ces aménagements sont vite remis en cause et la navigabilité de l'Ardèche ne perdure pas longtemps après l'abandon des transports de bois, si tant est qu'ils aient eu lieu massivement. Ainsi, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, soit moins de 200 ans après la descente de Louis de Froidour en 1668, les Ponts et Chaussées jugent que l'Ardèche est au mieux navigable depuis Saint-Martin d'Ardèche, soit sur 11 kilomètres, et flottable sur 24 kilomètres <sup>( 4032 )</sup>.

Comme le remarque De Froidour, l'Ardèche n'est le plus souvent qu'un « filet d'eau » ce qui interdit toute exploitation batelière pendant l'été, mais plus encore, elle se caractérise par son extrême irrégularité qui ne permet nullement d'y implanter des installations portuaires même légères. En effet, comment conserver un bateau un tant soit peu important lorsque l'on sait, par exemple, que l'Ardèche au niveau de Salavas a connu une crue de 16,8 mètres de hauteur d'eau au-dessus de son cours normal en 1664, de 14,72 mètres en 1772 et de 17 mètres pendant trois jours en 1827, avec régulièrement des crues avoisinant les 10 à 12 mètres. Bien que les hauteurs d'eaux de ces crues ne puissent être calculées, on peut en signaler quelques-unes de la fin du Moyen Age suffisamment importantes pour avoir fait l'objet d'une consignation par écrit, comme en 1362, en mai 1382, le 11 janvier 1407 ou de 24 mars 1476. La vitesse même des crues et leur brutalité sont impressionnantes, représentant un réel danger pour toute personne approchant l'eau au printemps et à l'automne alors que le temps n'est pas certain. Ainsi, la vitesse moyenne des crues est de 20 à 25 km/h au niveau de Vogüé et dans les gorges, en aval de Vallon, seule partie qui serait navigable. Elles prennent encore de la vitesse et de la hauteur, le niveau d'eau pouvant facilement passer de 1 à 2 mètres à l'étiage à plus de 20 mètres en moins de 4 heures. Ceci explique aisément que chaque crue majeure, même de nos jours avec des systèmes de prévisions perfectionnés, face le plus souvent plusieurs victimes <sup>( 4033 )</sup>.

La navigation médiévale et antique de l'Ardèche apparaît donc bien comme un mythe totalement infondé échafaudé autour d'une incertitude de lecture épigraphique du XIX<sup>e</sup> siècle, et rarement remis en cause par l'historiographie locale. Même si quelques barques ont pu emprunter l'Ardèche, comme c'est encore parfois le cas actuellement, pour entretenir les berges de la rivière, ce ne sont que des esquifs de toute petite taille dénués de toute utilité commerciale et ils ne peuvent aucunement remonter le courant impétueux des gorges et encore moins s'aventurer en amont de Vallon par manque de tirant d'eau. Les quelques rares mentions de bateaux sur l'Ardèche ne doivent donc être considérées

---

<sup>4031</sup> ) AD 07, B 146, f°54v°-58v°.

<sup>4032</sup> ) Levuillon (S.) : « Des nautes romains aux voyageurs romantiques : recherches sur la tradition de l'Ardèche navigable et flottable », art. cité, p. 195.

<sup>4033</sup> ) Les données sur les crues de l'Ardèche sont issues de Roudil (P.) : « Inondations du 22 septembre 1890 », art. cité.



que pour ce qu'elles sont : un trafic local et très ponctuel n'ayant pas de développement commercial significatif <sup>( 4034 )</sup>. Les seules circulations entre Rhône et Cévennes se font donc sur la terre ferme par le biais des chemins que nous venons de décrire.

Si la corporation des nautés antiques, attachés à la rivière *Atrica*, est bien liée à l'Ardèche, sans doute doit-il plus probablement s'agir de bateliers implantés le long du Rhône, non loin de la confluence, vers Saint-Just. Un port antique voire protohistorique y a en effet est localisé, à une centaine de mètres en amont de l'Ardèche, au lieu-dit des Plantades <sup>(4035)</sup>.

En matière routière, la situation du Bas-Vivarais calcaire est très différente de celle rencontrée ailleurs en Vivarais. Seuls deux grands axes d'importance première le traversent, ce qui est bien peu. Le premier est un chemin orienté nord-sud qui relie Privas à Alès en longeant le pied des Cévennes, constituant une véritable rocade desservant les chemins pénétrant vers le Massif-Central. Le second est la route de Pont-Saint-Esprit aux Cévennes. Exception faite de ces deux axes, le Bas-Vivarais ne connaît que des chemins assez locaux, régionaux tout au plus, qui ont avant tout des fonctions de desserte. Le cœur même du Bas-Vivarais fait figure de barrière que quelques routes franchissent bien, mais sans connaître un développement significatif. Nous sommes donc incontestablement dans un angle mort des circulations, à la différence du reste du Vivarais.

### **Chapitre 8 : Les chemins des Cévennes vivaroises**

Les Cévennes vivaroises s'étendent entre Gévaudan et Bas-Vivarais calcaire, d'Aubenas au nord, à Saint-Ambroix au sud. Région assez vaste, elles connaissent différentes situations documentaires selon les secteurs. Ainsi, la région de Largentièrre, au nord, ne compte pas au nombre des mieux documentées : aucun chartrier seigneurial important n'y a été conservé et le minutier notarial de Largentièrre est réduit à quelques registres épars. Cette piètre situation documentaire ne permet le plus souvent pas d'identifier avec précision un certain nombre d'itinéraires. Il est cependant possible d'en restituer le tracé général et de suggérer leur cheminement grâce aux sources postmédiévales. A l'inverse, au sud de Joyeuse, la situation s'améliore sensiblement grâce à plusieurs chartiers seigneuriaux, comme celui de Chambonas, ou, à une moindre échelle, celui de la maison forte de Ligonès, dit fonds de la Vigne. En outre, le sud des Cévennes est couvert par les minutiers importants de Joyeuse et des Vans.

On peut distinguer deux groupes d'itinéraires traversant les Cévennes. Le premier rayonne depuis Largentièrre, au nord, et Joyeuse, l'autre quittant le Bas-Vivarais calcaire au niveau des Vans au sud. Tous les axes reconnus, ou presque, convergent vers le chemin de Régordane entre Luc et Villefort.

#### **A- D'Aubenas, d'Uzer et de Joyeuse à Largentièrre, cartes n°197 à 198**

<sup>4034</sup> ) L'un des rares exemple de transport commercial est de 1652. Ce sont des soierie achetées en Vivarais et acheminées à Pont-Saint-Esprit « en descente sur l'Ardèche », mais un tel cas reste isolé dans la documentation (AM Pont-Saint-Esprit, BB 14, f°603-607, cité par Girard (A.) : « Pont-Saint-Esprit et le Vivarais à travers le trésor monétaire de Valbonne », art. cité, p. 87).

<sup>4035</sup> ) Travail en cours, renseignement communiqué par Eric Durand, archéologue A.F.A.N., centre Camille Jullian, Aix.

La ville de Largentière, point de départ de plusieurs itinéraires pénétrant à l'intérieur des Cévennes, n'est pas directement au pied du talus cévenol. Elle se trouve à quelques kilomètres en retrait de celui-ci. Nous devons donc décrire ici rapidement les itinéraires reliant la route de Privas à Alès, précédemment analysée, à cette localité. Trois axes convergent depuis le Bas-Vivarais calcaire vers Largentière

### a- D'Aubenas à Largentière

L'*itinere quo itur de Argentarie versus Albenacio* apparaît à de nombreuses reprises dans la documentation du secteur de Largentière, confrontant dans les toutes premières années du XVI<sup>e</sup> siècle des terres reconnues à l'abbaye de Mazan<sup>(4036)</sup>. Néanmoins, autour d'Aubenas, il n'apparaît pas expressément dans la documentation consultée, ce qui nous oblige à nous en remettre en partie au cadastre pour identifier son tracé jusqu'à l'approche de Chassiers.

A la sortie d'Aubenas, le chemin quitte la ville par la porte ouest, dite porte de Saint-Antoine<sup>(4037)</sup>, située non loin de l'hôpital du même nom. Sur les deux à trois premiers kilomètres, la route de Largentière se confond avec celle conduisant au Puy, précédemment décrite. Ce n'est qu'à partir de la Côte de Fontbonne que les deux itinéraires divergent. La route de Largentière oblique alors au sud, en direction d'Ailhon, passant par le quartier de Lazuel et par le Bois du Gleizal. C'est sans doute dans ce secteur qu'elle est mentionnée en 1173, au lieu-dit *al Gleizal*, où une parcelle achetée par l'abbaye des Chambons confronte « l'estrade neuve qui conduit à Aubenas »<sup>(4038)</sup>. Il est ici difficile d'identifier avec certitude l'ancienne route de 1173 et la nouvelle. Néanmoins, l'axe principal figurant au cadastre se différencie nettement d'un autre chemin, presque fermé et disparu de nos jours, qui sert de limite aux paroisses Saint-Loup de Mercuer et Saint-Etienne de Fontbellon. Alors que le chemin ancien forme une limite de paroisse, ce qui laisse penser qu'il est sans doute du haut Moyen Age, l'axe cadastré traverse la Plaine des Romptudes, toponyme évoquant pour sa part un défrichement plus tardif.

Ensuite, le chemin continue en direction d'Ailhon par le lieu-dit du Crouzet, où est implantée une grange de la chartreuse de Bonnefoy. Néanmoins, le charrier de cette dernière, renfermant peu de pièces sur ce domaine, ne nous apporte aucun renseignement. A proximité d'Ailhon, sans pouvoir localiser le toponyme, la route est probablement mentionnée en 1399 au *mansus de Rogeria*<sup>(4039)</sup>. D'Ailhon en direction de Largentière, la continuité de l'axe est nette sur le cadastre, passant par Laplanche, où il traverse le ruisseau d'Ailhon naissant, puis par Lestrade, toponyme aujourd'hui disparu mais figurant encore sur la carte de Cassini. Ensuite, il passe par Les Auriacs, Valcroze, Bois Viel pour arriver à Merzelet. Entre Ailhon et Merzelet, il constitue sur près de deux

<sup>4036</sup> ) AD 07, 3H 3, f°142.

<sup>4037</sup> ) AD 07, 2E 32, f°41.

<sup>4038</sup> ) AD 48, 6H 1, f°23.

<sup>4039</sup> ) AD 07, 39J 528, f°1.

kilomètres la limite des communes de Fons et d'Ailhon, mais Fons n'étant qu'un démembrement récent d'Ailhon, il ne faut pas y voir la preuve de l'ancienneté du tracé. A partir de Merzelet, son tracé est de nos jours moins net, mais quelques mentions médiévales nous servent alors de guide plus sûr.

Dans un terrier de 1501, l'*itinere quo itur de Argentaria apud Albenacium* est mentionné à de nombreuses reprises en limite du domaine de *Botelhe*, actuellement Bouteille, appartenant aux cisterciens de Mazan <sup>(4040)</sup>. De Merzelet à *Botelhe*, la route doit traverser la vallée de la Lande. Le hameau de Lande marque probablement le point de passage ancien, une cinquantaine de mètres en amont du pont de Lande qui est un ouvrage postmédiéval sur lequel la route actuelle passe encore. De Merzelet à Lande, il est possible de suivre la route ancienne sur le cadastre, probable héritière du tracé médiéval, passant par Coudouysse. Après avoir traversé la Lande, la route remonte vers Bouteille par un tracé partiellement effacé de nos jours, passant par Longe-Garde puis non loin des Juliennes. Au niveau du domaine de Bouteille qu'il borde, le chemin constitue la limite des communes de Chassiers et de Largentière. De Bouteille à Largentière, la route ancienne ne suit pas tout à fait le même tracé que l'axe actuel. En effet, celui-ci marque un net détour en direction du nord, mais ce n'est qu'un aménagement de roulage récent. Au contraire, l'axe ancien descend rapidement sur Largentière par les quartiers de Sainte-Foy et de Fanjeau. Pour finir, la route entre dans Largentière par la porte nord, dite porte du Mazel, dans le prolongement du pont du même nom <sup>(4041)</sup>.

## b- D'Uzer à Largentière

Un second axe permet de gagner Largentière depuis le Bas-Vivarais calcaire. Il quitte la route d'Aubenas à Alès au niveau d'Uzer. On le rencontre à plusieurs reprises dans la documentation de la fin du Moyen Age sous le nom d'*itinere publico quo itur de Uzernis apud Argentariam* <sup>(4042)</sup>. Deux tracés parallèles sont identifiables.

### D'Uzer à Largentière par la vallée de la Ligne

Au départ d'Uzer, ce chemin se confond sur quelques centaines de mètres avec la route d'Alès, dont il ne se sépare qu'au lieu-dit la Croisette, non loin de *Fontaynes*, ainsi que l'atteste une reconnaissance rendue en faveur de l'abbaye de Mazan en 1501 <sup>(4043)</sup>. De là, il faut ensuite se fier au cadastre pour gagner Largentière. La route qui y figure, à laquelle correspond encore l'axe actuel, semble pouvoir être identifiée avec le chemin médiéval. En effet, elle est confinée dans la vallée de la Ligne, entre la rivière au sud et un escarpement au nord, ce qui n'a nullement autorisé d'évolution du tracé au fil des siècles. Divers travaux à l'étude dans les années 1760 ne semblent pas avoir débouché

<sup>4040</sup> ) AD 07, 3H 3, f°140, 142, 144, 151v°.

<sup>4041</sup> ) ADA, 1J 529, f°60v°.

<sup>4042</sup> ) AD 07, 3H 3, f°150.

<sup>4043</sup> ) AD 07, 3H 3, f°150.

<sup>4044</sup> ), et tout au plus l'établissement de la voie ferrée a-t-il entraîné quelques changements ponctuels mineurs. On peut donc suivre la route par Le Ginestet et La Prade. Alors que la vallée de la Ligne se resserre, elle passe au droit de la maladrerie de Largentièrre, qui en 1501 confronte tout à la fois la route de Largentièrre à Aubenas et celle du manse de Ségalière, ce qui nous permet de la situer approximativement (<sup>4045</sup>). Ensuite, elle arrive au droit de la Porte de Ségalière, mentionnée en 1368 (<sup>4046</sup>), dite aussi Porte Basse au XVIII<sup>e</sup> siècle (<sup>4047</sup>), livrant accès à la ville de Largentièrre. Il faut néanmoins que le voyageur traverse la Ligne sur un pont, dont l'existence est attestée dès 1367 (<sup>4048</sup>).

### D'Uzer à Largentièrre par le nord de la vallée de la Ligne

Le second chemin que nous avons pu identifier passe au nord de la vallée de la Ligne, sur les reliefs séparant la Ligne de la Lande. Il se dirige en fait vers Chassiers ainsi que l'atteste un acte de 1480 mentionnant le « chemin d'Uzer à Chassiers » (<sup>4049</sup>). Néanmoins, au niveau du domaine de Bouteille, il croise la route d'Aubenas à Largentièrre permettant au voyageur de rejoindre sans difficulté la vallée de la Ligne. C'est peut-être encore de ce chemin dont il est question en 1506 au quartier du Roure, à Uzer, lorsqu'une terre confronte le « chemin d'Uzer à Largentièrre » (<sup>4050</sup>). Néanmoins, nous ne sommes pas parvenus à localiser avec précision le territoire du Roure.

Très court, puisque la distance d'Uzer à Largentièrre n'excède pas quatre à cinq kilomètres par les crêtes, le tracé de ce chemin est encore net de nos jours, même s'il est réduit à l'état de simple chemin vicinal. Partant d'Uzer, il passe par Malespine, puis Volpillère et Roustany, avant d'arriver à Bouteille où le voyageur oblique vers l'est pour descendre sur la ville de Largentièrre même.

### c- De Joyeuse à Largentièrre

Un troisième et dernier axe relie le Bas-Vivarais calcaire à Largentièrre. Celui-ci part de Laurac, en direction de Joyeuse, et apparaît en 1456 comme le chemin de Joyeuse à Largentièrre, alors qu'il confronte une parcelle de la famille Merzelet, de Largentièrre (<sup>4051</sup>).

<sup>4044</sup> ) AD 07, C 839, n°15.

<sup>4045</sup> ) AD 07, 3H 3, f°140 et 142.

<sup>4046</sup> ) AD 07, 1J 529, f°73v°.

<sup>4047</sup> ) Soulavie (G.) : *Histoire naturelle de la France méridionale*, op. cit., t. VII, pl. 1.

<sup>4048</sup> ) AD 07, 1J 529, f°60v°.

<sup>4049</sup> ) Nous ne connaissons que l'analyse de cet acte due à Albin Mazon. Cf. AD 07, 52J 99, p. 33.

<sup>4050</sup> ) Mazon (A.) : *Notice sur Uzer*, op. cit., p. 24.

<sup>4051</sup> ) AD 07, 39J 455, f°14.

A partir de Laurac, le chemin se sépare de la route d'Aubenas à Alès et se dirige vers Largentièrre au nord-ouest par un tracé que l'on peut encore nettement suivre, passant par le quartier de Monteil, qui l'amène au droit du *castrum* de Montréal. A la fin du Moyen Age, aucun droit de péage ne semble associé à ce château, pas plus qu'il n'en est associé à celui de Laurac au départ de la route. De là, la vallée de la Ligne, où arrive la route, se resserre en direction de Largentièrre. On sait qu'en 1456, elle y passe à proximité immédiate de la rivière, dans la même situation que l'axe actuel, ou presque <sup>(4052)</sup>. Enfin, la route passe au mas de Cegallièrre, et entre dans Largentièrre par la Porte de Sigalièrre, ou Porte Basse déjà évoquée.

Ces trois itinéraires venant d'Aubenas, Uzer ou Laurac convergent vers Largentièrre. Il est difficile de savoir si un péage était associé à ce château dès le Moyen Age. En effet, celui-ci n'apparaît assurément qu'au moment de sa suppression en 1737 <sup>(4053)</sup>. Toutes les pièces conservées auparavant ne le mentionnent nullement de façon expresse, mais portent le plus souvent sur les droits de leude et autres taxes indirectes pesant sur le marché et les foires du lieu <sup>(4054)</sup>. Il faut donc en conclure que le péage de Largentièrre est soit une création post médiévale, sans plus de précisions possibles, ou alors qu'il n'est pas attaché au château, à l'image de quelques rares exceptions rencontrées par ailleurs. Nous avons proposé que le péage, fasse partie des droits régaliens concédés à l'évêque de Viviers et qu'à ce titre, ils n'apparaissent pas spécifiquement dans la documentation, mais soit associé à ceux de Viviers et Bourg-Saint-Andéol <sup>(4055)</sup>.

La ville de Largentièrre, vers laquelle convergent les chemins venus du Bas-Vivarais calcaire, ouvre sur les Cévennes vivaroises. Plusieurs axes rayonnant depuis cette ville les traversent en direction du Velay et du Gévaudan. Néanmoins, la région de Largentièrre-Valgorge est incontestablement la plus mal documentée du Vivarais, ce qui ne permet pas de reconstituer le réseau routier nord cévenol avec une grande précision. Le plus souvent, il faut donc nous fier exclusivement, ou presque, à l'étude des cadastres, des compoix ou encore de la toponymie, appuyées sur quelques rares mentions médiévales. Cette piètre situation documentaire nous contraint malheureusement parfois à des descriptions sommaires d'itinéraires. Un premier groupe de chemins peut être identifié en direction du nord-ouest, rejoignant les abords de la vallée du Lignon.

<sup>4052</sup> ) AD 07, 39J 455, f°14.

<sup>4053</sup> ) AD 34, C 1799.

<sup>4054</sup> ) Il est vrai que la destruction des archives épiscopales de Viviers au moment de la Révolution nous prive d'un fonds documentaire majeur concernant Largentièrre, puisque l'évêque de Viviers et le chapitre étaient seigneurs dominants du lieu. Néanmoins, l'inventaire des pièces qui a été dressé au moment du brûlement ne laisse apparaître aucun document attestant de l'existence du péage au Moyen Age [André (M.) : « La destruction des archives ecclésiastiques du Vivarais », art. cité]. Il en est de même pour les divers documents épars conservés où pour lesquels nous possédons des analyses assez poussées qui ne mentionnent aucun droit de péage alors que les leydes et autres taxes portant sur les marchés et les foires y sont bien présentes [cf. principalement ceux présentés à la Commission des péages au XVIII<sup>e</sup> siècle : AN, H<sup>4</sup> 3085/2].

<sup>4055</sup> ) Cf. t. I, p. 395-393.

## **B- De Largentière au Velay et au Gévaudan par les abords de la vallée du Lignon, cartes n°199 à 201**

Deux chemins suivent approximativement la vallée du Lignon, soit au bord de la rivière, soit sur les crêtes qui la dominent au sud. Ils convergent ensuite tous deux vers Saint-Etienne-de-Lugdarès, Luc ou Pradelles.

### **a- De Largentière à la vallée du Lignon par le col de la Croix de Millet**

Le premier de ces axes rejoint Jaujac et La Souche, dans la vallée du Lignon, depuis Largentière, en passant par Prunet. Il est attesté en 1501<sup>(4056)</sup>. Nous n'en possédons toutefois qu'une seule mention ce qui ne permet pas d'en restituer le tracé avec une grande certitude. Il faut donc largement recourir aux descriptions de « l'ancien chemin » qui sont données au XVIII<sup>e</sup> siècle alors qu'il est question d'en modifier le tracé, ce qui ne sera semble-t-il pas fait<sup>(4057)</sup>.

Au départ de Largentière, sortant de la ville par la porte du Mazel, puis traversant la Ligne sur le pont du même nom, il se dirige ensuite vers le nord par la vallée de la Ligne, en contrebas de Chassiers. Nous savons qu'en 1501 il passe au mas *deux Fornals*, mais nous ne sommes pas parvenus à situer celui-ci<sup>(4058)</sup>. On peut toutefois proposer qu'il s'agisse de l'itinéraire suivant la Ligne au plus près, passant par le Moulinet puis le Cellier avant de rejoindre la route actuelle au niveau de Coulens. Aucun autre itinéraire ou vestige d'itinéraire n'est identifiable sur le cadastre. De là, la route se poursuit vers Rocher en passant probablement à Luthe et au Rouchas. Le cadastre permet de penser qu'entre ces deux hameaux, le tracé ancien ne marquait pas le virage serré vers l'est décrit par la route actuelle. Au contraire, s'inscrivant mal dans le parcellaire, il est probable que le tracé précédent ait continué droit, le virage n'étant qu'un aménagement de roulage.

Ensuite, la route arrive à Prunet où son passage est attesté en 1501<sup>(4059)</sup>. Peu avant Prunet, sans que nous soyons parvenus à le localiser avec précision, le toponyme Lestrade est mentionné en 1744<sup>(4060)</sup>. De Prunet à la vallée du Lignon, la route doit gravir le col de la Croix de Millet, en suivant un tracé proche de celui de l'actuelle R.D. 5. Ce n'est qu'après le col que le tracé ancien et le chemin actuel divergent. Alors que la R.D. 5 se dirige uniquement vers Jaujac, il est net que le chemin primitif se sépare au contraire en deux branches, l'une gagnant La Souche, l'autre Jaujac. Du col à La Souche, le relief tourmenté impose plusieurs circonvolutions au tracé, que l'on peut restituer passant par Combe Obscure et Les Pereyres, avant d'arriver à La Croze puis La Souche.

<sup>4056</sup> ) AD 07, 3H 3, f°137 et 143v°.

<sup>4057</sup> ) AD 07, C 840, n°84.

<sup>4058</sup> ) AD 07, 3H 3, f°143v°.

<sup>4059</sup> ) AD 07, 3H 3, f°137.

<sup>4060</sup> ) AD 07, C 839, n°10.

A La Souche, le chemin de Largentière rejoint la route d'Aubenas à Pradelles ou à Luc par la vallée du Lignon, précédemment décrite qui permet au voyageur de rejoindre le Massif Central.

### **b- De Largentière au col de la Croix de Bauzon par Joannas**

Alors que le chemin par la Croix de Millet présente un relief particulièrement difficile, il faut retenir l'existence probable d'un second itinéraire reliant également Largentière au col de la Croix-de-Bauzon, mais ne passant pas par le fond de la vallée du Lignon, ce qui lui épargne une rude montée. Toutefois, celui-ci ne figure dans aucun document médiéval consulté, mais cette situation ne doit pas surprendre. Outre la rareté des sources conservées sur le secteur, notons que le chemin reste cantonné sur une serre élevée, culminant à 1500 mètres, semblant comme toutes ces montagnes échapper au système de la tenure, soit qu'il s'agisse de directes seigneuriales parfois affermées à quelques éleveurs, ou encore de terres communales. Dans les deux cas, ces espaces n'apparaissent pas dans les terriers. Néanmoins, malgré le silence de nos sources, les caractères de la route comme la toponymie permettent de penser que nous sommes bien en présence d'un axe d'origine médiévale.

A la sortie de Largentière, cette route se dirige vers Tauriers, mais il ne nous est pas possible de préciser par quelle porte elle quittait la ville au Moyen Age. Au XVIII<sup>e</sup> siècle, elle sort par la porte ouvrant sur le flanc ouest de la fortification, à mi-distance entre le château et l'église et sans doute devait-il en être de même quelques siècles auparavant<sup>(4061)</sup>. De là, la route de Largentière à Tauriers, mentionnée en 1324<sup>(4062)</sup>, suit un tracé beaucoup plus direct que l'actuelle R.D. 305. Le tracé ancien, qui figure encore au cadastre napoléonien, gravit tangentiellement la pente en ligne presque droite jusqu'à Tauriers, sans marquer les nombreux virages de la route postérieure. A Tauriers, la route passe non loin du château, mais aucun péage ne semble associé à ce site, ni au Moyen Age, ni par la suite.

Par ailleurs, il faut signaler l'existence d'un axe rejoignant directement le chemin de Tauriers depuis la route de Joyeuse à Largentière sans passer par Largentière même. Il figure sur le cadastre napoléonien sous le nom de « chemin ferrat » et permet au voyageur désireux de ne pas s'arrêter à Largentière de quitter la vallée de la Ligne suivant un tracé plus doux<sup>(4063)</sup>.

Ensuite, après Tauriers, la route gagne Joannas en empruntant le même tracé que la route actuelle : sa bonne continuité et son excellente inscription dans le parcellaire nous semblent le gage de son ancienneté. A Joannas, tout comme à Tauriers, la route passe à proximité du château qui, bien qu'étant chef-lieu de mandement, ne perçoit, semble-t-il, aucun péage.

<sup>4061</sup> ) AD 07, C 840, n°60.

<sup>4062</sup> ) AD 07, 2E 7629, f°45v°.

<sup>4063</sup> ) Largentière, cadastre de 1839, section C dite du Roubreau.

Après Joannas, le toponyme Le Péage, à rattacher à celui de Borne, situé non loin du col de la Croix de Bauzon nous fournit l'axe général de la route. En effet, la présence d'un tel toponyme sur une serre isolée ne peut s'expliquer que par le passage d'une route venant de Joannas et continuant vers le col, en suivant la serre tout le long. De nos jours, à partir de Joannas, la continuité de la route est encore très nette, présentant des aménagements importants : murets de soutènement, pavage des sections les plus pentues, etc. Ce n'est pas pour autant un tracé de roulage, la largeur maximale n'excédant pas 1,5 à 1,8 mètre, sans compter la très forte pente qu'il présente en plusieurs points. Sans affirmer que de tels aménagements sont le fait du Moyen Age, sans doute sont-ils même plus certainement issus des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, nous pouvons penser que nous ne sommes pas pour autant face à une création *ex nihilo* de l'Ancien Régime. En effet, la documentation des Etats du Vivarais n'a conservé aucune trace de tels travaux. De Joannas au sommet de la serre de la Cham du Cros, la continuité de l'itinéraire est nette, passant par les hameaux de Blaunac, Vernet et par le bois de Mendon.

Une fois sur la crête de la Cham du Cros, à l'issue d'une montée de 300 à 400 mètres, le chemin n'a plus qu'à suivre le sommet de la serre, par le sommet de la Sucheyre, le flanc sud du Mont Aigu, le sommet de Méjean et le Ron de Trépayre. Il arrive ensuite au lieu-dit Le Péage, où devaient se percevoir les droits associés au château de Borne, connus depuis 1245 au moins <sup>(4064)</sup>. Le col de la Croix de Bauzon marque en effet l'entrée de la route dans le mandement de Borne. Ensuite, au niveau du col de la Croix de Bauzon, distant de quelques centaines de mètres, le chemin rejoint la route de la vallée du Lignon, bien renseignée celle-là, conduisant le voyageur jusqu'à Pradelles ou Luc.

Il est difficile de préciser l'importance de ces deux chemins reliant Largentièrre au col de la Croix de Bauzon. Très mal, voire pas du tout renseignés par la documentation médiévale, nous ne pouvons que formuler quelques remarques.

On peut fortement douter que le chemin par le col de la Croix de Millet et la vallée du Lignon soit un axe important à l'échelle du Vivarais. En effet, remarquons que son profil ne l'avantage pas. Pour aller de Largentièrre au Velay, le voyageur doit gravir les pentes sud du col de la Croix de Millet, culminant à 776 mètres, alors que Largentièrre n'est qu'à 200 mètres en moyenne, pour ensuite descendre sur la vallée du Lignon à 500 mètres seulement et finir par monter à plus de 1000 mètres au niveau du col de la Croix de Bauzon, soit au total plus de 1300 mètres de dénivelé en une vingtaine de kilomètres seulement. Il est donc invraisemblable que cet axe ait été privilégié par rapport à d'autres, beaucoup moins accidentés, reliant aussi le Velay au Bas-Vivarais calcaire. Sans doute avons-nous avant tout à faire à un axe régional d'importance moyenne.

La situation de la route par Joannas est sans doute différente. Tout aussi absente de la documentation, il ne faudrait pas pour autant en conclure que c'est un axe tout à fait secondaire. Au contraire, tout laisse penser que nous sommes en présence d'un axe relativement important. Tout d'abord, son caractère de chemin isolé interdit d'en faire un tracé de desserte locale. En effet, il ignore l'ensemble des localités de la région et, de ce

---

<sup>4064</sup> ) AD 48, 3J 6.



fait, ne se comprend que comme une route servant à relier Largentière aux confins vivaro-vellaves et vivaro-gabales. En outre, pourquoi un poste du péage de Borne aurait-il été implanté le long d'un axe mineur avant tout destiné à la desserte locale ?

En comparant la situation de ces deux itinéraires reliant tous deux Largentière au secteur du col de la Croix de Bauzon par des tracés très différents, ne peut-on pas constater la même situation que celle rencontrée en d'autres secteurs du Vivarais, comme par exemple entre Saint-Sauveur-de-Montagut et Mézilhac <sup>(4065)</sup> ? Une route, celle de Joannas, la plus simple d'un point de vue topographique, suit une ligne de crête élevée, à plus de 1000 mètres en moyenne. Néanmoins si aucun obstacle ne s'oppose au voyageur, à ces altitudes, la neige et le verglas ferment le passage une majeure partie de l'année : ce serait alors une route « d'été ». Par opposition, la route de la Croix de Millet, si elle présente un relief des plus accidenté, comme nous venons de l'expliquer, gravit tardivement le contrefort du Plateau, au droit de la Croix de Bauzon. Ceci limite indéniablement la distance à parcourir en altitude et les conditions hivernales épargnent donc une longue partie du trajet qui constituerait ainsi un trajet « hivernal ».

### **C- De Largentière à Luc par les abords de la vallée de la Baume, cartes n°202 à 207**

Au départ de Largentière, il faut encore décrire un axe cheminant sur les abords de la haute vallée de la Baume. Sans pour autant être bien documenté, nous possédons plus de textes à son sujet que pour les deux axes longeant la vallée du Lignon. Dès 1313, nous le trouvons mentionné comme *itinere publico* de Largentière à Luc <sup>(4066)</sup>. Présentant un tracé unique de Largentière jusqu'au château de Brison, il se divise ensuite en deux axes parallèles au moment d'affronter les reliefs des hautes Cévennes.

#### **a- De Largentière à Brison**

Après Largentière, le chemin se dirige vers Sanilhac, au sud-ouest de la ville. Il y est mentionné en 1370 <sup>(4067)</sup>. Cependant, la route actuelle conduisant à Sanilhac n'est qu'un aménagement moderne qui ne figure pas sur le cadastre de 1839 <sup>(4068)</sup>, le chemin ancien étant par contre encore bien représenté.

Sortant de la ville par la Porte de Sigalière, la route suit d'abord la vallée de la Ligne et passe non loin du château de Montréal. Il ne semble cependant pas, à aucun moment, que celui-ci ait prélevé de péage. Peu avant Montréal, la route quitte la vallée de la Ligne pour s'engager dans celle du Roubreau, modeste rivière qui, au début du XIX<sup>e</sup> siècle, est encore traversée à gué. Une fois en rive droite du Roubreau, elle s'élève en suivant la

<sup>4065</sup> ) Cf. supra, p. 206-212.

<sup>4066</sup> ) AD 48, E 77.

<sup>4067</sup> ) AD 07, 2E MJ 4, f°25v°.

<sup>4068</sup> ) Largentière, cadastre de 1839, section C dite de Roubreau.

ligne de crête séparant le Roubreau du ruisseau de Pézenas et passe par la Côte de Fereyre<sup>(4069)</sup>. Ensuite, on peut la suivre, s'inscrivant très bien dans le parcellaire, par le quartier de Faget<sup>(4070)</sup> puis par celui du Fez<sup>(4071)</sup>, avant d'arriver à Sanilhac même.

Depuis Largentière, un second chemin peut permettre de rejoindre Sanilhac. Mentionné en 1456<sup>(4072)</sup>, il se dirige vers la vallée du Roubreau en gravissant les crêtes dominant Largentière à l'ouest. Passant près de Tauriers, ce second axe rejoint le premier non loin du hameau de Laval, après avoir traversé le Roubreau. Néanmoins, il ne présente pas une bonne continuité, mais est constitué en fait d'une succession de chemins avec plusieurs carrefours.

Après Sanilhac, la route se dirige vers le château de Brison, situé sur un éperon dominant tout le Bas-Vivarais. De Sanilhac à Brison, la route passe non loin du hameau du Ranc, s'inscrivant toujours bien dans le parcellaire, ce qui laisse penser que ce n'est pas une création récente. Non loin du hameau de Mazon<sup>(4073)</sup>, elle se sépare en deux branches parallèles, l'une contournant le château de Brison par le nord pour gagner Valgorge, l'autre passant au sud par le Gua et les abords de Beaumont.

Probablement fondé dans la seconde moitié du XII<sup>e</sup> siècle, le château de Brison ne semble percevoir aucun péage, mais il est vrai qu'il n'est manifestement pas chef-lieu de châtelainie<sup>(4074)</sup>.

## b- De Brison à Loubaresse par Valgorge

En direction de Valgorge, la route contourne le sommet de Brison par le nord. Cependant, le tracé figurant sur le cadastre napoléonien témoigne de quelques aménagements de roulage, principalement au niveau du hameau de Brison. En effet, la route, qui décrit alors une épingle à cheveux, s'inscrit mal dans le parcellaire, ce qui est le signe d'une construction récente, au moins sur quelques centaines de mètres. Le tracé précédent est sans doute à chercher dans plusieurs limites de parcelles continues qui tracent une ligne droite évitant les virages récents. Peu après le carrefour où se séparent les routes nord et sud, le toponyme Chaussadjs peut évoquer le souvenir du passage de la route, aujourd'hui abandonnée<sup>(4075)</sup>. Au niveau du hameau de Brison, quelques centaines de mètres ont aussi été rectifiées au XVIII<sup>e</sup> siècle par la création de virages serrés ainsi

---

<sup>4069</sup>) Largentière, cadastre de 1839, section C dite de Roubreau.

<sup>4070</sup>) Sanilhac, cadastre de 1833, section B<sup>3</sup> dite de Sanilhac et Laval.

<sup>4071</sup>) Sanilhac, cadastre de 1833, section B<sup>2</sup> dite de Sanilhac et Laval.

<sup>4072</sup>) AD 07, 39J 455, f°8v°.

<sup>4073</sup>) Sanilhac, cadastre de 1833, section A<sup>2</sup> dite de Brison.

<sup>4074</sup>) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 63.

<sup>4075</sup>) Sanilhac, cadastre de 1833, section A2 dite de Brison.

qu'en témoigne le cadastre, mais le tracé primitif est encore nettement lisible. Au-delà, la route se dirige vers le quartier du Travers de Lestrade, au toponyme évocateur, passant au pied du sommet sur lequel se trouve le château de Brison <sup>(4076)</sup>. La disposition des portes du château laisse penser qu'une branche de la route a même pu y passer. En effet, une porte s'ouvre au sud-est, l'autre au nord-ouest, qui sont les deux directions du chemin. La porte du nord-ouest témoigne même d'une volonté forte d'aménager un accès dans cette direction, puisqu'elle a nécessité un travail considérable. Le cheminement a dû être ouvert en tranchée dans le rocher, une profonde entaille laissant passer un escalier rupestre <sup>(4077)</sup>.

Ensuite, la route se poursuit en direction de Rocles par Les Coulets. Là encore, des travaux de roulage sont aisément identifiables. Au niveau de Rocles, la route représentée sur le cadastre trace une longue boucle en direction de l'est. La topographie des lieux laisse toutefois penser que le chemin initial en direction de Valgorge suivait un modeste sentier en forte pente, cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle, conduisant directement au confluent de la Salindres et de la Baume en passant par Les Fontanelles et Le Sauze <sup>(4078)</sup>.

Une fois la Salindres traversée, la route longe la Baume en rive gauche par la Parot <sup>(4079)</sup>, Charliès et la Croix de la Murette <sup>(4080)</sup>. Seules quelques modifications semblent avoir été apportées au tracé ancien sur cette section. Elles concernent principalement les pentes encadrant la Croix de la Murette sur lesquelles des virages ont été aménagés pour adoucir la déclivité de la route. Il en est de même juste avant Valgorge, au niveau de Mage.

La route arrive enfin dans le secteur de Valgorge où elle est attestée au début du XV<sup>e</sup> siècle <sup>(4081)</sup>. Le toponyme Lestrade pourrait laisser penser que la route ne passe pas à Saint-Martin-de-Valgorge même, mais qu'elle s'élève rapidement au-dessus du village sur l'adret de la vallée de la Baume. Le cadastre nous apprend que la route passant à Lestrade n'est pas celle de Largentière à Valgorge, mais simplement l'axe local de Valgorge à Laboule <sup>(4082)</sup>. La route principale suit donc le fond de la vallée au même emplacement que l'axe actuel, confiné entre le très raide versant sud du mont Méjean, culminant à près de 1500 mètres, et la rivière.

<sup>4076</sup> ) Rocles, cadastre de 1833, section D3 dite de Nouzaret.

<sup>4077</sup> ) Cf. Brechon (F.) : « Chronique des fouilles d'Archéologie Médiévale : le château de Brison », art. cité.

<sup>4078</sup> ) Rocles, cadastre de 1833, section D1 dite de Nouzaret.

<sup>4079</sup> ) Rocles, cadastre de 1833, section E2 dite de Champussat.

<sup>4080</sup> ) Laboule, cadastre de 1842, section D2 dite du Monteil.

<sup>4081</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°120.

<sup>4082</sup> ) Valgorge, cadastre de 1842, section D2 dite du Villard.

Après avoir traversé Valgorge, la route se dirige en direction du manse de Freyssenet où son passage est attesté en 1409<sup>(4083)</sup>. Entre Valgorge et Saint-Martin, alors que la pente se fait plus raide, le tracé actuel et l'axe ancien divergent sensiblement, suite à des travaux réalisés tardivement, dans les années 1880<sup>(4084)</sup>. En effet, la route ancienne longe d'abord au plus près la Baume sur une section nettement cadastrée, puis arrive au hameau du Chambon. A partir de là, la route actuelle décrit de nombreux virages, alors que la route ancienne monte directement en direction du Couderc<sup>(4085)</sup>. Au Couderc, le toponyme La Planchette mentionné en 1411 atteste probablement de l'existence d'un aménagement sommaire destiné à permettre à la route de traverser l'un des nombreux petits ruisseaux descendant du Tanargue<sup>(4086)</sup>. Ensuite, la route gagne Freyssenet et les Sagnes<sup>(4087)</sup>. Pour finir, elle arrive rapidement à Loubaresse, porte du Plateau.

### c- De Brison à Loubaresse par le sommet de Malpas

A partir de Brison, un second axe permet de relier Largentière à Loubaresse sans passer par Valgorge, cheminant sur les serres dominant la vallée de la Baume au sud. Depuis Brison, il se dirige en direction du hameau du Gua, où il traverse la Baume. Jusqu'à ce hameau, on peut le localiser grâce au cadastre napoléonien par les quartiers de Pargues et de Ranc Courbier, n'ayant manifestement subi que quelques modifications de tracé mineures au niveau des secteurs les plus pentus<sup>(4088)</sup>. Le toponyme le Gua marque sans doute le point de traversée initial, avant que ne soit construit le pont du Gua, situé une centaine de mètres en amont, au niveau d'un rétrécissement du lit de la rivière, présentant des berges rocheuses élevées. Nous n'avons personnellement trouvé aucune mention médiévale de cet ouvrage<sup>(4089)</sup>. L'ouvrage actuel témoigne de plusieurs reconstructions qui laissent penser que des parties médiévales subsistent peut-être. Elles sont encore faiblement visibles à la base des culées, principalement en rive gauche. Il est malheureusement impossible d'en proposer une datation.

A partir du Gua, ou du pont du Gua, la route figurant sur la carte de Cassini décrit une longue boucle en direction du sud, l'amenant jusqu'à Beaumont. Il s'agit là d'un tracé de roulage récent, la continuité de l'itinéraire primitif étant très nette par le hameau de La

<sup>4083</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°9v°.

<sup>4084</sup> ) Mazon (A.) : *Voyage autour de Valgorge*, op. cit., note 175.

<sup>4085</sup> ) Valgorge, cadastre de 1832, section B<sup>3</sup> dite de Tanargue.

<sup>4086</sup> ) AD 48, 6J 1, n°399.

<sup>4087</sup> ) Valgorge, cadastre de 1832, section A2 dite de Freyssenet.

<sup>4088</sup> ) Sanilhac, cadastre de 1833, section A<sup>1</sup> dite de Brison.

<sup>4089</sup> ) Le dossier d'inscription de cet ouvrage sur la liste complémentaire des Monuments Historiques fait cependant état d'un document, dont l'analyse n'est pas donnée, indiquant que le pont existe déjà au milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. Aucune référence d'archive ne figure dans le dossier ce qui rend impossible toute vérification.

Roche. La route ancienne figure d'ailleurs encore au cadastre sous le nom de « chemin de Sanilhac à La Roche », puis de « La Roche à Valgorge » qui sont les vestiges de l'ancienne grande route, présentant une parfaite continuité ce qui ne serait vraisemblablement pas le cas pour de simples chemins vicinaux. Nous possédons encore le « Préambule concernant les ouvrages qu'il y a à faire au chemin depuis le lieu de Mouriau passant par le pont du Gat et la Roche de Beaumont », rédigé en 1701, qui atteste qu'à cette date la nouvelle route n'est pas encore en service <sup>(4090)</sup>. L'axe ancien s'élève rapidement sur l'ubac de la vallée de la Baume par de très courts lacets présentant une pente rédhibitoire pour tout trafic roulant. Il gravit alors une pente escarpée l'amenant de quelques 260 mètres au pont du Gua à plus de 800 mètres au droit du sommet de l'Habitarelle : il est alors compréhensible que l'aménagement de la route au XVIII<sup>e</sup> siècle ait nécessité la construction de cette boucle par Beaumont. Une fois sur la serre dominant Dompnac, la route ne peut que continuer vers l'ouest en passant par le versant sud du sommet du Malpas, bien nommé car formant une pente escarpée culminant à plus de 1100 mètres d'altitude. Ensuite, par le sommet de Mole, la Plaine de Sansibouge et la Croix de Triousse, la route arrive à Loubaresse qui marque son entrée sur le sud du Plateau, aux confins du Gévaudan et du Vivarais.

#### d- De Loubaresse à Luc

A Loubaresse, les deux routes que nous venons de décrire se rejoignent, puis la *strata publica*, mentionnée en 1397 <sup>(4091)</sup>, continue en direction de Luc par Saint-Laurent-les-Bains. Elles croisent à ce niveau la route venue de Joyeuse, sur laquelle se greffe un axe monté des Vans, pour continuer vers le Bez et au-delà vers Pradelles et le Velay par Chamlonge. A un tel carrefour, le château de Loubaresse ne pouvait que développer un péage, attesté en 1531 dans les comptes de transhumance des bergers de l'Hôtel-Dieu du Puy <sup>(4092)</sup>. Néanmoins, il n'apparaît pas dans la documentation médiévale.

De Loubaresse à Saint-Laurent-les-Bains, les vestiges du charrier de l'abbaye cistercienne des Chambons, distante de quelques kilomètres seulement, apportent des précisions sur le tracé. Ainsi, une terre située au quartier de Rousillard confronte la route en 1361, ce qui nous permet de savoir qu'elle suit le versant nord de la vallée du Mas de Truc <sup>(4093)</sup> comme le fait l'actuelle route de Loubaresse à Borne qui en est l'héritière. Ce n'est qu'à partir de la Roche Chabrière que la route de Borne, mentionnée en 1374 <sup>(4094)</sup> diverge de celle de Saint-Laurent-les-Bains et de Luc. Au niveau de Roche Chabrière, des aménagements de roulage moderne, sans doute issus des travaux de 1776, sont

<sup>4090</sup> ) AD 07, C 839, n°5.

<sup>4091</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°7.

<sup>4092</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quant les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 116.

<sup>4093</sup> ) AD 48, 6J 1, n°346.

<sup>4094</sup> ) AD 48, 6J 1, n°334.

repérables, se caractérisant par la construction de deux virages en lacet sur le flanc de la montagne de Vente<sup>(4095)</sup>. Le tracé précédent subsiste encore heureusement, aujourd'hui transformé en sentier de randonnée. De-là, la route arrive au Mas de Truc puis elle continue jusqu'à Conches. Au niveau de Conches, en 1277, une « planche » permet de traverser la Borne<sup>(4096)</sup>. Un procès-verbal de bornage des mandements de Borne et de Saint-Laurent daté de 1480, bien qu'il soit topographiquement difficile à interpréter, nous apprend que la route passe au quartier du Malpas, situé à la limite des deux juridictions, que l'on peut très probablement placer au niveau de la vallée de la Borne<sup>(4097)</sup>. Signalons ici la possible présence de fourches seigneuriales au passage de la Borne ainsi que le laisse penser la transaction de 1480 déjà citée.

Immédiatement après avoir traversé la Borne, au lieu-dit de la Croizette, se sépare la route de Saint-Laurent-les-Bains au col de la Croix-de-Bauzon. Elle passe par Borne où elle est attestée en 1344<sup>(4098)</sup>, puis par l'abbaye des Chambons.

Pour finir, passant par le Coufour et contournant l'Eygadel par le sud, la route arrive à Saint-Laurent, dominé par le donjon de son château auquel des droits de péage sont probablement attachés. Ils ne sont connus qu'au moment de leur suppression, en 1729<sup>(4099)</sup>, mais le château de Saint-Laurent est un site mal documenté, qui pour la fin du Moyen Age n'apparaît qu'à de très rares reprises, et ce pas avant le XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(4100)</sup>. A Saint-Laurent, la route de Largentière à Luc que nous décrivons coupe celle des Vans à Pradelles par Paris et Saint-Etienne-de-Lugdarès.

De Saint-Laurent à Luc, c'est un plan de travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle qui nous apporte les renseignements les plus précis. En effet, à la sortie du village de Saint-Laurent, la route doit franchir un dénivelé de plus de 250 mètres. Impraticable aux attelages, cette section motive des travaux entrepris en 1776 faisant l'objet d'un plan sur lequel figurent routes ancienne et nouvelle<sup>(4101)</sup>. Le tracé ancien, à la différence de la route projetée, quitte le village et s'élève très brutalement vers le château par une montée à plus de 25 %. Ensuite, elle gagne le hameau de la Felgère par la Croix du Pal. De la Felgère à la route de Régordane, sur une distance de quatre à cinq kilomètres, la documentation manque. Néanmoins, la continuité du tracé ne pose pas de problème et on peut sans aucun doute possible le suivre par Espervelouze et Rogleton, rejoignant le chemin de Régordane à la Croix de Rode. Le voyageur est alors à trois ou quatre kilomètres de Luc par cet axe.

<sup>4095</sup> ) AD 07, C 762.

<sup>4096</sup> ) AD 48, 6J 1, n°408.

<sup>4097</sup> ) AD 48, 6J 1, n°296.

<sup>4098</sup> ) AD 07, 1H 11.

<sup>4099</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3034/1, n°12.

<sup>4100</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 302.

<sup>4101</sup> ) AD 07, C 762.

La route de Largentière à Luc est certainement un axe majeur du Vivarais et se hisse peut-être même au rang des plus importants d'entre eux. Tout d'abord, remarquons que la route est dite allant de « Largentière à Luc » : elle est donc considérée comme reliant directement le Gévaudan au Bas-Vivarais. Ensuite, elle apparaît sous le nom de *strata publica* dans les quelques mentions que nous en possédons et non simplement comme un *itinere publico* <sup>(4102)</sup>. Pour finir, une requête des habitants de Saint-Laurent-les-Bains datée de 1434 indique que leur village *a de bonnes hostelleries et biens fournies en laquelle afflue grand peuple tant a l'occasion des bains chauds qu'on dit estre des vertues qui sont au dit lieu comme pour la situation de la ville et dit lieu qui sont assise sur le grand chemin qui vient des marchez de France, Montpellier et ailleurs* <sup>(4103)</sup>. Le développement de Largentière au pied de la route, à la limite du Bas-Vivarais est aussi un signe probable de l'importance de cette dernière. En liaison avec l'essor des mines qui culmine à la fin du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(4104)</sup>, la ville voit se développer des foires et s'affirme comme un centre urbain important à l'échelle de la région.

Si elle est importante, la route de Largentière à Luc est certainement aussi ancienne dans le Moyen Age, peut-être faut-il même y voir un tracé d'origine antique. Certes, les indices archéologiques permettant de penser que nous sommes face à un axe hérité de l'Antiquité manquent. La haute vallée de la Baume se caractérise pour l'heure par une large absence de découverte <sup>(4105)</sup>, mais il faut savoir que c'est sans doute l'une des régions les plus isolées du Vivarais, où les travaux publics susceptibles de mettre au jour des indices de sites sont rarissimes. Aucune prospection n'y a en outre été effectuée, sauf dans la région de Borne, débouchant sur la découverte d'un *oppidum* <sup>(4106)</sup>. Sur le plateau, seuls les bains de Saint-Laurent, plus précisément la source Saigne, ont fait l'objet d'une exploitation dès le début de notre ère, ainsi qu'en témoignent plusieurs découvertes anciennes <sup>(4107)</sup>. Par-delà l'archéologie et ses silences, le peuplement de la région à l'Antiquité tardive et au très haut Moyen Age est attesté par la *Carta Vetus*, premier cartulaire de l'église cathédrale de Viviers. Celui-ci mentionne la donation aux VI<sup>e</sup>-VII<sup>e</sup> siècles, de la vallée de Valgorge, de l'église Saint-Martin (de Valgorge), et de *alpes duas quae nuncupatur Taranicus*, qui ne sont autres que le Grand Tanargue et son voisin, le Petit Tanargue, précisant que ces terrains d'estive vont jusqu'à la Borne,

<sup>4102</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°7.

<sup>4103</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>4104</sup> ) Sur l'essor de Largentière, cf. t. I, p. 482-485. Sur les mines, cf. Girard (J.) : *Les mines médiévales de Largentière, Ardèche*, op. cit.

<sup>4105</sup> ) Aucun site ou indice de site n'est signalé dans Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit., ni n'a par la suite été enregistré par le Service Régional de l'Archéologie (renseignement communiqué par Ch. Fraisse, Centre de documentation archéologique d'Alba-la-Romaine).

<sup>4106</sup> ) Lefèvre (Cl.), Durand (E.) : *Les habitats groupés protohistoriques d'Ardèche, programme H 10, rapport trisannuel*, op. cit.,

<sup>4107</sup> ) Mazon (A.) : *Voyage autour de Valgorge*, op. cit., p. 72.

Saint-Laurent-les-Bains et la Ligne <sup>( 4108 )</sup>. Le secteur est donc indéniablement occupé, et l'église Saint-Martin, située sur le tracé routier même, existe déjà. L'exploitation d'alpages renvoie de plus directement aux circulations, puisqu'elle se fait probablement dans le cadre d'une transhumance avec le Bas-Vivarais voisin fournissant les terrains d'hivernage.

#### D- De Joyeuse à Luc et Pradelles par Sablières, cartes n°208 à 210 et 205

Mal renseigné par la documentation, cet axe est le plus souvent désigné comme la route « de Joyeuse à Sablières », puis « de Sablières à Loubaresse », localité où elle se greffe sur d'autres itinéraires plus importants pour gagner Luc ou Pradelles. Au départ de la route, Joyeuse s'affirme comme un centre urbain d'importance significative où passe aussi la route de Privas à Alès longeant tout le pied des Cévennes. Dès Joyeuse, le voyageur est soumis à un péage attesté dès 1253 <sup>( 4109 )</sup>.

##### a- De Joyeuse à Sablières

A la sortie de Joyeuse, la route se dirige d'abord vers Sablières, où elle est mentionnée en 1412 <sup>( 4110 )</sup>. Pour gagner Sablières, la route sort de Joyeuse par la porte nord du *castrum* et rejoint Ribes en passant par Les Fumades et la Croix de Vinchannes, selon un tracé encore continu que l'on peut aisément identifier sur le cadastre napoléonien. Tout au plus a-t-il fait l'objet de rectifications de tracé dans la descente sur le versant sud de la rivière d'Alune. Elles sont toutefois encore nettes sur le cadastre et visent à adoucir la pente, particulièrement forte dans ce secteur <sup>( 4111 )</sup>. Aucun pont médiéval n'est connu pour traverser l'Auzon et l'Alune qui séparent Joyeuse de Ribes. Si nous ne savons comment l'Auzon était franchie, notons qu'il existe un moulin sur l'Alune au point de franchissement dont la chaussée constitue sans doute un gué, mais rien n'atteste que ce moulin ait existé au Moyen Age.

Une fois l'Alune traversée, la route remonte en direction de Ribes. Là encore, une série de lacets témoignent d'aménagements de roulage que le cadastre permet de bien différencier du tracé ancien <sup>( 4112 )</sup>. La route ancienne remonte donc vers Ribes par le nord du hameau du Prat, puis par Gelly.

Ensuite, dans la traversée de la commune de Ribes, elle figure au cadastre comme la route « de Joyeuse à Saint-André-Lachamp ». En effet, le relief très tourmenté de la vallée de la Drobie ne permet pas à un chemin d'y passer sans difficulté afin de rejoindre Sablières en suivant un axe direct. Il doit donc passer plus au sud, par

<sup>4108</sup> ) Régéné (J.), Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., vol. 1, p. 636-640.

<sup>4109</sup> ) AD 07, 1H 11.

<sup>4110</sup> ) AD 07, 2E 10755, f°46.

<sup>4111</sup> ) Joyeuse, cadastre de 1809, section A dite de Vinchannes.

<sup>4112</sup> ) Ribes, cadastre de 1809, section B dite de l'Eglise.



Saint-André-Lachamp, ignorant Saint-Mélany. La route de Ribes à Saint-André suit un tout autre tracé que l'axe actuel. Alors que ce dernier passe au sud de la commune au prix de multiples virages au niveau des deux hameaux de Grandval, le chemin ancien, qui seul figure sur le cadastre de 1809, chemine directement sur une ligne de crête. Il passe donc par La Coste de Fabre, le Puech puis le Coq et l'Elze, ce qui lui évite de nombreuses circonvolutions, mais lui impose une forte pente <sup>(4113)</sup>.

De Saint-André-Lachamp à Sablières, la route figure au cadastre sous le nom de « chemin de la Croix de Fer à Ribes » <sup>(4114)</sup>. Beaucoup plus directe que le tracé actuel, elle suit la crête des vallées de la Drobie au nord et de l'Alune au sud, qui, par la Croix de Pierre, la Rochette et le Ranc de l'Âne amène le voyageur au col de la Croix de Fer, où il rencontre pour quelques centaines de mètres la route de Joyeuse à Saint-Laurent-les-Bains par Paris. Le passage de la route de Loubaresse par Sablières à la Croix-de-Fer est attesté en 1412 <sup>(4115)</sup>. Sur cette section, la très bonne inscription de la route dans le parcellaire et l'absence de tracé lié au roulage permettent de penser que le chemin représenté est l'héritier direct du tracé médiéval <sup>(4116)</sup>.

Au niveau du col de la Croix de Fer, alors que la route de Paris et de Saint-Laurent-les-Bains continue sur la crête, la route de Sablières que nous suivons s'oriente au nord et descend rapidement de la serre par un sentier qui n'existe plus dans son état antérieur aux travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, mais que l'on peut encore identifier en de nombreux secteurs grâce au cadastre napoléonien où il figure comme « chemin de Sablières à Joyeuse » <sup>(4117)</sup>. Il passe d'abord au lieu-dit de Cornis, avant de rejoindre, tangentiellement à la pente, le ravin du Ruisseau de Ravet qu'il traverse juste avant son confluent avec la Drobie, puis il traverse ensuite cette dernière. Un pont figure sur le cadastre napoléonien, mais nous ne l'avons pas rencontré dans la documentation. Ensuite, la route de Joyeuse est attestée entre la Drobie et Sablières même, à deux reprises, en 1413 <sup>(4118)</sup> et en 1438 <sup>(4119)</sup>. De la Drobie à Sablières, la route figurant au cadastre de 1809 est probablement l'héritière du tracé médiéval, aucun autre axe n'apparaissant sur le plan. Une fois la rivière franchie, elle monte brutalement par quelques lacets serrés et se dirige ensuite vers la maison forte de Ligonès, puis vers la Croix des Bancs, avant de rejoindre Sablières par un long détour dans la vallée des Ondes, imposé par le relief difficile <sup>(4120)</sup>. Au niveau de la maison noble de Ligonès, la

4113 ) Ribes, cadastre de 1809, section B dite de l'Eglise.

4114 ) Saint-André-Lachamp, cadastre de 1809, tableau d'assemblage.

4115 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°80.

4116 ) Saint-André-Lachamp, cadastre de 1809, section A de Lubac et D de La Rochette.

4117 ) Sablières, cadastre de 1809, section B dite de Ligonès.

4118 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°13v°.

4119 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°7, f°2.

route traverse le ruisseau de *Javerio* par un gué sur lequel Jean de Borne, seigneur de Ligonès, fait édifier un pont en 1479, ouvrage qu'il participe à financer par un legs de 10 florins<sup>(4121)</sup>.

De Ribes à Sablières, la route traverse le mandement de Beaumont, mais aucun péage ne semble avoir été associé à ce château, qui, il est vrai, est très mal documenté et de peu d'importance<sup>(4122)</sup>.

## **b- De Sablières à Loubaresse**

Au-delà de Sablières, la route se dirige vers Loubaresse, au bord du Plateau. Mieux renseignés par la documentation médiévale que la section Joyeuse-Sablières, deux axes parallèles peuvent être identifiés. L'un passe par la vallée de l'Onde, alors que le second suit la vallée de la Drobie jusqu'à sa source.

### **Par la vallée de l'Onde**

Cet axe suivant la vallée de l'Onde ne figure pas dans la documentation médiévale consultée. Remarquons cependant que les documents en notre possession sur Sablières, tous issus du charrier de Ligonès, concernent le sud et l'ouest de la paroisse, ignorant de ce fait la vallée de l'Onde ce qui peut expliquer ce silence des sources. Il apparaît toutefois au cadastre napoléonien comme « chemin de Sablières à Loubaresse »<sup>(4123)</sup>. Tout au long de son trajet, il s'inscrit bien dans le parcellaire et présente une très bonne continuité qui ne laisse subsister aucun doute sur son ancienneté.

Ce chemin se sépare de l'axe suivant la vallée de la Drobie au niveau de Sablières. Le cadastre le présente ensuite se dirigeant vers le pont du Gazalet, dont le toponyme évoque la présence d'un petit gué, puis gravissant la serre de Serrecourt, il arrive au manse de Serrecourt où il est peut-être mentionné en 1400 sous le nom de *via messaderia*<sup>(4124)</sup>. De là, suivant la ligne de crête, il traverse la forêt de Prataubérat, passe à la Croix de la Lauze puis rejoint la route venue de Largentière au niveau de la Croix de Triousse, à moins de cinq kilomètres de Loubaresse.

### **Par la vallée de la Drobie**

Ce second axe empruntant la vallée de la Drobie est, à l'inverse de celui passant par la vallée de l'Onde, très bien documenté.

Dès la sortie de Sablières, la *via messaderia* passe au lieu-dit du Malpas où elle est

---

<sup>4120</sup> ) Sablières, cadastre de 1809, section B dite de Ligonès et C dite de l'Eglise.

<sup>4121</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°5, f°12.

<sup>4122</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 3, p. 49.

<sup>4123</sup> ) Sablières, cadastre de 1809, tableau d'assemblage.

<sup>4124</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°48.

mentionnée en 1400 <sup>( 4125 )</sup>. Bien que non localisé avec précision, la forte pente du versant montagneux dominant Grimaldès correspond bien à un mauvais passage, sens du toponyme. Ensuite, passant par Les Traverses, elle arrive rapidement au niveau du *mansus de Bizalh*, actuellement le Bizal où elle est attestée en 1412 <sup>( 4126 )</sup> et où une planche lui permet en 1400 de traverser un modeste ruisseau <sup>( 4127 )</sup>. Face au manse de Bizal, un pont est signalé en 1410, mais il ne livre pas le passage à la route de Loubaresse, conduisant seulement au manse du Chambon, situé en rive droite de la Drobie <sup>( 4128 )</sup>. Après le Bizal, la route est encore mentionnée en 1400 au manse de Noujaret <sup>( 4129 )</sup> puis la *via messaderia eundo versus cruce Ferreyrol* (la Croix de Fer) passe en 1412, à proximité du manse d'Orcières, au lieu-dit du Triadou, évocateur de la transhumance <sup>( 4130 )</sup>. Pour finir, la route est encore mentionnée en 1398 au territoire des *Voltas*, que nous ne sommes pas parvenus à identifier mais qui semble se situer dans le secteur d'Orcières <sup>( 4131 )</sup>.

Après le manse d'Orcières, la route n'apparaît plus dans la documentation pendant plusieurs kilomètres. On peut toutefois penser qu'elle gagne le col de la Croix de la Femme Morte, situé au bord du plateau, où elle rencontre la route venue de Joyeuse ou des Vans par Paris. Là, elle se dirige ensuite vers Loubaresse en passant par la forêt de Prataubérat. Au bout de quelques centaines de mètres, elle se subdivise en deux branches.

La première, dont la continuité est évidente, se dirige vers le fond de la vallée de la Lichechaude, rivière qui est traversée au quartier de Lichechaude même. Ensuite, elle chemine sur la crête de la Bidousse, où passe en 1309 la *strata publica* de Loubaresse à Paris <sup>( 4132 )</sup>, puis elle arrive à la Croix de Saint-Jean, à la sortie ouest de Loubaresse. Cette branche figure encore au cadastre napoléonien de Loubaresse sous le nom de « chemin de l'Estrade », témoin de son importance passée <sup>( 4133 )</sup>.

L'autre branche possible oblique vers la forêt de Prataubérat peu après le col de la Croix de la Femme Morte. On peut la suivre par Palabart, puis par le pont de Bournet, où

4125 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°60.

4126 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°110v°.

4127 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°105.

4128 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°101v°.

4129 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°91v°.

4130 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°80.

4131 ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°32.

4132 ) AD 48, 6J 1, n°298.

4133 ) Loubaresse, cadastre de 1842, tableau d'assemblage.

la route est attestée dès 1264 <sup>( 4134 )</sup> puis en 1379 <sup>( 4135 )</sup>. Elle figure au cadastre de Sablières sous le nom de « chemin de Loubaresse à Joyeuse » <sup>( 4136 )</sup>. Après Bournet, la route suit la vallée de la Combarelle qui amène le voyageur directement à Loubaresse.

### c- De Loubaresse à Pradelles

A Loubaresse même, où se prélève un péage <sup>( 4137 )</sup>, le voyageur croise la route conduisant de Largentière à Luc, qui lui permet, s'il l'emprunte, de gagner le Gévaudan. Néanmoins, la continuation de l'axe que nous suivons le mène jusqu'à Pradelles. C'est vers cette ville que se dirigent les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy revenant de Provence au milieu du XVI<sup>e</sup> siècle. Les bergers ont alors scrupuleusement noté sur leur comptabilité qu'après Loubaresse, ils passent par le Bez. De Loubaresse au Bez, on peut penser qu'ils cheminent par Pratarabiât, puis par le pont de Bournet, qui n'est toutefois pas mentionné avant le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle <sup>( 4138 )</sup>. Une fois le ruisseau de Loubeyre traversé, la route passe à proximité immédiate de l'abbaye des Chambons puis remonte enfin vers le col du Bez.

Au-delà du Bez, après avoir acquitté le péage, la route continue vers Pradelles par la cham de Chamlonge, selon un tracé que nous avons déjà décrit, passant par l'auberge de Peyrebelle.

La route de Joyeuse à Pradelles ou Luc par Sablières n'apparaît pas comme l'un des axes majeurs de la région à la fin du Moyen Age. Jamais il n'est désigné comme le « chemin de Luc ou de Pradelles à Joyeuse ». C'est toujours le « chemin de Joyeuse à Sablières », puis de « Sablières à Loubaresse ». Néanmoins, il est dit de *via messaderia* à deux reprises au début du XV<sup>e</sup> siècle, ce qui interdit d'en faire un axe exclusivement local <sup>( 4139 )</sup>. On est donc probablement en présence de l'un des multiples chemins traversant les Cévennes, mais il est assurément de moindre importance que celui de Joyeuse à Luc par Paris ou encore, de Largentière à Luc par Valgorge.

Aucun élément ne permet de penser que c'est un axe d'origine antique. En effet, aucun élément ne vient accréditer l'idée que ce chemin puisse être antérieur au peuplement et à la mise en valeur de la haute vallée de la Drobie, qui ne semble pouvoir intervenir avant les siècles carolingiens. Aucun indice archéologique et aucun toponyme ne témoigne en effet d'une occupation de la vallée de Sablières avant les IX<sup>e</sup>-X<sup>e</sup> siècles <sup>( 4140 )</sup>.

<sup>4134</sup> ) AD 48, 6J 1, n°380.

<sup>4135</sup> ) AD 48, 6J 1, n°334.

<sup>4136</sup> ) Sablières, cadastre de 1809, tableau d'assemblage.

<sup>4137</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quant les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 116.

<sup>4138</sup> ) AD 48, 6J 1, n°79.

<sup>4139</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°80.

## E- Des Vans et de Joyeuse à Luc par Saint-Laurent-les-Bains, cartes n°211 à 215

Nous venons de décrire un premier axe reliant Joyeuse à Luc par Sablières et Loubaresse, tout en constatant que ce n'était pas une route majeure du Vivarais médiéval. En effet, l'essentiel des circulations se fait manifestement par un autre axe, reliant Les Vans et Joyeuse à Saint-Laurent-les-Bains par Peyre et Paris. On le rencontre très souvent dans la documentation désignée comme *strata publica* de Joyeuse ou des Vans à Paris, puis de Paris à Loubaresse ou encore Saint-Laurent. On nous dit même en 1343 qu'elle relie Montpellier aux marchés de France <sup>(4141)</sup>. Globalement bien renseignée, on peut suivre de près son tracé grâce à plusieurs fonds documentaires, à commencer par le chartrier de Chambonas, complété par les vestiges de celui de l'abbaye des Chambons, ou encore au travers des minutiers des Vans et de Joyeuse. En outre la route est suivie de Joyeuse au Plateau par les troupeaux transhumants de l'Hôtel-Dieu du Puy pour lesquels nous avons conservé les carnets de route de plusieurs bergers : ils nous serviront de guide sûr <sup>(4142)</sup>. Se basant sur ces comptes et sur les cadastres, mais en ignorant l'abondante documentation médiévale, l'itinéraire a été sommairement décrit à plusieurs reprises <sup>(4143)</sup>. De plus, les routes de la région de Joyeuse et des Vans ont fait l'objet d'un plan dressé au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle qui nous renseigne avec précision sur certaines sections moins bien documentées <sup>(4144)</sup>.

Deux branches quittent le Bas-Vivarais. La première part de Joyeuse et la seconde des Vans, pour se rejoindre au niveau de Peyre avant de continuer vers le Velay et le Gévaudan en suivant un tracé presque unique.

### a- De Joyeuse à Peyre

La route de Peyre quitte la région de Joyeuse en suivant deux tracés distincts, l'un partant de Joyeuse même, l'autre de Lablachère, à quelques kilomètres au sud.

### De Joyeuse à Cédât

La route de Joyeuse à Planzolles, Peyre et Paris, attestée en 1255 <sup>(4145)</sup>, quitte Joyeuse par la même porte que la route de Sablières, précédemment décrite. Elle s'en sépare cependant rapidement avant le quartier des Fumades, une fois l'Auzon traversée, puis

<sup>4140</sup>) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. 1, p. 66-67.

<sup>4141</sup>) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>4142</sup>) Merle-Comby (M.-C.) : « Quant les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité.

<sup>4143</sup>) Clément (P.-A.) : « Un itinéraire méconnu : l'ancien chemin de Nîmes au Puy », art. cité.

<sup>4144</sup>) AD 07, C 760.

<sup>4145</sup>) AD 48, E 248.

s'oriente au sud-ouest en direction de Salymes. De Joyeuse à Salymes, son tracé est encore bien conservé, très net et sans modification perceptible, passant par le hameau de Lestrade. Après Salymes, on peut encore suivre la route par Figéou, Bieuzet, Le Cable et, pour finir, Cédât, où arrive la branche venue de Lablachère.

### De Lablachère à Cédât

C'est le chemin de Lablachère qui est suivi par les troupeaux transhumants de l'Hôtel Dieu de 1531, déjà évoqués à maintes reprises <sup>(4146)</sup>. Une fois traversé le Chassezac au bac des Lèbres, les moutons se dirigeaient vers Montredon où ils quittaient la route du Bas-Vivarais pour s'engager sur celle des Cévennes. Ensuite, leur berger s'acquittait du péage de Joyeuse, perçu au lieu-dit du Péage, avant de gagner « Sédât », actuellement Cédât. Sur cette section, le chemin est encore connu de nos jours sous le nom de « chemin ferrat » ou « cami ferrat ». Il est très net, large et dégagé, et on peut encore le suivre sans difficulté au travers du plateau des Beauzon, par les quartiers de Bournassou et du Grand Bois.

### De Cédât à Peyre

Après Cédât en direction de Peyre, les comptes des bergers de l'Hôtel-Dieu ne nous renseignent pas avant le col de la Croix de Fer. Cependant, l'acte de partage des terres des seigneurs de Randon, en 1255, nous apprend que la *stratam antiquam movet de Paris et tendit versus Peyra et tendit usque Planzolas* <sup>(4147)</sup>. Cette dernière est encore signalée en 1372 à Planzolles <sup>(4148)</sup>. Sur les quelques kilomètres séparant Cédât de Planzolles, le tracé se confond avec celui de la route actuelle de Joyeuse à Peyre, passant par Pomeyrol et le Coulet.

Au-delà de Planzolles, la route actuelle en direction du col de la Croix de Fer dessine de nombreux lacets afin de ne pas opposer une pente trop raide au roulage : ces virages sont directement hérités du milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle <sup>(4149)</sup> et le tracé précédent est encore nettement identifiable tant sur le cadastre que sur nos cartes. Passant par le Champ Roux, le tracé ancien arrive au niveau de la Serre de la Justice qui marque la limite de trois mandements : Joyeuse au sud-est, Paris à l'ouest et Beaumont au nord. Ce toponyme rappelle encore sans doute la présence de fourches patibulaires plantées en limite de l'une des trois juridictions, en bordure de la route. Ensuite, la route sépare les paroisses de Saint-Genest-Lachamp et de Saint-Chaffre-de-Faugères, puis arrive au col de la Croix de Fer. A ce niveau, elle se confond sur une centaine de mètres avec la route de Joyeuse à Sablières, itinéraire secondaire permettant lui aussi de monter sur le

<sup>4146</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quant les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 116.

<sup>4147</sup> ) AD 48, E 248. Cet acte est bien de 1255 et non de 1251, contrairement à ce qu'indique P.-A. Clément dans son article déjà signalé portant sur la route de Peyre, où il reproduit une erreur de lecture constatée par ailleurs à plusieurs reprises dans l'érudition.

<sup>4148</sup> ) AD 07, 1J 152, f 85.

<sup>4149</sup> ) AD 07, C 760.

plateau, que nous avons précédemment décrit. De même, à la Croix de Fer, se sépare un probable chemin descendant en direction de Brès et de Payzac, puis rejoignant Les Vans. Il ne figure certes pas dans les sources consultées, mais apparaît au cadastre de Payzac comme « chemin des Vans à Saint-Laurent »<sup>(4150)</sup>, ou encore, sur celui de Saint-Jean-de-Pourcharesse, « chemin du Pas de Brès à la Croix-de-Fer »<sup>(4151)</sup>, ce qui ne laisse subsister aucun doute sur son origine et sa destination. On peut le suivre par Le Villaret, Le Courbarel puis La Tune, avant qu'il arrive au Pas-de-Brès, juste avant Payzac. Pourtant, rien n'indique qu'il ait été un axe important au Moyen Âge.

A la Croix de Fer, la route principale est incontestablement celle que nous suivons depuis Joyeuse, se dirigeant vers Saint-Laurent-les-Bains par Peyre. De la Croix de Fer à Peyre, le relief dicte très fortement le tracé : la route est confinée sur une étroite crête encadrée de deux ravins aux flancs abrupts ne permettant aucun changement de tracé, si bien que route médiévale et axe actuel se confondent en totalité.

Pour finir, c'est au niveau de Peyre qu'arrive la route principale venant des Vans.

## b- Des Vans à Peyre

La route des Vans à Peyre est la deuxième voie d'accès à l'itinéraire de Saint-Laurent-les-Bains, après celle de Joyeuse. Dès le départ de la route, le péage du mandement de Naves se perçoit aux Vans, poste attesté dès 1313<sup>(4152)</sup>. Ensuite, la route traverse le Chassezac sur le pont de Chambonas, mentionné dès le XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(4153)</sup>. Dès cette rivière franchie, une *strata publica* est mentionnée en 1404, correspondant probablement à celle de Saint-Laurent, mais ni son origine, ni sa destination ne sont indiquées dans l'acte<sup>(4154)</sup>. Après, la route quitte rapidement la vallée du Chassezac en se dirigeant vers le *mansus de Silve*, actuellement la Selve, où elle est attestée en 1413, puis la *strata publica* se poursuit en longeant la Serre de l'Embard vers le *mansus d'Assayras*, la Seyras, où elle passe aussi en 1413<sup>(4155)</sup>. Au-delà de Seyras en 1406 elle confronte encore une terre, située non loin de la Grange de Trouillas<sup>(4156)</sup>. A ce niveau, un long détour de la route actuelle vers l'est atteste de modifications de tracés liées à l'essor du roulage, sans doute effectuées suite aux études menées au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(4157)</sup>. Suivant ensuite le sommet de la crête, elle passe par le Cros du Loup, puis la ferme de Saint-Martin. A partir de là, elle forme la limite des

<sup>4150</sup> ) Payzac, cadastre de 1809, tableau d'assemblage.

<sup>4151</sup> ) Saint-Jean-de-Pourcharesse, cadastre de 1809, tableau d'assemblage.

<sup>4152</sup> ) Minard (P.) : « La charte de franchise des Vans de 1313 », art. cité, p. 18.

<sup>4153</sup> ) AD 07, 39J 27.

<sup>4154</sup> ) AD 07, 39J 33.

<sup>4155</sup> ) AD 07, 2E 1897, f°25.

<sup>4156</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°157.

paroisses de Notre-Dame-de-Thines et de Saint-Jean-de-Pourcharesse tout en figurant au cadastre de Saint-Jean sous le nom de « chemin de Peyre aux Vans »<sup>( 4158 )</sup>.

De là, la route gagne la Serre des Fourches, où l'*itinere publico* de Peyre<sup>( 4159 )</sup> devait probablement être bordé de fourches de justice, à la limite des mandements de Naves et de Lafigère<sup>( 4160 )</sup>. De là, suivant toujours la ligne de crête dont elle ne peut s'écarter, elle constitue sur plus de six kilomètres une longue limite de paroisses, puis passe par la Croix du Comte, le Meneyrol, avant d'arriver à Peyre.

### c- De Peyre à Saint-Laurent-les-Bains

Attestée à Peyre en 1255<sup>( 4161 )</sup>, la route passe en 1464 devant une auberge<sup>( 4162 )</sup>, sans doute celle où le berger de l'Hôtel-Dieu remontant en Velay en 1531 fait quelques dépenses<sup>( 4163 )</sup>, puis elle continue vers l'est en direction de Paris. Signalons qu'au col de Peyre se sépare aussi un chemin allant vers Sablières au nord, passant en 1410 par le *mansus del Mansus*<sup>( 4164 )</sup>, actuellement le quartier du Mas, permettant de rejoindre le coeur des Cévennes vivaroises, et au-delà Loubaresse, important carrefour où passent plusieurs routes précédemment décrites.

### De Peyre à La Fouette

Ensuite, de Peyre à Paris, le tracé de la route est encore net, suivant la crête séparant les vallées de la Thines et de la Drobie qui l'amène jusqu'au lieu-dit de l'Echelette, toponyme attesté dès 1464<sup>( 4165 )</sup>, où des ornières de roulement entaillent le substrat. Ensuite, après L'Echelette, le « grand chemin public » est mentionné en 1440 au lieu de « Pra Alligier », que nous ne sommes pas parvenus à identifier, mais qui doit se situer peu après L'Echelette, puisqu'il est sur la paroisse de Thines et non sur celle de Montselgues<sup>( 4166 )</sup>. Toujours au nord de la paroisse de Thines, la route est qualifiée de *strata vetus* en

<sup>4157</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>4158</sup> ) Saint-Jean-de-Pourcharesse, cadastre de 1831, tableau d'assemblage.

<sup>4159</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°155.

<sup>4160</sup> ) Laffont (P.-Y.) : *Châteaux, pouvoirs et habitats en Vivarais, X<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles*, op. cit., vol. III, p. 166.

<sup>4161</sup> ) AD 48, E 428.

<sup>4162</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>4163</sup> ) Merle-Comby (M.-C.) : « Quant les troupeaux de l'Hôtel-Dieu hivernaient en Provence », art. cité, p. 116.

<sup>4164</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°166.

<sup>4165</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>4166</sup> ) AD 07, 39J 89.



1464 <sup>( 4167 )</sup>. Au-delà, les deux toponymes successifs de Pierre Plantée, où se trouvent deux Montjoies, puis Bel Air et la Bombine jalonnent encore le tracé. Peu avant Paris, au niveau de La Fouette, la route se sépare en deux itinéraires parallèles.

### De La Fouette aux Bastidettes par Le Genest

Le premier axe que l'on puisse identifier, nette continuité de la route venue de Peyre, ne passe pas à Paris même, mais s'oriente vers l'est au niveau de La Fouette pour cheminer au bord du plateau de Montselgues, passant par Le Genest, où il est attesté en 1402 <sup>( 4168 )</sup>. Après Le Genest, la route arrive toujours en suivant la même ligne de crête aux Bastidettes, où le second tracé la rejoint.

### De La Fouette aux Bastidettes par Paris

Très nettement différencié de l'axe suivant la crête, il ne fait aucun doute que le chemin passant par Paris lui est postérieur. La chronologie des deux carrefours en fait très manifestement foi. A partir de la Fouette, la route rejoint le lieu-dit de Bourbal, toponyme évoquant très judicieusement l'état du chemin dans le bas-fond humide où il croise à gué le ruisseau de Petit-Paris. De Bourbal, la route monte en ligne droite jusqu'au *castrum* de Paris où une auberge est connue en 1464 <sup>( 4169 )</sup> et où un péage se lève depuis le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>( 4170 )</sup>. Au nord de Paris, le tracé est encore très net par Cheminas, puis en suivant la crête de la Serre de l'Estelle, jusqu'aux Cayres et enfin aux Bastidettes où il retrouve le premier tracé. Il est tentant de voir dans ce court dédoublement d'itinéraire, passant au *castrum* même, un axe lié au développement de ce dernier.

### Des Bastidettes à Saint-Laurent-les-Bains

A partir des Bastidettes, la route suit la ligne de crête conduisant au col de la Croix de la Femme Morte, section sur laquelle elle est attestée en 1309 <sup>( 4171 )</sup> et en 1397 <sup>( 4172 )</sup>. Au niveau de ce col, se sépare un itinéraire déjà décrit reliant Loubaresse : c'est ce chemin que les troupeaux de l'Hôtel-Dieu empruntent, abandonnant la route de Saint-Laurent. Ensuite, au col, la route de Saint-Laurent s'oriente à l'ouest, confrontant les domaines de l'abbaye des Chambons. Ainsi, en 1470, un bornage de ces derniers en direction de la seigneurie de Saint-Laurent nous indique que « le chemin public et ferrat appelé

<sup>4167</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>4168</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°86v°.

<sup>4169</sup> ) AD 07, C 605.

<sup>4170</sup> ) AD 48, E 428.

<sup>4171</sup> ) AD 48, 6J 1, n°298.

<sup>4172</sup> ) Fonds privé, archives de la Vigne, n°6, f°8.

vulgairement des Planchats » forme la limite des deux circonscriptions, le long de laquelle sont symboliquement plantées des fourches de justice <sup>(4173)</sup>. Encore bien localisé, le lieu des Planches permet de situer la route avec précision, cette dernière constituant encore la limite de la commune de Saint-Laurent sur plus de cinq kilomètres, passant par Méry, la Chap del Bosc, la Marquise, traversant la Lichechaude au pont de Ceytrou, peut-être mentionné en 1443 <sup>(4174)</sup>. De là, suivant le ruisseau de Saint-Laurent, la route arrive à Saint-Laurent-les-Bains où l'*itinere publico* de Saint-Laurent à Paris est attesté en 1318 <sup>(4175)</sup> et sans doute en 1283 <sup>(4176)</sup>. A Saint-Laurent, elle rejoint celle venant de Largentière qui conduit le voyageur en direction de Luc.

L'importance de la route de Joyeuse et des Vans à Saint-Laurent et Luc ne fait aucun doute. Mentionnée dès 1255, elle est à plusieurs reprises qualifiée de « grand chemin », de « chemin ferrat » ou encore tout simplement de « strata », et ce dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. Par ailleurs, tous les châteaux situés sur le passage de la route prélèvent un péage, sauf peut-être celui de Saint-Laurent qui est de création tardive dans le Moyen Age. Un poste de perception du péage de Joyeuse est même spécifiquement implanté sur le tracé de la route de Saint-Laurent dès son départ du Bas-Vivarais. Aux Vans, la construction du pont de Chambonas, majestueux ouvrage enjambant le Chassezac, est la conséquence directe du volume du trafic empruntant la route. Un simple chemin local n'aurait sans doute pas fait l'objet de tant d'attention débouchant sur la mise en place d'un ouvrage techniquement complexe. Enfin, en 1434, Saint-Laurent-les-Bains a *de bonnes hostelleries et biens fournies en laquelle afflue grand peuple tant a l'occasion des bains chauds qu'on dit estre des vertues qui sont au dit lieu comme pour la situation de la ville et dit lieu qui sont assise sur le grand chemin qui vient des marchez de France, Montpellier et ailleurs* <sup>(4177)</sup>. Une autre auberge installée à Paris est signalée en 1464, de même à Peyre, ces deux dernières ne se justifiant que grâce au trafic routier, puisqu'elles sont isolées en rase campagne.

Par ailleurs, on connaît quelques mentions du trafic ayant emprunté tout ou partie de la route. Tout d'abord, on sait qu'elle sert au XVI<sup>e</sup> siècle de draille de transhumance aux troupeaux de l'Hôtel-Dieu du Puy, ainsi qu'en témoignent les carnets de compte des bergers déjà évoqués.

Par ailleurs *Matteo Villani*, facteur des *Buonaccorsi*, auteur de l'*Istorie*, nous relate les péripéties d'une grande compagnie désireuse, en 1360, de gagner le Bas-Rhône depuis Lyon <sup>(4178)</sup>. Empêchée de suivre le fleuve, celle-ci s'oriente alors par la « Ricodane », le

<sup>4173</sup> ) AD 48, 6J 1, n°297.

<sup>4174</sup> ) AD 48, 6J 1, n°292.

<sup>4175</sup> ) AD 48, E 78.

<sup>4176</sup> ) AD 07, 39J 86.

<sup>4177</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>4178</sup> ) Villani (M.) : *Istorie*, ch. XXIII, col. 642 ; cité par Imberdis (F.) : *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, p. 67.

chemin de Régordane, puis elle oblique vers Pont-Saint-Esprit après avoir contourné les troupes censées l'arrêter. Sans doute que cette bande a suivi le chemin de Régordane jusqu'à Luc, pour ensuite descendre au travers des Cévennes par Joyeuse ou Les Vans, avant de continuer vers Pont-Saint-Esprit par l'une des routes précédemment décrites. Si cet épisode ne nous renseigne pas précisément sur le trafic empruntant la route des Vans et de Joyeuse, on peut au moins supposer qu'une grande compagnie ne choisit pas pour se déplacer une succession de sentiers détournés. Elle emprunte au contraire les principaux axes, suivant les flux commerciaux, les marchands constituant des proies intéressantes.

De même, nous avons déjà évoqué le personnage d'un maquignon de Luc, Jean de Ferrière, ayant fait de mauvaises affaires à Barjac, alors qu'il revenait de vendre des bestiaux en Provence. Passant par Barjac, tout laisse penser que ce dernier est descendu de Luc soit par Les Vans, soit par Joyeuse, et qu'il s'apprêtait à suivre le même chemin au retour, s'il n'avait pas commis divers méfaits chez l'aubergiste où il a passé la nuit. <sup>(4179)</sup>

Enfin, signalons l'exploitation des sources thermales de Saint-Laurent, dont on nous dit en 1434 qu'elles drainent *grand peuple* <sup>(4180)</sup>, sans pour autant surestimer le nombre de personnes allant « prendre des eaux » au XV<sup>e</sup> siècle.

La route de Joyeuse et des Vans à Saint-Laurent et Luc est aussi empruntée par un trafic muletier important, transportant principalement du vin, ainsi qu'en témoignent plusieurs contrats de transport, ou encore de vente, plaçant les aubergistes de Saint-Laurent en position d'intermédiaire entre les producteurs du piedmont cévenol et les acquéreurs du Velay et du Gévaudan <sup>(4181)</sup>.

Pour finir, notons que le relatif déclin du chemin de Régordane aux deux derniers siècles du Moyen Age se fait au profit des axes reliant Le Puy, Pradelles et Luc au Bas-Vivarais, à l'Uzège, et par-delà aux régions du Bas-Rhône <sup>(4182)</sup>. D'autre part ce mouvement est probablement dû à l'ouverture du pont de Saint-Saturnin-du-Port au tout début du XIV<sup>e</sup> siècles qui attire les circulations devant traverser le fleuve, alors que l'implantation de la papauté à Avignon fait de cette cité un centre majeur. A ce sujet, nous avons déjà évoqué les routes empruntées par les Foréziens se rendant dans le midi de la France qui se détournent de la Régordane de façon très nette au profit de la vallée de l'Ardèche et d'Aubenas, ou encore de la route de Saint-Laurent-les-Bains à Joyeuse ou aux Vans <sup>(4183)</sup>.

Il a souvent été affirmé, à la seule vue de l'utilisation des eaux thermales de Saint-Laurent-les-Bains au premier siècle, que la route de Joyeuse à Luc était d'origine

<sup>4179</sup> ) AN, JJ 147, n°300, f°136.

<sup>4180</sup> ) AD 34, A 10, f°267v°.

<sup>4181</sup> ) Cf. t. I, p. 206.

<sup>4182</sup> ) Cf. infra, p. 593-597.

<sup>4183</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez...*, op. cit., p. 356.

antique. Néanmoins, hormis ce seul indice, rien d'autre ne vient attester d'une quelconque occupation des abords du tracé au début de notre ère. Il nous semble donc difficile d'être catégorique en la matière. Tout au plus peut-on affirmer que nous sommes en présence d'une route existant déjà durant le haut Moyen Age. En effet, elle sert pendant plus d'une quinzaine de kilomètres, en différentes sections, de limites de paroisses, et ce indépendamment des lignes de relief. En outre, il est net que la route initiale évite le *castrum* de Paris par l'est. Seul un second axe y passe, destiné à desservir ce centre de peuplement issu de l'incastellamento. Pour finir, rappelons que la route est qualifiée de *strata veteris* dès 1255, qualificatif qui se rencontre encore à plusieurs reprises par la suite. Néanmoins, la question reste ouverte : à quel « nouvel itinéraire » renvoie ce qualificatif d'ancien ? S'agit-il de la route par Sablières que nous avons déjà évoquée et pour laquelle nous avançons qu'elle peut difficilement être altimédiévale ? C'est possible, mais rien ne l'assure. On peut aussi penser qu'il s'agit là d'un qualificatif répondant à un essor général des routes de cette partie des Cévennes. Le chemin de Saint-Laurent, hérité du haut Moyen Age, serait dit « vieux » en raison de la densification globale du réseau routier local lié aux grands défrichements et à une meilleure mise en valeur d'une région restée jusque-là très sauvage.

#### F- Des Vans à Villefort, cartes n°216 et 217 puis 222

La ville des Vans est aussi reliée à Villefort en direction de l'ouest, située sur le chemin de Régordane. La *strata publica* des Vans à Villefort est très souvent attestée comme confront de parcelles localisées dans la moyenne vallée du Chassezac, la plus ancienne mention que l'on en connaisse datant de 1288 <sup>(4184)</sup>. Bien documenté sur la première moitié du trajet, essentiellement grâce au charrier de Chambonas et à un terrier du prieuré de Bonnevaux, le tracé est facile à identifier. Ce n'est qu'à l'approche de Villefort que les sources se font plus rares. Un dépouillement exhaustif des archives des nombreux notaires de cette ville serait sans doute en mesure d'apporter d'intéressantes précisions, mais nous ne sommes pas en mesure de nous y livrer, et les quelques sondages effectués se sont avérés infructueux.

La route sort des Vans par la porte ouest du bourg, située dans le prolongement de la rue du marché. Remarquons que la route de Villefort se situe aux Vans dans la continuation directe de celle venue de la vallée du Rhône précédemment décrite. Le bourg même des Vans, situé dans le mandement de Naves, est un poste de perception du péage associé à ce château, attesté dès 1313 <sup>(4185)</sup>. Il est vrai que le château de Naves est éloigné de la route, alors que celle-ci traverse intégralement le bourg des Vans, centre commercial attirant indéniablement les circulations, ce qui facilite sans doute la perception du péage.

Immédiatement après Les Vans, la *strata publica* de Villefort est attestée en 1288 au territoire du *Boycede*, actuellement Boissède <sup>(4186)</sup>, où elle confronte une terre reconnue au prieuré de Bonnevaux. De là, toujours en 1288, son passage est attesté au *Collet*,

<sup>4184</sup> ) AD 30, 1J 591.

<sup>4185</sup> ) Minard (P.) : « La charte de franchise des Vans de 1313 », art. cité, p. 18.

actuellement Les Coulets, où se sépare la route conduisant à Naves <sup>(4187)</sup>. Le toponyme L'Estrade subsistant encore de nos jours permet de la situer avec précision. Remarquons qu'elle suit globalement le même tracé que l'axe actuel, tout en cheminant quelques dizaines de mètres plus au sud, sur le flanc de la Serre du Cocu. De là, toujours sur le territoire de la paroisse de Naves, la route passe au *mansus de Barbaladis*, que nous ne sommes pas parvenus à identifier, où elle confronte une terre en 1380 <sup>(4188)</sup>. Ensuite, elle arrive au droit de la Serre de Fabrègues, où son passage est attesté toujours en 1288 dans le terrier du prieuré de Bonnevaux <sup>(4189)</sup>. Pour finir, l'*itinere publico* confronte en 1392 une châtaigneraie située au territoire de la Chapelle, sur la paroisse de Gravières <sup>(4190)</sup>.

En direction de Villefort, la documentation se fait rare et il faut essentiellement se fier à des sources postmédiévales afin de pouvoir préciser le tracé routier. Malheureusement, le plan des routes de la région des Vans dressé au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle, que nous avons déjà exploité à plusieurs reprises, ne peut nous être d'aucun secours. En effet, il ne représente que la partie de route déjà bien connue par les sources médiévales mais ne s'étend pas plus loin vers l'ouest <sup>(4191)</sup>. Seule la carte de Cassini permet de suivre la route par le mas de Folcheran, puis par celui de La Font, et enfin par Les Combes. Sur cette section, la continuité de l'axe est nette, dans le prolongement de la section bien attestée au Moyen Age. On ne peut donc pas douter que ce soit le bon chemin. Néanmoins, après Les Combes, l'axe figuré sur la carte de Cassini peut encore être l'héritier du tracé médiéval, bien différent de la route actuelle. En effet, cette dernière demeure à mi-pente, passant par Le Bosc Viel et Les Ribes. Elle évoque indéniablement un tracé de roulage, alors que le tracé de la carte de Cassini gravit la pente du Bosc Viel pour rejoindre directement le hameau des Rousses. Du Plos à La Rousse, elle a disparu des cartes actuelles, mais le cadastre permet encore de la situer. Après La Rousse, restant sur la crête de Montchamp, la route est mentionnée en 1385 non loin des Malons <sup>(4192)</sup>. A ce niveau vient se greffer sur la route que nous suivons depuis les Vans, le chemin venu de Saint-Ambroix par Malbosc. Ensuite, elle reste confinée sur la crête de Becassin et gagne le col du Mas de l'Ayres.

Au-delà du Mas de l'Ayres, la route se poursuit vers Villefort par le nord du Truc de Samblonet, puis le Mas Rouge, avant d'arriver soit au Collet de Villefort, au sud de la ville,

<sup>4186</sup> ) AD 30, 1J 591, f°1v° et 9v°.

<sup>4187</sup> ) AD 30, 1J 591, f°4v°.

<sup>4188</sup> ) AD 07, 2E1345, f°33v°.

<sup>4189</sup> ) AD 30, 1J 591, f°13v°

<sup>4190</sup> ) AD 07, 39J 36.

<sup>4191</sup> ) AD 07, C 760.

<sup>4192</sup> ) AD 34, 2E 96/36, acte n°47.

au niveau du *castrum* de Montfort, soit à Villefort même en passant par le Devès. Même si nous n'avons trouvé aucun document médiéval attestant le tracé, tout laisse penser qu'il ne correspond pas à une création moderne liée au roulage. D'une part, il est dans la stricte continuité des sections assurément médiévales, d'autre part il ne présente aucun aménagement de roulage flagrant, permettant à un attelage d'éviter une forte rampe par une succession de virages.

Pour finir, à Villefort ou au Collet de Villefort, la route des Vans rejoint le chemin de Régordane, qui conduit ensuite le voyageur en direction de Pradelles et du Puy au nord, ou d'Alès vers le sud. A ce niveau le château de Villefort prélève un péage attesté dès 1269<sup>(4193)</sup>. En outre, plusieurs axes quittent la région de Villefort en direction du Gévaudan, dont un aboutit presque au niveau du bourg de Villefort. Il quitte le chemin de Régordane non loin du château d'Altier, qui prélève un péage à la fin du Moyen Age<sup>(4194)</sup>. Suivant la vallée de l'Altier, il remonte ensuite par Le Bleymard, jusqu'au château du Tournel où se prélève un second péage<sup>(4195)</sup>, puis se dirige vers Mende en descendant la vallée du Lot jusqu'à la cité gabale, passant par Bagnols<sup>(4196)</sup>.

Il est difficile de cerner l'importance de cette route aux derniers siècles du Moyen Age. Aucun document ne nous renseigne sur le trafic l'empruntant et tout au plus est-on en mesure de constater que c'est l'un des axes qui ouvre le plus directement Mende et le coeur du Gévaudan sur le Bas-Vivarais sur l'Uzège et le bassin du Bas-Rhône. Cependant, on ne peut nullement considérer ce constat à caractère géographique comme un élément de preuve et aussi, nous faut-il rester prudent en affirmant que l'on est en présence d'un axe important. Plus sûrement, constatons que la route du Rhône aux Vans, puis des Vans à Villefort, constitue l'axe de développement du bourg des Vans, structuré autour du chemin. En outre, dès le XIII<sup>e</sup> siècle, le chemin est, à maintes reprises, qualifié de *strata publica* avant le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle, ce qui laisse penser que ce n'est pas un chemin local.

S'il nous est difficile de déterminer l'importance exacte de cette route à la fin du Moyen Age, ses origines restent, elles aussi, mal renseignées. Jamais indiquée avant 1288, rien ne permet de penser qu'elle soit très ancienne. En effet, aucune découverte antique ne jalonne son parcours, et l'absence de toute documentation altimédiévale sur ces confins du Vivarais et de l'Uzège ne nous permet pas de compléter éventuellement les lacunes de l'archéologie. On peut toutefois remarquer que la route des Vans à Villefort prolonge un axe que nous considérons comme assurément altimédiéval, si ce n'est antique, venant de Pont-Saint-Esprit par Barjac. En outre, il vient se greffer sur le chemin

<sup>4193</sup> ) AD 48, G 120. Analyse publiée dans Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. 3, p. 112-113

<sup>4194</sup> ) AD 48, G 130.

<sup>4195</sup> ) AD 48, G 255.

<sup>4196</sup> ) Popularisé par l'érudition lozérienne sous le nom de *via soteyrana*, bien que ce dernier ne figure pas dans la documentation médiévale, cet axe n'a pas fait l'objet d'étude récente, mais son identification dans différents ouvrages anciens semble correcte. Cf. par exemple Costecalde (L.) : « Etudes sur la baronnie du Tournel », art. cité.

de Régordane qui est, lui aussi, probablement d'origine antique. Pour finir, la continuation de la route des Vans à Villefort vers Mende passe à proximité du mausolée antique de Lanuéjols et de Bagnols-les-Bains, alors que les hautes vallées du Lot et de l'Altier se signalent par une densité de découvertes archéologiques supérieure à la moyenne gévaudanaise <sup>(4197)</sup>. On peut donc remarquer que la route des Vans à Villefort s'insère bien dans un ensemble viaire antique cohérent, tout en permettant un débouché direct du sud de la cité gabale vers le sillon rhodanien. On ne peut cependant rien affirmer de plus.

## G- De Saint-Ambroix à Villefort, cartes n°218 à 222

Deux derniers axes traversent les Cévennes vivaroises, quittant les confins du Vivarais et de l'Uzège à Saint-Ambroix, pour gagner eux aussi Villefort. Très mal renseignés par la documentation médiévale consultée, il est difficile de leur assigner un tracé précis sans l'aide du cadastre napoléonien où ils figurent encore nettement en de nombreux tronçons. Le premier de ces deux chemins passe par Malbosc au nord, et le second suit d'abord la vallée de la Cèze avant de s'élever vers Aujac.

### a- De Saint-Ambroix à Villefort par Malbosc

La route nord de Saint-Ambroix à Villefort, passant par Malbosc, a parfois été baptisée « draye des Malons » par l'érudition locale <sup>(4198)</sup>, bien qu'aucune source ne vienne accréditer cette appellation strictement contemporaine et fantaisiste.

### De Saint-Ambroix à Malbosc

A partir de Saint-Ambroix, cette route se confond dans un premier temps avec celle conduisant à Aubenas, précédemment décrite. Rappelons uniquement ici que cette dernière passe par Saint-Brès puis Courry, suivant un tracé assez proche de celui de la R.N. 104. A partir de Courry, le tracé s'oriente vers l'ouest, passant par le col de la Pierre-Morte, puis, descendant dans la vallée de la Ganière, il arrive à Chavagnac et l'Habitarelle. C'est à ce niveau que le chemin conduisant à Villefort se sépare de celui d'Aubenas, le premier continuant vers l'ouest alors que le second s'oriente au nord en suivant la vallée de la Ganière sur encore quelques centaines de mètres.

A ce niveau, la route entre dans le mandement de Malbosc. Ce château est prétexte à percevoir un péage dont l'existence est attestée dès 1269 lorsque le seigneur de Randon en affranchit l'ensemble des habitants de ses terres <sup>(4199)</sup>. Nous ne connaissons cependant aucun point de perception précis, bien qu'il ait logiquement dû exister, le château étant loin de la route.

A partir de là, la route se divise en deux branches parallèles, l'une cheminant par le nord de Malbosc, l'autre par le sud.

<sup>4197</sup> ) Fabrié (D.) et Provost (M.) dir. : *Carte archéologique de la Gaule romaine, La Lozère, op. cit.*, p. 45 à 48.

<sup>4198</sup> ) Clément (P.-A.) : *Les chemins à travers les âges en Cévennes et Bas-Languedoc, op. cit.*, p. 40-41.

<sup>4199</sup> ) AD 48, E 248.

### De Malbosc aux Malons par la crête de la Loubière

A partir de l'Habitarelle, la route sud figure au cadastre napoléonien sous le nom « d'ancienne route de Saint-Ambroix à Villefort »<sup>(4200)</sup>. On peut la suivre par L'Habitarelle<sup>(4201)</sup>, Les Combres et Combe Chalve jusqu'à Fermigère<sup>(4202)</sup>. Au niveau de Combe Chalve, plusieurs lacets s'inscrivant mal dans le parcellaire laissent penser à un aménagement de roulage récent, alors qu'un sentier direct coupant tous les virages subsiste, pouvant être l'héritier du tracé initial.

Après La Fermigère, au niveau de Malbosc, la route gravit rapidement la Serre de l'Aubrias, puis se dirige en suivant la ligne de crête vers le Bartras et la Loubière. De là, elle continue sur la ligne de crête qui l'amène directement et sans rupture par le col du Pétas, la Garde de Dieu et la Serre de Granval jusqu'aux Malons, village après lequel elle se greffe sur la route des Vans à Villefort, au niveau de la Taillade.

### De Malbosc aux Malons par la crête de la Fage

Contrairement à la route sud qui quitte rapidement la vallée de la Ganière, le chemin nord, y demeure sur plusieurs kilomètres, se confondant dans un premier temps avec la route des Vans à Saint-Ambroix, précédemment décrite. Ce n'est qu'une fois l'Abeau traversé que les deux axes se séparent. La route des Vans s'oriente au nord, alors que la route de Villefort gravit la Serre des Abeillards, puis la Serre du Corbeau, avant de passer à la Draille et aux Fumadasses<sup>(4203)</sup>. De là, elle débouche sur la crête d'Esparguet, puis elle continue vers Malons en passant par les serres de la Font de l'Aile, puis par le sommet de la Fage. Elle est alors indiquée au cadastre napoléonien de Bonnevaux comme la « grande draille des troupeaux de Languedoc »<sup>(4204)</sup>. Après la Fage, la route suit le Cros de Coulis qui l'amène jusqu'au Truc des Cartades où elle rejoint la branche sud venue par La Loubière, avant de continuer vers Malons.

### b- De Saint-Ambroix à Villefort par Bordezac et Aujac

Rarement mentionné dans la documentation consultée, le chemin de Saint-Ambroix à Villefort par Aujac apparaît toutefois en 1270 sous le nom d'*itinere Cizarencha*<sup>(4205)</sup> et en 1363 sous celui d'*itinere Sezarenche*<sup>(4206)</sup>, l'itinéraire de la vallée de la Cèze, la Cézarenque. Ne présentant aucun intérêt topographique, ces deux mentions ne nous

<sup>4200</sup> ) Malbosc, cadastre de 1831, tableau d'assemblage.

<sup>4201</sup> ) Malbosc, cadastre de 1831, section B<sup>2</sup> dite de Malbos.

<sup>4202</sup> ) Malbosc, cadastre de 1831, section B<sup>4</sup> dite de Malbos.

<sup>4203</sup> ) Malbosc, cadastre de 1831, section A dite de Sabuscles.

<sup>4204</sup> ) Bonnevaux, cadastre napoléonien, tableau d'assemblage.

<sup>4205</sup> ) Pellet (J.) : « De la *Cizarencha* à la Cézarenque », *Lien des chercheurs cévenols*, 1991.



renseignent nullement sur le tracé de la route. Heureusement pour nous, l'inspection que Louis de Froidour, réformateur général de la Table de Marbre des Eaux et Forêts, conduit sur le chemin de Régordane en 1668, l'amène à considérer un certain nombre d'itinéraires de substitution. Parmi eux figure la route de Saint-Ambroix à Villefort par Bordezac <sup>( 4207 )</sup>. Nous en possédons donc une très précieuse description du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, antérieure à la généralisation du transport par roulage et aux grandes modifications de tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle.

### De Saint-Ambroix à Aujac

A partir de Saint-Ambroix, la route principale s'engage dans la vallée de la Cèze, qu'elle suit jusqu'au niveau de Bordezac. Alors que la route de la carte de Cassini traverse la Cèze immédiatement au niveau de Saint-Ambroix, le chemin présenté à Louis de Froidour en 1668 reste en rive droite de la rivière. Il quitte probablement Saint-Ambroix par La Graveirolles puis les Espaillards, avant d'arriver au droit du *castrum* de Montalet, dont l'existence est attestée dès 1121, mais auquel aucun péage ne semble associé bien qu'il soit chef-lieu de mandement et proche de la route <sup>( 4208 )</sup>. Ensuite, la route passe à Molières-sur-Cèze, puis Gammal et Robiac, en longeant la rivière toujours en rive droite. Au-delà, l'enquête de 1668 la mentionne au quartier du Villard, au nord de Bessèges, qui n'est encore qu'un modeste hameau. Nous ne savons néanmoins pas où elle traversait la Cèze. Après Le Villard, la route est signalée à Bordezac. Entre les deux, elle doit gravir la Côte de Long, qui a fait l'objet d'importants travaux d'aménagement au XVIII<sup>e</sup> siècle, aisément identifiables sur le terrain.

Au-delà de Bordezac, l'enquête de 1668 indique un tracé très différent de celui figurant sur la carte de Cassini, tracé dont le cadastre napoléonien garde encore le souvenir en certaines sections. Alors que la route moderne, issue des travaux de 1760 <sup>( 4209 )</sup>, contourne la vallée de la Doue par le nord, la route ancienne, décrite en 1668, descend jusqu'au fond de cette dernière puis en remonte immédiatement par le hameau de Mourède, où son passage est signalé à Louis de Froidour. Dans la vallée de la Doue, elle figure au cadastre sous le nom de « chemin de Saint-Ambroix à Mourède » <sup>( 4210 )</sup>. Elle présente alors quelques lacets serrés sur une pente très abrupte, dont la bonne inscription dans le parcellaire permet de penser qu'ils sont antérieurs au XVIII<sup>e</sup> siècle.

Après Mourède, la route ancienne figure au cadastre de Malbosc sous le nom « d'ancien chemin de Saint-Ambroix à Villefort », par opposition à la route du XVIII<sup>e</sup>

<sup>4206</sup> ) AD 07, 2E 96/43, acte 60.

<sup>4207</sup> ) Cf. Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668, op. cit.*, vol. 1, p. 199 et ss.

<sup>4208</sup> ) Germer-Durand (E.) : *Dictionnaire topographique du Gard, op. cit.*, p. 139.

<sup>4209</sup> ) AD 34, C 3977.

<sup>4210</sup> ) Malbosc, cadastre de 1831, section D<sup>3</sup> dite de Mourède.

siècle, dite « route de Saint-Ambroix à Villefort »<sup>( 4211 )</sup>. Ensuite, elle est signalée à Aujaguet, puis à Aujac. Sur toute cette section, le cadastre d'Aujac permet d'identifier son tracé avec précision, passant par le Vignal puis La Baraque, courant à mi-pente de la serre de la Loubière, en contrebas de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle. A ce niveau, la route traverse le mandement du château d'Aujac, auquel aucun péage ne semble avoir été associé<sup>( 4212 )</sup>.

### D'Aujac à Villefort

Passé Aujac, le tracé de 1668 et celui du XVIII<sup>e</sup> siècle se confondent, par le quartier des Pauses et de Bâtre, avant de traverser l'Hyvernette. Au niveau de cette rivière, le tracé de 1668 est nettement identifiable, bien différencié de la route actuelle qui est issue des travaux de 1760<sup>( 4213 )</sup>.

Au-delà de l'Hyvernette, la route longe la Cèze en rive gauche, puis arrive à Brésis où elle est mentionnée en 1668, sans qu'aucuns travaux postérieurs ne soient manifestement venus en modifier le tracé.

A Brésis, la route passe au pied du *castrum*, puis traverse la Cèze quelques centaines de mètres en aval de l'ouvrage actuel où un pont existait déjà à la fin du Moyen Age<sup>( 4214 )</sup>. C'est probablement à ce niveau que se levait le péage associé au château<sup>( 4215 )</sup>. Ensuite, la route indiquée en 1668 se confond avec celle de la carte de Cassini, passant en rive droite de la Cèze, non loin de la berge, par Le Chambon et le Planiol. Pour finir, elle arrive rapidement à Vielvic où elle se greffe sur le chemin de Régordane qui conduit le voyageur jusqu'à Villefort.

Ces deux axes parallèles, qui forment tous deux la route de Saint-Ambroix à Villefort, sont-ils à compter au nombre des principales routes du Vivarais et de ses marges ? Devant la rareté de la documentation médiévale les concernant, il est difficile de l'affirmer avec certitude, mais on peut au moins le pressentir. En effet, Saint-Ambroix est une localité connaissant un développement urbain certain à la fin du Moyen Age, de même que Villefort. En outre, par-delà Villefort, la route se poursuit vers le coeur du Gévaudan par la vallée de l'Altier puis celle du Lot, aboutissant à Mende. Ce n'est donc nullement un simple itinéraire de desserte locale, mais bien une route reliant le nord de l'Uzège au Gévaudan, à l'image de celle des Vans à Villefort. Les péages de Brésis et de Malbosc, portant chacun sur une branche de la route, font foi du caractère commercial des

---

<sup>4211</sup> ) Malbosc, cadastre de 1831, section D<sup>1</sup> dite de Mourède.

<sup>4212</sup> ) Sur le château d'Aujac, cf. Rouanet (J.) : « Le château du Cheylard, son site et sa région », D.E.A., université Paul Valéry, Montpellier III, 1996, ou encore la thèse du même auteur, en cours à l'université Montpellier III sous la direction de M. Daniel Le Blévec.

<sup>4213</sup> ) AD 34, C 3977.

<sup>4214</sup> ) Rouanet (J.) : « Un exemple de forteresse rurale en Cévennes : le château de Brésis », *Les cahiers du Cheylard*, 1998, p. 5.

<sup>4215</sup> ) *Ibidem*.

circulations l'empruntant.

En outre, il faut noter que la branche nord, passant par Malbosc, est aussi utilisée comme draille de transhumance, ainsi que l'attestent de nombreux toponymes liés aux troupeaux, comme « Les Abeillards », « Les Fumadasses », ou encore « La Draille ». Notons encore qu'elle apparaît au cadastre de Bonnevaux sous le nom de « grande draille des troupeaux de Languedoc »<sup>(4216)</sup>. La prudence s'impose néanmoins, dans la mesure où nous n'avons aucune preuve de l'utilisation de cette draille au Moyen Age même.

Pour finir, quelle que soit l'importance de la route, remarquons qu'elle se divise en deux branches, l'une au profil plus simple, passant en crête à plus de 900 mètres, alors que l'autre chemine dans un fond de vallée au prix de multiples circonvolutions et de fortes pentes. Sans doute peut-on avancer qu'il s'agit là d'axes complémentaires, l'un étant emprunté de préférence l'été, l'autre étant réservé aux périodes neigeuses rendant le premier impraticable.

Il est tout aussi difficile de percevoir la chronologie du développement de cette route. En effet, la documentation manque totalement et l'archéologie n'est pas en mesure de nous livrer d'information précise. On peut seulement remarquer que le chemin sud, passant par la vallée de la Cèze, semble antérieur aux XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles. En effet, deux des trois *castra* implantés sur son tracé le dominent directement, ceux de Brésis et de Montalet, alors que celui d'Aujac n'en est guère distant que de quelques centaines de mètres. Sans doute la route existait-elle déjà avant leur fondation, cette dernière ayant influencé leur localisation. Probablement antérieure à la mise en place du réseau castral, il ne faut pas pour autant penser que la route de Saint-Ambroix à Villefort est issue de l'Antiquité ou du très haut Moyen Age : aucun élément probant ne va dans ce sens. Il a néanmoins parfois été retenu comme critère d'ancienneté le fait que la route nord soit une draille de transhumance et qu'elle chemine en suivant une ligne de crête. Cependant, ce critère de datation relève plus du postulat que de la preuve vérifiée et nous ne pouvons donc nous en satisfaire.

Les Cévennes vivaroises, de Largentièrre au nord à Saint-Ambroix au sud, sont indéniablement une région traversée par de nombreux axes routiers, mais les lacunes de la documentation, principalement dans le secteur de Largentièrre, ne permettent pas toujours de bien les décrire et encore moins d'en cerner le niveau de développement à la fin du Moyen Age.

Retenons cependant l'existence de trois groupes d'itinéraires. Le premier, à partir de Largentièrre, traverse le nord des Cévennes vivaroise, jusqu'à la Croix de Bauzon ou Loubarresse, reliant le nord du Bas-Vivarais calcaire à la région de Pradelles et de Luc. Le second groupe rassemble les chemins partant des Vans et de Joyeuse, reliant les confins de l'Uzège et du Vivarais à la région de Luc et de Pradelles. C'est dans ce dernier groupe que se trouve l'axe régional majeur, passant par Paris et Saint-Laurent-les-Bains, qui connaît un développement important à la fin du Moyen Age, alors que le chemin de Régordane connaît au contraire un relatif déclin. Pour finir, le troisième et dernier groupe

<sup>4216</sup> ) Bonnevaux, cadastre napoléonien, tableau d'assemblage.

est constitué des chemins partant du nord de l'Uzège, par Les Vans ou Saint-Ambroix, et se dirigeant vers le chemin de Régordane entre Portes au sud et Villefort au nord, avant de continuer vers le coeur du Massif Central en traversant le Gévaudan.

De tous ces axes, on peut retenir que celui de Joyeuse à Saint-Laurent est altimédiéval, voire antique, de même que celui allant de Largentière à Loubaresse par Valgorge, mais, là encore, les preuves manquent généralement pour étayer ce qui demeure malheureusement souvent déduction et supposition logique.

### Chapitre 9 : Le chemin de Régordane

L'Itinerarium de Brugis qui nous a guidé le long de la route du Puy à Viviers par Aubenas apporte aussi des renseignements sur le chemin de Régordane. De Podio usque Pessulam Montem<sup>(4217)</sup>, le voyageur est invité à passer par Salvetat IIII, Pradelis II, Louque III, Rascas III, Villefort II, Apostoly V, Ales V, Saint Piere de Lesae II, Aquebelle III, Fontaines II, Saas II, Montpellier II. Somma XXXV – De Brugis CCVIII<sup>(4218)</sup>. Le routier du XV<sup>e</sup> siècle nous fournit, au moins entre Le Puy et Alès, le tracé général du chemin de Régordane. Très largement renseigné par la documentation médiévale et postmédiévale, le chemin de Régordane est le seul axe vivarois ou périvivarois à avoir été étudié dans le détail. Dès les années 1940, Franck Imberdis en percevait l'importance<sup>(4219)</sup>, mais il faut attendre les années 1960 pour que Robert-Henri Bautier lui accorde les faveurs d'un médiéviste et identifie la Régordane comme l'une des grandes routes reliant la France au Languedoc, au moins au XIII<sup>e</sup> siècle<sup>(4220)</sup>. Ensuite, dans les années 1970, Marcel Girault en a suivi le tracé exact au travers d'une enquête du XVII<sup>e</sup> siècle, puis l'a parcouru en totalité à pied et s'en est fait le véritable héraut<sup>(4221)</sup>. Dans la description de l'itinéraire

<sup>4217</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 182-183.

<sup>4218</sup> ) La Sauvetat, Pradelles, Luc, Rachas, Villefort, l'Apostoly, Alès, Lezan, Aiguebelle, Fontanès, Assas et Montpellier.

<sup>4219</sup> ) Imberdis (F.) : *Le réseau routier de l'Auvergne au XVIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit.

<sup>4220</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité.

<sup>4221</sup> ) Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668*, thèse d'université dactylographiée, op. cit. ; publiée très partiellement sous le titre *Le chemin de Régordane, l'ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., qui prend toutefois plus souvent l'aspect d'un guide touristique que d'une édition scientifique. Pour ses travaux, l'auteur s'est appuyé sur un procès-verbal de visite du chemin effectué en 1668 par Louis de Froidour, réformateur général des Eaux et Forêts en Languedoc (BM de Toulouse, Mss. 664 et 665) qui cherchait alors à déterminer quel était le meilleur tracé pour relier le Bas-Languedoc à l'Auvergne. En quelques jours, il a donc effectué une véritable enquête policière, parcourant la route, se renseignant auprès de la population des villages traversés sur l'existence d'autres itinéraires parallèles, sur les conditions de viabilité, ou encore même sur l'histoire du tracé et du commerce. Si Marcel Girault a très bien identifié l'itinéraire de Régordane, il manque néanmoins parfois de sens critique pour disserter de ses origines, de la datation d'un certain nombre de passages et se perd dans des considérations qui ne sont fondées sur aucun document.

qui va suivre, nous ne prétendons pas présenter des lignes nouvelles, mais nous reprendrons pour l'essentiel le propos exposé par Marcel Girault quant au tracé routier. Nous le compléterons toutefois par plusieurs références que ce dernier n'a pas exploitées et nous essaierons de le replacer dans une perspective plus large que celle du pèlerinage de Saint-Gilles qui anime cet auteur.

Alors que le chemin de Régordane apparaît dans l'Itinerarium de Brugis comme une route du Puy à Montpellier, il nous paraît plus juste de la présenter comme allant du Puy à Saint-Gilles, ce qui est plus conforme, nous l'expliquerons par la suite, à sa destination au moment de son plein essor. Certes, elle a souvent été empruntée par des voyageurs se rendant à Montpellier, mais elle figure dans la documentation médiévale comme la « route de Saint-Gilles ». Ainsi, dès avant le Puy, à proximité de Clermont, le chroniqueur de l'abbaye de Saint-Pierre-le-Vif nous rapporte en 1108 le passage de la publica via qua ad Sanctum Egidium itur<sup>(4222)</sup>. Sans nous attacher à la section de Clermont au Puy qui dépasse notre domaine géographique, retenons l'axe global proposé par l'Itinerarium de Brugis qui fait passer la route par Montferrand ou Clermont, Veyre-Mouton, l'Allier, Issoire, Le Breuil, Vergonhon, Brioude, La Chomette, La Bréqueille et enfin Fix, avant le Puy<sup>(4223)</sup>. Ce n'est que sur sa section comprise entre Le Puy et Alès, proche du Vivarais, que nous le décrivons en détail.

### a- Du Puy à la Sauvetat

Du Puy au lieu-dit de Tarreyres, il est possible d'identifier deux chemins parallèles. Le premier quitte la ville directement en direction du sud et passe par Vals-près-Le-Puy alors que le second en sort vers le sud-est et passe par l'ouest de Taulhac.

### Du Puy à Tarreyres par Vals-près-Le-Puy

C'est ce chemin qui semble être principalement utilisé à la fin du Moyen Age. Il est attesté à de très nombreuses reprises tout au long des XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles et au-delà jusqu'à la création de la route royale au début du XVIII<sup>e</sup> siècle dont l'actuelle R.N. 88 est l'héritière.

Nous avons expliqué que la route a eu pour destination initiale le sanctuaire de Saint-Gilles, au bord du delta du Rhône. Ceci est manifeste dès Clermont où en 1108 la publica via qua ad Sanctum Egidium itur est mentionnée, et se retrouve encore au Puy. La route sort en effet de la ville par la porte de Saint-Gilles, ce que rappelle le chroniqueur ponot du XVI<sup>e</sup> siècle Etienne de Médicis : « la sixième porte s'appelle de Saint Gile pour

<sup>4222</sup> ) Chronique de Saint-Pierre-le-Vif, *Recueil des historiens de la France*, t. XII, p. 281-282. En 1108, le chroniqueur de Saint-Pierre rencontre à sept milles au sud de Clermont, sur le bord de la route susdite, l'évêque de Barcelone venu demander du secours au roi Louis VI devant la poussée des Almoravides vers sa cité.

<sup>4223</sup> ) Hamy (E.-T.) éd. : *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<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 182. Le tracé est analysé en détail dans Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 123-126.

ce que ceste porte-on yst de ladicte ville du Puy pour aller en l'antique ville de Saint Gilles la bas en Languedoc »<sup>(4224)</sup>. La rue qui prolonge la porte de Saint-Gilles dans le Puy porte d'ailleurs très significativement en 1323 le nom de *caminus Sancti Aegidi*<sup>(4225)</sup>, le faubourg qui se développe devant la porte étant dit en 1562 « le Faulxbourg Saint Géry »<sup>(4226)</sup>. C'est aussi à proximité de cette porte qu'est situé dès 1227 l'hôpital de Saint-Gilles<sup>(4227)</sup>.

Au-delà du Puy, la route se dirige en direction de Vals-près-Le-Puy en suivant un tracé identique à celui de l'actuelle R.D. 31 jusqu'au niveau du ruisseau de Dolaizon. Celui-ci est traversé sur un pont mentionné dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(4228)</sup>, situé en aval de l'ouvrage actuel, en un point portant en 1573 le nom évocateur de Brioude<sup>(4229)</sup>. Le passage de la route y est explicitement mentionné en 1676<sup>(4230)</sup>. C'est au débouché de ce pont que se situe la maladrerie de Vals depuis le XII<sup>e</sup> siècle au moins<sup>(4231)</sup>. Au sud de Vals, la route figure encore au cadastre sous le nom de « chemin de Pradelles » à distinguer de la route construite en 1716<sup>(4232)</sup> qui prend le nom de « route de Pradelles »<sup>(4233)</sup>. Sur cette section, le chemin de Saint-Gilles confronte au XII<sup>e</sup> siècle une terre concédée par la léproserie de Vals<sup>(4234)</sup> puis passe immédiatement devant l'ermitage Saint-Benoit, mentionné dès 1373<sup>(4235)</sup> et qui a parfois été considéré comme le successeur d'un éventuel hôpital lié au passage de la route, ce qu'aucune preuve ne vient confirmer<sup>(4236)</sup>. De là, la continuité du « chemin de Pradelles » est nette : celui-ci gravit la montagne de la Croix Saint Benoit puis se dirige en direction du sud vers le

<sup>4224</sup> ) Chassaing (A.) : *Le Liber de Podio, ou la chroniques d'Etienne de Medicis, bourgeois du Puy, op. cit.*, vol. 2, p. 273.

<sup>4225</sup> ) AD 43, Hôtel-Dieu, 1B 243.

<sup>4226</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit.*

<sup>4227</sup> ) Jacotin (A.) : « Nomenclature historique et étymologique des rues du Puy », art. cité.

<sup>4228</sup> ) AD 43, HD, 1B 316.

<sup>4229</sup> ) AD 43, Hôtel-Dieu, 1B 501.

<sup>4230</sup> ) AD 69, 48H 1759.

<sup>4231</sup> ) AD 43, Hôtel-Dieu, 1G 10.

<sup>4232</sup> ) AD 43, 501C 6272.

<sup>4233</sup> ) Vals-près-Le-Puy, cadastre de 1849, tableau d'assemblage.

<sup>4234</sup> ) AD 43, Hôtel-Dieu, 1G 10.

<sup>4235</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit.*, p. 247.

<sup>4236</sup> ) Boudon-Lashermes (A.) : *Le bureau de santé du Puy, op. cit.*, p. 419-421.

lieu-dit de Lestrade <sup>( 4237 )</sup> en passant par la Chaponnade. Peu après Lestrade, il arrive à Tarreyres où le second tracé passant par Taulhac la rejoint.

### Du Puy à Tarreyres par l'ouest de Taulhac

Ce chemin ne semble jamais être considéré comme l'axe principal de la route de Régordane, mais est présenté en 1668 par Louis de Froidour comme une possibilité à retenir pour éviter l'ascension de la montagne Saint-Benoit par une pente interdisant tout roulage <sup>( 4238 )</sup>. En 1546, une terre reconnue en faveur de noble Balthazar de Bourbailh située au lieu-dit de Lestrade, non loin de Cussac, confronte « du levant lestrade vieille allant de Tarreyres au Puy et de vent le chemin de Malpas à Vals » <sup>( 4239 )</sup>. Le cadastre permet de suivre cette « estrade vieille » du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle, que Louis de Froidour identifie encore un siècle après en parallèle au chemin de Régordane. Nous proposerons néanmoins un tracé différent de celui suggéré par Marcel Girault. Ce dernier fait sortir « l'estrade vieille » du Puy par la porte d'Avignon et la confond sur ses premiers kilomètres avec la route se rendant à Viviers par le Monastier et qui traverse la Loire à Coubon. Ce tracé, outre le fait qu'il ne soit étayé par aucune source, présente comme inconvénient d'être très improbable d'un point de vue topographique. En effet, il constitue un détour assez significatif qui ne s'explique pas <sup>( 4240 )</sup>. Pour notre part, il nous semble logique de faire sortir « l'estrade vieille » par la porte de Saint-Gilles, puisqu'elle conduit à cette ville. Ce n'est qu'à partir de Vals que le tracé de la Régordane de la fin du Moyen Age et celui de lestrade vieille divergent. Quelques centaines de mètres avant de traverser le Dolaizon, un chemin encore cadastré se dirige vers le sud et semble être la continuité de l'axe venu du Puy. Une fois traversé le Dolaizon, celui-ci continue vers le sud en direction de Bonnassou puis des Maisons-Blanches avant de rejoindre le tracé proposé par Marcel Girault au niveau de Pologne pour continuer vers Tarreyres en passant par Lestrade et l'ouest du quartier du Malpas <sup>( 4241 )</sup>. Au-delà, « l'estrade vieille » figure encore au cadastre napoléonien ce qui ne laisse subsister aucun doute sur son tracé.

Le lieu de Tarreyres marque la limite nord de l'étendue des droits de la famille de Montlaur sur les routes du sud du Velay au sujet desquels elle est longtemps en litige avec l'évêque du Puy <sup>( 4242 )</sup>. Par ailleurs, le toponyme la Malouteyre proche de Tarreyres

<sup>4237</sup> ) Saint-Christophe-sur-Dolaizon, cadastre de 1836, section B.

<sup>4238</sup> ) Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668*, thèse dactylographiée, *op. cit.*, vol. 2, p. 281.

<sup>4239</sup> ) Boudon-Lashermes (A.) : *Les origines de la cité d'Anis*, *op. cit.*, p. 141.

<sup>4240</sup> ) Girault (M.) : *La visitation du chemin appelé Régordane effectuée par Louis de Froidour en 1668*, Thèse dactylographiée, *op. cit.*, vol. 2, p. 277.

<sup>4241</sup> ) Ce quartier de Malpas ne semble pas correspondre à un mauvais passage sur le tracé du chemin de Régordane, mais jalonne plus probablement un chemin conduisant du plateau de Tarreyres aux rives de la Loire. Sur cet axe, le Malpas est effectivement une brusque dénivellation formant un véritable ravin dans lequel la route se faufile.

indique l'emplacement de la maladrerie du lieu, mitoyenne de la route et mentionnée en 1582<sup>(4243)</sup>.

### De Tarreyres à Costaros

Au sud de Tarreyres, le tracé de la route est encore très net sur le cadastre, et bien différencié de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle. Il se dirige en direction du lieu-dit du Fangeas de façon rectiligne et présente alors une déclivité de plus de 15%, à la différence du tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle qui effectue plusieurs détours et virages afin de cheminer tangentiellement à la pente. Sur le cadastre napoléonien<sup>(4244)</sup>, cette forte pente porte le nom de « Coste du Pont », mais rien n'indique qu'un tel ouvrage ait existé au Moyen Age. En effet, le toponyme le Fangeas, étymologiquement « le borbier », renvoie plutôt à la présence d'un gué qui sur les lourds terrains basaltiques devait effectivement être assez boueux. Après le Fangeas, la route de Régordane continue vers Bizac en passant par les lieux-dits de Lestrade et du Champ de Lestrade<sup>(4245)</sup>. De là, elle traverse la Gagne avant d'arriver à Montagnac, mais nous ne savons pas si un pont existait à cet endroit au Moyen Age. Au niveau de Bizac, le chemin de Régordane se subdivise en deux tracés parallèles sur une distance de quelques kilomètres. Là encore, la documentation nous fait connaître le « chemin royal » bien différencié de « l'estrade vieille ».

La « route royale », qui correspond au tracé de la fin du Moyen Age que suit encore Louis de Froidour en 1668, se dirige à partir de Bizac vers le quartier des Quatre-Vies. Après les Quatre Vies, les toponymes Lestrade ou la Friche de Lestrade et Lestradette jalonnent la route et permettent de la localiser à l'est de l'actuelle R.N. 88 sur le flanc de la montagne de la Farèse<sup>(4246)</sup>. De là, elle gagne le quartier des Moulairesse, où la rejoint « l'estrade vieille ». A peu de distance, la route passe au quartier des Chaussades, attesté en 1513. A cette date, une reconnaissance rendue pour noble Barthélémy Maurin concerne un champ *vocatum les Chaussadas, confrontantum a parte traverse cum strata publica regia et a parte bise cum coderco vocato las Chaussadas*. Dans le même secteur, un *campum vocatum Entre las Does Estradas* confronte *ab ortu solis cum strata publica regia* qui est la route de la fin du Moyen Age et *a parte traverse cum strata veteri*<sup>(4247)</sup>.

<sup>4242</sup> ) Sur la nature des droits de la famille de Montlaur sur la Régordane, cf. t. I, p. 396-398. Sur la limite sud de ces droits, cf. infra p. 584.

<sup>4243</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit.*, p. 165.

<sup>4244</sup> ) Cussac, cadastre de 1836, section A.

<sup>4245</sup> ) Solignac, cadastre de 1836, section G.

<sup>4246</sup> ) Le Brignon, cadastre de 1836, section A<sup>1</sup>.

<sup>4247</sup> ) Le terrier de 1513 est de nos jours perdu. Il est cité par Albert Boudon-Lashermes, érudit vellave souvent peu fiable mais qui a constitué une collection documentaire considérable malheureusement dispersée par ses héritiers. Il est probable que le terrier de 1513 en ait fait partie. Nous devons donc nous limiter aux extraits qu'il en a publié dans : *Les origines de la cité d'Anis, op. cit.*, p. 140.



En 1516, la même route passant aux Chaussades est dite *strata regia tendente de Anicio versus Pratellus* <sup>(4248)</sup>.

A partir de Bizac, la *strata veteri* oblique vers l'est et chemine parallèlement au tracé de la fin du Moyen Age qu'elle coupe au niveau du carrefour des Quatre Vies, très justement nommé <sup>(4249)</sup>. De là, restant à l'ouest de la route royale et de la R.N. 88, elle arrive au quartier de la Planche <sup>(4250)</sup>, où elle traverse le ruisseau de Masfray, avant de rejoindre la *strata regia* aux Chaussades, comme indiqué en 1513. C'est bien plus en amont, à partir du Fangeas, que Marcel Girault trace une *strata veteri* distincte de la *strata regia* <sup>(4251)</sup>. Les éléments qu'il apporte pour faire débiter la route, qu'il qualifie d'estrade vieille ou encore de draye, aussi au nord ne nous semblent pas probants. En effet, si une route existe bel et bien, qui prend le caractère d'une draye de transhumance en certains secteurs comme au niveau de Montagnac, sa continuité est très aléatoire en direction du sud ; elle semble se diriger vers le sud-ouest ainsi que l'indique encore le cadastre napoléonien qui la qualifie « d'ancien chemin du Puy à l'Herm » <sup>(4252)</sup>, ce qui nous éloigne nettement du chemin de Régordane. Cet axe correspond à un chemin de déplacement des moutons de l'Hôtel-Dieu du Puy qui estivaient dans le secteur <sup>(4253)</sup>. Pour finir, l'élément central de son argumentaire serait la présence d'un hôpital situé le long de la route au lieu-dit du Champ de Saint Jean. Il ne semble en fait s'agir que de possessions foncières des hospitaliers de Saint-Jean attestée dès 1336 <sup>(4254)</sup>. Une série de reconnaissances aux hospitaliers de la commanderie du Puy ne laisse subsister aucun doute sur cette appartenance et sur l'origine du toponyme <sup>(4255)</sup>.

A partir des Chaussades, les deux itinéraires, vieille route et route royale, se confondent pour continuer vers Costaros par un tracé proche de celui de la R.N. 88 mais qui ne se superpose toutefois pas totalement avec celui-ci. Ainsi, de Chabanelle à la Rode, la route actuelle, probablement réalisée lors des travaux de 1716 <sup>(4256)</sup>, s'inscrit assez mal dans le parcellaire et il faut certainement chercher le tracé initial plus à l'ouest, subsistant sous la forme de limites de parcelles linéaires <sup>(4257)</sup>. En 1444, une terre située

4248 ) *Ibidem*.

4249 ) Le Brignon, cadastre de 1836, section A <sup>2</sup>.

4250 ) Le Brignon, cadastre de 1836, section A <sup>2</sup>.

4251 ) Girault (M.) : *La visitation...*, *op. cit.*, p. 265-266.

4252 ) Le Brignon, cadastre de 1836, section A <sup>2</sup> et Cayres, cadastre de 1836, section E <sup>6</sup>.

4253 ) Cornu (L.) : *Les communautés rurales du Velay face aux crises de la fin du Moyen Age*, *op. cit.*, p. 147 et ss.

4254 ) Jacotin (A.) : *Preuves de la maison de Polignac*, *op. cit.*, t. 4, p. 11 et ss.

4255 ) AD 69, 48H 1759, f° 124.

4256 ) AD 43, 501C 6272.

à *Chabanellis*, à l'heure actuelle Chabanelle, confronte la *stratam de Anicio versus Pratellas* <sup>(4258)</sup>. Au niveau de Chabanelle, le toponyme Las Malouteyre rappelle probablement l'emplacement d'une maladrerie alors que non loin de là subsiste encore sur le cadastre napoléonien Lestrade ou la Charreyre <sup>(4259)</sup>. De là, se confondant avec la R.N. 88, la route arrive à Costaros en passant au pied de la colline de la Garde.

### De Costaros à La Sauvetat

Après Costaros, alors que le tracé se confond avec celui de la R.N. 88, plusieurs toponymes Lestrade jalonnent le passage de la route <sup>(4260)</sup>. Ensuite, elle passe au droit du château de Charbonnier auquel sont attachés des droits de péage dès le XII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>(4261)</sup>. Un poste de perception de ce péage est attesté en 1219 au bord de la route sans plus de précision <sup>(4262)</sup>, et en 1616 au lieu-dit de la Croix de Sallazar <sup>(4263)</sup>.

Au sud de Charbonnier, la route se confond encore sur quelques centaines de mètres avec l'actuelle R.N. 88, puis avec la R.N. 102, jusqu'à la Sauvetat. Juste avant la Sauvetat, les toponymes Pierre Plantée et La Calade conservent encore probablement le souvenir du passage de la route <sup>(4264)</sup>. Ensuite, la route arrive à la Sauvetat, première étape après Le Puy à figurer dans l'*Itinerarium de Brugis*, village qu'elle traverse et dans lequel elle est dite « chemin royal » en 1627 <sup>(4265)</sup>. Une maladrerie était implantée au sud de ce village le long de la route royale. Néanmoins, les quelques mentions de cet établissement, comme confront de terres reconnues aux hospitaliers de Saint-Jean, datent du XVII<sup>e</sup> siècle et nous n'en avons trouvé aucune de médiévale <sup>(4266)</sup>.

### b- De la Sauvetat à Luc par Pradelles

Passé la Sauvetat, la route chemine quelques dizaines de mètres à l'ouest de la R.N. 102 en traversant le lieu-dit de la Calade <sup>(4267)</sup>. Au niveau du lieu-dit la Croix, elle se sépare

<sup>4257</sup> ) Le Brignon, cadastre de 1836, section H.

<sup>4258</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit.*, p. 52.

<sup>4259</sup> ) Le Brignon, cadastre de 1836, section H.

<sup>4260</sup> ) Landos, cadastre de 1832, section A.

<sup>4261</sup> ) Cf. t. I, annexe n°13.

<sup>4262</sup> ) AN, J 304, n° 50.

<sup>4263</sup> ) AD 69, 48H 2153.

<sup>4264</sup> ) La Sauvetat, cadastre de 1833, section A.

<sup>4265</sup> ) AD 69, 48H 1814, f°15.

<sup>4266</sup> ) AD 69, 48H 1759, f°410v°.

en deux axes bien distincts. Le premier passe par le lieu-dit de la Mouteyre et le second par l'hôpital Saint-Nicolas. Marcel Girault ne retient pas le tracé par la Mouteyre alors qu'il est évident qu'il présente une excellente continuité jusqu'à Pradelles. Par contre, le chemin qu'il présente, suivi par Louis de Froidour en 1668, n'est pas un axe continu. Sans nier qu'il puisse correspondre à un tracé emprunté à la fin du Moyen Age, il ne semble pas pouvoir correspondre à la Régordane initiale et nous préférons considérer que les deux tracés sont à retenir, mais en sachant que le second, par Saint-Nicolas, présente les caractères d'un itinéraire détourné. On peut même envisager, comme on l'a rencontré déjà à deux reprises depuis Le Puy, que l'un des deux chemins soit plus ancien que l'autre : le chemin de Mouteyre, plus direct et présentant une meilleure continuité étant la *strata veteri*, celui passant par Saint-Nicolas étant la *strata regia*.

### De la Sauvetat à Pradelles par La Mouteyre

A partir de la Croix, la continuation du tracé principal de la route de Régordane est nette en direction de Plot de Lachamp, de la Mouteyre et de Lestrade. Au niveau de ce hameau, la route conduisant à Langogne, que nous décrirons ultérieurement, se sépare de la Régordane. Ensuite, le chemin de Régordane continue par Vausse et passe non loin des Uffernets puis gagne la Fargette. Il coupe alors probablement la route antique d'Alba à Javols par Montpezat. Après la Fargette, il gagne rapidement Pradelles, où il retrouve à l'entrée de la ville la branche passant par Saint-Nicolas.

### De la Sauvetat à Pradelles par Saint-Nicolas

Cette seconde branche se sépare de la principale au sud de La Sauvetat, au lieu-dit de la Croix. Elle se confond d'abord sur deux kilomètres avec la route menant au Bas-Vivarais par Cham Longe et les Cévennes que nous avons déjà présentée. Passant par Lestrade<sup>(4268)</sup>, elle constitue alors la limite des diocèses de Viviers et du Puy. Au lieu-dit actuel des Bonnaudes se situait l'hôpital Saint-Nicolas mentionné dès 1282 comme dépendance de l'Hôtel-Dieu du Puy<sup>(4269)</sup>. Devant l'établissement, la route de Régordane se sépare de l'axe suivi depuis La Sauvetat qui lui continue en direction du Bas-Vivarais par Peyrebeille. De là, elle gagne Pradelles par les abords des Uffernets. Passant au pied de la colline de Bois de Chouvet, la route arrive rapidement au ruisseau du Rayol qu'elle franchit au lieu-dit du Gua de Beaune où passe, dans les années 1690, le « chemin allant de la Sauvetat à Pradelles » ou encore le « chemin allant de Pradelles au Puy<sup>(4270)</sup> ». Ce toponyme est surprenant : le château de Beaune, dans la juridiction duquel se trouve le gué, est éloigné de cinq kilomètres en ligne droite vers l'ouest. Le quartier de Beaune ne peut donc nullement s'étendre jusqu'au gué, mais par contre, il se pourrait que le ruisseau

<sup>4267</sup> ) La Sauvetat, cadastre de 1832, section A.

<sup>4268</sup> ) Landos, cadastre de 1833, section D.

<sup>4269</sup> ) Chassaing (A.) : *Dictionnaire topographique de la Haute-Loire, op. cit.*, p. 189.

<sup>4270</sup> ) AD 43, E 114/5, f°12v° et 54v°.

du Rayol constitue la limite nord-est de cette seigneurie en direction du château de Lafarre. Le gué en constituerait alors une porte d'entrée sur la principale route de la région. Néanmoins, aucun droit de péage ne semble attaché à ce château, sans quoi on aurait pu supposer l'existence d'un poste de perception au niveau du gué. Passé le gué de Beaune, la route s'élève en direction du lieu-dit du Rayol Brulé puis, juste après, traverse le ruisseau du Faget au lieu-dit de la Gazelle. En 1641, le « chemin allant de Pradelles au Puy » y est encore mentionné<sup>( 4271 )</sup>. Passé ce ruisseau, le chemin s'élève par Montchamp et la Pierre Plantée jusqu'à Pradelles même. Au niveau de Montchamp, il a de nos jours disparu, mais son tracé est encore net sur le cadastre et ne peut être confondu avec la route du XVIII<sup>e</sup> siècle passant plus haut sur la pente.

A Pradelles, seconde étape de l'*Itinerarium de Brugis* après le Puy, le passage de l'*itinere publico Regordane* dans la ville même est attesté en 1437<sup>( 4272 )</sup>. Cette localité, où un hôpital existe dès la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle<sup>( 4273 )</sup>, fait figure de carrefour routier important. Plusieurs routes venues du Bas-Vivarais depuis Montpezat, Aubenas, ou encore Joyeuse et Largentière y convergent. En direction de l'ouest, Pradelles est relié directement à Langogne par une route passant en 1254 non loin du mas de Molines<sup>( 4274 )</sup>. Par-delà Langogne, cette route se poursuit en direction de Mende par Châteauneuf.

A partir de Pradelles, la route de Régordane continue vers Alès puis Saint-Gilles en se dirigeant vers Luc où elle est mentionnée à plusieurs reprises dès 1318<sup>( 4275 )</sup>. Elle ne suit pas le val d'Allier à la différence de la route actuelle, mais demeure tout le long sur les hauteurs dominant celui-ci à l'est. Au départ de Pradelles, la route se dirige donc vers Lespéron. Pour atteindre ce village, son tracé est net par la Ribeyre. Une fois franchi le ruisseau de Pestel à gué au lieu-dit du Pestel, la route monte très brutalement vers le lieu-dit du Pouzat. Le tracé actuel, présentant une boucle vers l'ouest et qui est l'héritier de la route du XVIII<sup>e</sup> siècle ouverte après l'inspection de Louis de Froidour, ne s'inscrit pas bien dans le parcellaire. Néanmoins, le cadastre permet sans difficulté de repérer un premier axe, affrontant la déclivité de face, qui doit correspondre au tracé médiéval. De là, la continuité de l'itinéraire est très bonne jusqu'à Lespéron, en passant par le hameau de Carme. A Lespéron, la rue principale du village n'est autre que le chemin de Régordane qui est ici mentionné dès le milieu du XI<sup>e</sup> siècle. Entre 1031 et 1048, *Icterus* de Solignac et Pons de Jaujac donnent à l'abbaye de Saint-Sauveur-de-Gellone l'église Saint-Hilaire (de Lespéron) *située super flumen Espedonje* (l'Espézonette) sur la *strata per quo itur ad montem Genitricis Dei Marie* (Le Puy)<sup>( 4276 )</sup>. La vocation pérégrinante initiale de la route

<sup>4271</sup> ) AD 43, E 114/1, f°56v°.

<sup>4272</sup> ) AD 07, 1H 23. Sur le développement urbain de Pradelles autour du chemin de Régordane, cf. t. I, p. 504.

<sup>4273</sup> ) AN, P 1398, n°652.

<sup>4274</sup> ) BM Le Puy, Ms 105, p. 177.

<sup>4275</sup> ) AD 07, 1H 3.

<sup>4276</sup> 1) AD 34, 5H 8, n°CVII.

de Régordane est ici nettement affirmée au travers du terme qui en est donné : ce n'est pas Le Puy même, mais la « Montagne de Marie Mère de Dieu ». A Lespéron, la route venue d'Aubenas par la vallée du Lignon et le col de la Croix de Bauzon puis de Cham Longe se greffe sur le chemin de Régordane.

De Lespéron à Cellier-du-Luc, le passage de la route est attesté au mas de Faugères en 1393 <sup>(4277)</sup>. Ensuite, elle passe au quartier de Lestrade où elle est mentionnée en 1406 <sup>(4278)</sup>. Puis on la rencontre encore au pont de Vayssière, édifice mentionné dès 1267 <sup>(4279)</sup>, auquel est associée une maladrerie dont la gestion est remise en 1272 aux moniales de l'abbaye de Mercoire, en Gévaudan <sup>(4280)</sup>. Seuls quelques travaux liés au roulages semblent avoir été effectués dans la rude descente qui précède le pont de Vayssière où un long détour vers le sud a été aménagé dans les années 1750 <sup>(4281)</sup>. A l'heure actuelle, il ne reste plus rien du pont médiéval et déjà en 1668 Louis de Froidour ne rencontrait que « quelques restes » <sup>(4282)</sup>.

Une fois le pont de Vayssière franchi, la route quitte la vallée de l'Espézonette et remonte par Arnier. Avant Cellier-du-Luc se greffe un chemin encore dit de nos jours « chemin ferré » qui n'est autre qu'une branche de la route venue d'Aubenas par Jaujac, le col de la Croix de Bauzon et Saint-Etienne-de-Lugdarès. De là, le chemin de Régordane monte vers Cellier-du-Luc qu'il traverse, constituant en 1337 la rue principale du village <sup>(4283)</sup>.

Après Cellier-du-Luc, la route se dirige vers Luc où elle traverse l'Allier. Sur cette section, deux itinéraires sont possibles. Louis de Froidour n'en examine qu'un, que Marcel Girault tient pour l'unique « chemin de Régordane » <sup>(4284)</sup>, alors qu'il nous semble difficile de réunir la moindre preuve permettant d'exclure l'autre.

Le premier chemin, qui présente une meilleure continuité que celui emprunté par Louis de Froidour, quitte Cellier vers le sud et ce dirige vers la combe de Fourdonne et le mas de l'Hôpital. Après le mas de l'Hôpital, le chemin se poursuit par la crête de la serre de Nioulet dont il descend très brutalement face à Luc. Bien que mentionné dans aucun document, ce chemin « de Cellier à Luc » a le mérite de présenter un tracé continu complet dans le prolongement de la section de Pradelles à Cellier-du-Luc. En outre, il

<sup>4277</sup> ) AD 07, 1H 20.

<sup>4278</sup> ) AD 07, 2E 1565, f°94.

<sup>4279</sup> ) AD 48, 6J 1, n°551.

<sup>4280</sup> ) André (F.) : *L'abbaye de Mercoire, op. cit.*, p. 10.

<sup>4281</sup> ) AD 07, C 842.

<sup>4282</sup> ) Girault (M.) : *La visitation..., op. cit.*, p. 237.

<sup>4283</sup> ) AD 07, 1H 19.

<sup>4284</sup> ) Girault (M.) : *La visitation..., op. cit.*, p. 231-233.

aboutit au droit de Luc à l'emplacement probable du gué de 1255 <sup>( 4285 )</sup> qui permet aussi à la route venue d'Aubenas par Saint-Etienne-de-Lugdarès de traverser l'Allier.

Le second chemin, qu'emprunte Louis de Froidour et que Marcel Girault tient pour être l'unique tracé médiéval de la Régordane, n'est lui non plus mentionné dans aucun texte médiéval. Cet axe se sépare du précédent en formant un carrefour à angle presque droit au sud de Cellier-du-Luc. De là, il se dirige vers Brancharel avant de trouver un autre carrefour au niveau de Lembrandès où prenant la route de droite le voyageur arrive par Combe Sigal au pont de Luc, dont il est explicitement dit en 1239 qu'il va vers Lespéron <sup>( 4286 )</sup>. En 1488, on sait en outre qu'une terre située *in vista pontem de Luco* confronte *cum itinere publico regio Regordane* <sup>( 4287 )</sup>. Au niveau du pont, le chemin vicinal héritier de la Régordane porte encore en 1835 le nom de « Chemin des Mulets » <sup>( 4288 )</sup>.

Ne faut-il pas suggérer que ces deux chemins sont en fait deux tracés successifs de la route de Régordane ? En effet, il est net que le premier que nous avons présenté, que ne suit pas Louis de Froidour, est plus ancien que le second. La chronologie relative des deux axes est très lisible au carrefour de Cellier-du-Luc : le chemin conduisant au pont se greffe sur celui allant au gué. On peut donc proposer à titre d'hypothèse que le déplacement de l'axe est dû à la construction du pont, deux à trois cents mètres en amont du gué. Pour le rejoindre, le chemin de Régordane se serait alors détourné vers l'ouest en empruntant plusieurs sections de chemins préexistants ainsi qu'en témoignent les carrefours du second tracé.

Au niveau de Luc, mentionnons pour finir un dernier axe, très court, qui reste en rive droite de l'Allier et ne passe donc pas par le bourg même. Une terre accensée à Vital Troupel par l'abbaye des Chambons en 1543, située à l'est du mas de Labro manifestement en bordure de l'Allier, confronte « le chemin public allant de Pranlac à Pradelles » <sup>( 4289 )</sup>. Cette route est donc un « raccourci » se détachant de la Régordane sur la serre de Nioulet pour descendre vers Labro où elle traverse le Masméjean, pour ensuite longer la terre en question et suivre l'Allier jusqu'à Pranlac. C'est d'ailleurs par ce chemin qu'est passé en 1644 le curé Aulagnier, de Brignon, village du sud du Puy, pour se rendre à Nîmes. Il a scrupuleusement consigné son voyage dans ses nombreux cahiers constituant un volumineux livre de raison : après Pradelles où il prend son dîner le 16 novembre, il passe au pont de la Vayssière, puis à Larnier (Arnier), au Cellier, mais « laisse Luc à main droite » et arrive à Labro puis à Pranlac <sup>( 4290 )</sup>.

<sup>4285</sup> ) AD 48, E 248.

<sup>4286</sup> ) AD 07, 1H 6.

<sup>4287</sup> ) AD 48, E 422, f° 103.

<sup>4288</sup> ) Luc, cadastre de 1835, section A<sup>1</sup>.

<sup>4289</sup> ) AD 48, 6J 1, n°332.

<sup>4290</sup> ) AD 43, E 237, vol. 5, f°507. Partiellement publié dans Payard (J.-B.) : *Petites éphémérides vellaviennes, op. cit.*

A Luc, la route passant par Pradelles, qui constitue le chemin de Régordane au sens strict du terme, est rejointe par celle arrivant de La Sauvetat par Langogne.

### c- De la Sauvetat à Luc par Langogne

Un second axe double le chemin de Régordane entre La Sauvetat et Luc, passant par Langogne. Il ne semble néanmoins jamais avoir été désigné sous le nom de Régordane par la documentation médiévale qui n'assigne ce nom propre qu'à la route passant par Pradelles. En 1668, c'est encore la route de Pradelles qui est indiquée à Louis de Froidour comme étant la Régordane <sup>(4291)</sup>. Ceci est confirmé par un acte de 1488 concernant une terre située à Luc confrontant tout à la fois le chemin de Régordane qui traverse l'Allier et la route de Langogne qui ne peuvent donc être confondus <sup>(4292)</sup>. Néanmoins, dans la pratique, le chemin par Langogne n'est qu'un itinéraire parallèle à la Régordane s'inscrivant dans le même ensemble routier reliant l'Auvergne et le nord de la France au Bas-Languedoc. Nous le décrivons donc ici comme un axe faisant parti du tracé de la Régordane, même si ce n'est pas le chemin au sens strict du terme. De plus, nous verrons que plusieurs éléments laissent penser qu'il peut s'agir d'un itinéraire antérieur au tracé tardi médiéval de la Régordane.

Ce chemin quitte la route principale au niveau de la Mouteyre, au quartier de Lestrade, à quelques kilomètres au sud de La Sauvetat. On peut ensuite nettement le suivre sur le cadastre napoléonien par Vaysse et le Cros. Se succèdent ensuite trois toponymes liés au passage de la route : c'est d'abord Chaussa au nord, puis Lestrade et Malleval. La route est ensuite mentionnée en 1269 au niveau de la croix de Saint-Clément. A cette date, les limites de la châtelainie de Pradelles sont confirmées, bornant le territoire dans lequel s'appliquent les franchises nouvellement concédées par les coseigneurs. La limite ainsi déterminée *va ad crucem Sancti Clementis qui est in strata qua itur a villa Lingonia versus Podium* <sup>(4293)</sup>. La correspondance entre les limites de 1269 et le tracé communal actuel est presque totale ce qui nous permet sans difficulté de situer la croix de Saint-Clément. Après cette dernière, la route rencontre encore un lieu-dit Lestrade au niveau du hameau de Drevet, puis elle arrive au hameau de Mazel où elle rejoint le chemin de Pradelles à Langogne mentionné en 1254 <sup>(4294)</sup>. Du Mazel à Langogne, la route doit encore traverser l'Allier sur un pont attesté dès 1269 <sup>(4295)</sup>. Dans Langogne même, la *strata publica* de Mende <sup>(4296)</sup> se sépare de la route de Luc qui, pour sa part, sort de la fortification par la porte sud avant de traverser le Langouyrou sur un

<sup>4291</sup> ) Girault (M.) : *La visitation ...*, op. cit., vol. 2, p. 230. L'auteur, s'en tenant à une très stricte définition du chemin de Régordane et travaillant à partir d'une source presque unique, le procès-verbal de la visite de 1668, écarte de façon trop radicale le chemin par Langogne qu'il ignore.

<sup>4292</sup> ) AD 48, E 422, f°103.

<sup>4293</sup> ) AN, P 1398, n°652.

<sup>4294</sup> ) BM Le Puy, Ms 105, p. 177.

<sup>4295</sup> ) Bardy (B.) : « Notes chronologiques sur Langogne », art. cité, p. 138.

pont attesté en 1404 alors que des réparations y sont effectuées <sup>( 4297 )</sup> Au bord du ruisseau, elle passe devant l'hôpital Saint-Nicolas, mentionné pour la première fois en 1284 <sup>( 4298 )</sup>. Au sud de Langogne, son tracé est encore très net sur le cadastre napoléonien, s'élevant en direction de Chantereille puis de là, suivant un axe parfaitement continu et assez rectiligne, elle gagne Cayrade et le lieu-dit de Grand Champ. A ce niveau, Marcel Girault présente un tracé quittant le chemin suivi depuis Langogne, obliquant vers l'est à un premier carrefour, puis ensuite vers le sud à un second situé une centaine de mètres plus loin. Un tel parti, fondé sur aucune source, ne peut être accepté. Pour notre part, dans le doute et faute de document, nous préférons nous fier à la continuité de l'itinéraire et ne pas emprunter un dédale de chemins locaux. Il nous semble donc que ce dernier se poursuit encore vers le sud jusqu'au lieu-dit de Fagoux. De là, par un virage serré, et non par un carrefour, il oblique vers l'est pour rejoindre la vallée de l'Allier non loin de Bouchastel. Dans la descente entre Fagoux et Bouchastel, un aménagement de roulage est nettement identifiable, formant une longue boucle en direction du nord, mais le chemin précédent est encore visible à l'heure actuelle. Non loin de Bouchastel, une terre confronte en 1345 tout à la fois le ruisseau de Mounat et l'*itinere publico* de Luc à Langogne <sup>( 4299 )</sup>. De là, suivant l'Allier, la route arrive rapidement à Luc distant d'un ou deux kilomètres seulement. Sur cette section, le tracé médiéval et celui de la R.D. 906 se confondent, sauf au niveau de Maguelone où la route actuelle marque un net détour vers l'est. Pour finir, la route de Luc à Langogne confronte en 1488 une terre située à la sortie nord du *castrum* de Luc, à proximité immédiate du carrefour avec le chemin de Régordane <sup>( 4300 )</sup>.

### d- De Luc à Villefort

Luc, troisième étape de l'*Itinerarium de Brugis* après Le Puy, est situé à la confluence de la route de Langogne, du chemin de Régordane et de la route d'Aubenas par Jaujac. Ce bourg constitue un bon exemple de localité dont la topographie est liée à la route. L'habitat primitif s'est aggloméré autour du château mentionné à partir du XI<sup>e</sup> siècle et n'est séparé du chemin que par une centaine de mètres. Néanmoins, sans doute dès le courant du XIII<sup>e</sup> siècle, un faubourg se cristallise autour de la route de Régordane qui en devient la rue principale désignée sous différents noms aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Ainsi, plusieurs parcelles confrontent l'*itinere Regordane* comme en 1330 <sup>( 4301 )</sup>, ou encore l'*iter publicum Regordane* en 1313 <sup>( 4302 )</sup>, l'*itinere regio publico Regordane* en 1488 et dans le

<sup>4296</sup> ) AD 13, 56H 4555.

<sup>4297</sup> ) AD 43, 24J 302.

<sup>4298</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, l'ancienne route d'Alès au Puy, op. cit.*, p. 151.

<sup>4299</sup> ) AD 07, 1H 23.

<sup>4300</sup> ) AD 48, E 422, f° 103.

<sup>4301</sup> ) AD 48, E 79.



même acte, la *strata publica de Régordane* <sup>(4303)</sup>. Par ailleurs, un péage est associé au *castrum* de Luc dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle au moins <sup>(4304)</sup>. Nous ne savons pas où il se prélève au Moyen Age, mais au XVII<sup>e</sup> siècle, il se perçoit à Cellier-du-Luc, au nord de la bourgade, et à Pranlac au sud <sup>(4305)</sup>. Notons ici que ces deux postes sont établis aux deux points à partir desquels le chemin de Régordane se dédouble en deux tracés parallèles et qu'ils permettent de les taxer tous les deux. Un hôpital y est aussi mentionné pour la première fois en 1317 <sup>(4306)</sup>, établissement dont on apprend en 1329 qu'il relève de la Grande Dômerie d'Aubrac, lorsque Maître « Raymond Chabaliier, de l'ordre de l'Hopital d'Albrac et gouverneur de l'Hopital de Luc et d'Albrac » reconnaît tenir divers biens de l'abbaye des Chambons <sup>(4307)</sup>. Pour finir, la maladrerie de Luc est attestée dès 1239 <sup>(4308)</sup>.

### De Luc à La Garde-Guérin

Au-delà de Luc, le chemin remonte le val d'Allier, cheminant alternativement en rive droite ou en rive gauche de la rivière selon les difficultés qui se présentent alors que la vallée tend à se resserrer et à opposer parfois des passages presque impossibles.

Au départ de Luc, la route chemine en rive gauche par un tracé confondu avec celui de l'actuelle R.D. 906 qui se dirige vers Pranlac, distant de cinq à six kilomètres seulement. Le passage de la route de Régordane est attesté à Pranlac en 1460 <sup>(4309)</sup>. A ce niveau, le chemin traverse l'Allier, mais nous ne savons pas si un pont existait à cet endroit au Moyen Age. Probablement que la rivière, alors peu éloignée de sa source, pouvait la plupart du temps être passée par un gué qu'il est peut-être possible de situer au quartier de Lestrade, mitoyen du cours d'eau <sup>(4310)</sup>, qui semble être le point extrême atteint par la route en rive gauche.

Une fois en rive droite de l'Allier, la route arrive à Laveyrune où elle est attestée comme confront dans plusieurs actes fonciers du XV<sup>e</sup> siècle <sup>(4311)</sup>. A ce niveau, le chemin détourné que nous avons présenté et qui permet au voyageur venant de

<sup>4302</sup>) AD 48, E 77.

<sup>4303</sup>) AD 48, E 422, f°103.

<sup>4304</sup>) AD 30, A1, folio 1036.

<sup>4305</sup>) AD 30, C 168, Mémoire sur le péage de Villefort.

<sup>4306</sup>) AD 07, J 289.

<sup>4307</sup>) AD 48, 6J 1, n°462.

<sup>4308</sup>) AD 07, 1H 6.

<sup>4309</sup>) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 140.

<sup>4310</sup>) Luc, cadastre de 1835, section F et G.

Pradelles de ne pas traverser l'Allier à deux reprises et de ne pas passer à Luc rejoint le tracé principal. A deux kilomètres au sud de Laveyrune, au lieu-dit de la Croix de la Rode, le passage de la route est encore attesté en 1313, l'*iter publicum Regordane* y confrontant une terre reconnue à la famille Blanc, de Luc <sup>(4312)</sup>.

Peu après la Croix de la Rode, la route suivie par Louis de Froidour traverse l'Allier pour cheminer pendant un kilomètre environ en rive gauche avant de repasser en rive droite. Ce tracé changeant à deux reprises de rive ne nous semble pas devoir être reconnu comme médiéval. En effet, cela représente une complication, qu'il s'agisse de faire les frais de deux ponts, ou tout simplement de traverser à gué. Notons d'ailleurs qu'en 1668, il n'y a aucun ouvrage et que Louis de Froidour envisage d'en faire construire deux *ex nihilo* <sup>(4313)</sup>. Par contre, un modeste sentier subsiste encore en rive droite n'imposant donc pas de traverser la rivière : c'est lui qui sera aménagé en 1784 devenant l'actuelle R.D. 906 et que nous considérons comme un tracé plus plausible pour le chemin médiéval. Continuant donc en rive droite, la route passe à La Bastide. Face au village actuel, au lieu-dit Saint-Thomas, s'élevait un hôpital qui n'est toutefois pas mentionné dans la documentation médiévale consultée, mais dont le souvenir est attesté en 1714 lorsqu'est cité « l'hospital de la Souche où est à présent bastie la chapelle de Saint-Thomas » <sup>(4314)</sup>.

L'hôpital de Saint-Thomas est situé non loin de l'entrée de la Cham du Thort où le passage de la route est attesté dès 1219. A cette date, Pons de Montlaur rend hommage à Robert, évêque du Puy, à l'issue d'un long conflit les opposant sur divers droits. Parmi eux figurent ceux sur plusieurs routes dont celle qui va de *la Ceouche usque ad Podium* <sup>(4315)</sup>. Une grosse erreur d'identification a souvent été commise au sujet du lieu de La Souche mentionné en 1219, qui a été confondu avec la paroisse de La Souche, en Vivarais, alors qu'il s'agit du lieu-dit où se trouve l'hôpital Saint-Thomas, sur le tracé de la Régordane. Le libellé des droits dans les hommages suivants, plus précis, confirme cette localisation : en 1277, Pons de Montlaur rend hommage pour « l'estrade publique à partir de l'oratoire de Tarreyres par où l'on va à la Sauvetat jusqu'au lieu de La Souche, près le Toc, au-delà de Luc. » <sup>(4316)</sup>. Le Toc en question, n'est autre que le Thort, la limite de ces droits devant se situer sur la Cham du Thort, entre Saint-Thomas de la Souche au nord et le Thort au sud. La Cham du Thort marque donc la limite sud de l'étendue des droits de la famille de Montlaur sur le chemin de Régordane, droits que nous avons déjà mentionnés au passage de Tarreyres, immédiatement au sud du Puy où ils débutent <sup>(4317)</sup>. Nous ne

<sup>4311</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 140.

<sup>4312</sup> ) AD 48, E 77.

<sup>4313</sup> ) Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 223.

<sup>4314</sup> ) AD 30, C 168.

<sup>4315</sup> ) AN, J 304.

<sup>4316</sup> ) Lascombe (A.) : *Répertoire des hommages des évêques du Puy*, p. 136.

savons toutefois pas si ces droits se concrétisent par la perception d'un péage, mais retenons cette possibilité comme une simple hypothèse.

Par ailleurs, le Thort marque la limite des mandements de Luc au nord et de La Garde-Guérin au sud, où sont érigées symboliquement des fourches de justice<sup>(4318)</sup>. Les droits de péage de la Garde s'étendaient en effet jusqu'à la limite de la Cham du Thort, ce qui nous est précisé en 1714 dans un hommage de Françoise de Morangié. Elle reconnaît son droit de péage, précisant que celui-ci remonte au nord « jusqu'à la pierre saunière près de l'hôpital de la Souche »<sup>(4319)</sup>. Marcel Girault interprète cette « pierre saunière » de façon très poétique, voyant là une pierre sur laquelle du sel aurait été distribué aux troupeaux transhumants débouchant sur le plateau<sup>(4320)</sup>. Pour notre part, nous préférons y voir plus prosaïquement une pierre de mesure destinée à quantifier le sel et à le taxer, ce qui explique qu'elle soit explicitement associée au péage.

L'extrémité de la Cham du Thort marque la ligne de partage des eaux, où la route quitte le versant Atlantique et l'Allier pour basculer sur celui du Chassezac.

Une fois sur le versant méditerranéen, la route doit immédiatement affronter une forte pente afin de gagner La Molette. La route se matérialise alors sur le terrain par de puissantes ornières mesurant jusqu'à une quarantaine de centimètres de profondeur. Décrivant un lacet pour contourner la dépression du Seichas, la route est ensuite mentionnée en amont de La Molette en 1280 sous le nom de *strata romeva*, et sert alors de confront<sup>(4321)</sup>. Traversant ensuite la Molette, où est peut-être implanté un hôpital dédié à Saint-Blaise<sup>(4322)</sup>, la route se poursuit en direction du lieu-dit de la Bourel où la route se présente alors encore sous la forme d'ornières entaillant le substrat schisteux. De là, elle gagne rapidement le quartier de Roucheiroux, non loin de Prévenchères. A ce niveau, la route suivant l'axe de la vallée du Chassezac et rejoignant l'Uzège au niveau des Vans se sépare de la Régordane.

La route de Régordane continue vers Montredon où elle est mentionnée à la fin du Moyen Age<sup>(4323)</sup> et arrive au hameau du Rachas, étape figurant dans l'*Itinerarium de*

<sup>4317</sup> ) Sur la probable origine comtale de ces droits et sur leur signification à la fin du Moyen Age cf. t. I, p. 396-398.

<sup>4318</sup> ) AD 48, C 1665.

<sup>4319</sup> ) AD 30, C 168, n°12.

<sup>4320</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 138.

<sup>4321</sup> ) *Vidimus* du XV<sup>e</sup> siècle figurant dans un registre de M<sup>e</sup> Laurent Pelet, notaire de Villefort, conservé chez un particulier, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, vol. 2, p. 221 qui a pu le consulter.

<sup>4322</sup> ) Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 3, p. 112. L'auteur cite une succession d'établissements charitables situés sur le tracé de la route de Régordane. Néanmoins, il ne donne aucune référence concernant l'hôpital Saint-Blaise de la Molette et nous n'en avons trouvé pour notre part aucune. La prudence s'impose donc.

<sup>4323</sup> ) Registre de M<sup>e</sup> Laurent Pelet, notaire de Villefort, conservé chez un particulier, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, vol. 2, p. 221, qui a pu le consulter.

*Brugis*, où le passage de l'*itinere Regordane* est attesté en 1450<sup>(4324)</sup>. Sur les quelques centaines de mètres séparant Montredon du Rachas, le tracé est encore net, passant au pied de la « croix du Chemin-Ferrat »<sup>(4325)</sup>.

A partir du Rachas vers La Garde-Guérin, le tracé a considérablement été bouleversé. En effet, la route doit traverser ici le Chassezac qui coule au fond d'une vallée relativement encaissée où d'importants travaux liés au roulage ont été réalisés dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(4326)</sup>. Le tracé médiéval subsiste encore toutefois sous la forme d'une limite parcellaire et d'un modeste sentier figurant au cadastre napoléonien, longeant un vallon qui porte le nom évocateur de « ravin de la Coste Vieille »<sup>(4327)</sup> à opposer au « vallon de la Coste » que suit la route moderne. Très direct, ce tracé ne devait pas permettre le passage d'attelages lourds, pour autant que l'on puisse en juger sur carte, la vallée étant à l'heure actuelle noyée par les eaux d'une retenue hydroélectrique.

Au XV<sup>e</sup> siècle, le Chassezac se traversait à gué, ainsi que l'atteste un acte de 1449 mentionnant une terre située au Rachas, confrontant *ab una parte cum itinere publico Regordane quo itur de gado versus locum de Rascassio*<sup>(4328)</sup>. Au XVII<sup>e</sup> siècle, lorsque Louis de Froidour visite la route, il note qu'il passe à gué, près des ruines d'un pont de pierre et sous une passerelle de bois, ce qui résume bien les difficultés rencontrées en ce lieu pour faire tenir un ouvrage d'art : douze ponts ont cédé devant la poussée des crues entre 1644 et 1964<sup>(4329)</sup>.

Au débouché de la route sur le plateau de la Garde-Guérin, le toponyme le Plos de la Justice conserve encore probablement le souvenir des fourches patibulaires des coseigneurs de La Garde, érigées à quelques distances du château en bordure de la route. A ce niveau, un chemin important qui suit la limite sud de la Margeride, et dirige vers Mende, se sépare de la Régordane.

### De La Garde-Guérin à Villefort

Le chemin de Régordane ne traverse pas le *castrum* de la Garde-Guérin<sup>(4330)</sup>, mais passe une cinquantaine de mètres plus à l'ouest. Cette situation topographique apparaît nettement dans la manière dont le château est localisé en 1187, première mention

<sup>4324</sup> ) Fonds privé, chartrier de Vielvic.

<sup>4325</sup> ) AD 48, C 1665, n°6.

<sup>4326</sup> ) AD 48, C 1665.

<sup>4327</sup> ) Prévencières, cadastre de 1812.

<sup>4328</sup> ) Fonds privé, chartrier de Vielvic.

<sup>4329</sup> ) Girault (M.) : *La visitation...*, vol. 2, p. 210.

<sup>4330</sup> ) Sur La Garde-Guérin, cf. André (F.) : « La Garde-Guérin et ses consuls », *art. cité*, et Porée (Ch.) : « Les statuts de la communauté des seigneurs pariers de la Garde-Guérin (1238-1313) ».

connue du site : *juxta stratam publicam de Regordana, est castrum quod vocatur la Guarda* <sup>(4331)</sup>. Un péage se lève-t-il dès lors à La Garde ? Aucun document ne nous l'atteste, la première mention que nous possédions de ce dernier datant de 1242 <sup>(4332)</sup> et la seconde de 1269 <sup>(4333)</sup>. Par la suite, le passage de la Régordane au niveau de La Garde est mentionné à de nombreuses reprises, au point qu'elle est même appelée tout simplement « route de la Garde ». Ainsi, en 1307, *Aldebertus Blavi* tient en fief de l'évêque de Mende *quicquid habet in mandamento et pertinenciis dicti castri (La Garde) ... exempta et detracta una dimidia parte pedagii et quartalagii quam, ut dixit, tenet a nobili viro domino de Tornello in dicto castro et strata de Garda...* <sup>(4334)</sup>. Plus précis encore sur l'importance de la route dans la parerie de La Garde-Guérin, plusieurs hommages rendus à l'évêque en 1307 précisent que les biens et droits reconnus sont localisés *in dicto castro et in strata et in villa de Raschassio et in mandamento dicti castri* <sup>(4335)</sup> : la route passe avant le mandement dans la description des parts de coseigneurie.

Par ailleurs, un hôpital très mal renseigné, est implanté à la Garde. On en connaît seulement le nom de l'hospitalier en 1382 : Pierre Bolard <sup>(4336)</sup>.

Après la Garde-Guérin, la route se dirige vers Villefort, mais elle doit d'abord traverser l'Altier au niveau du hameau de Bayard où son passage est attesté en 1518, une maison reconnue à Louis de la Molette étant située *in dicto loco de Cavata sive Pedes Bayardi*, confrontant à l'est *cum itinere Regordane et a vento marini cum riperia de Altier* <sup>(4337)</sup>. De la Garde à Bayard, la route doit dévaler un versant montagneux très abrupt : la Côte de Bayard que l'on trouve mentionnée dès 1292 <sup>(4338)</sup>. A la sortie de La Garde, la route dite encore à l'heure actuelle « ancienne route » ne peut être confondue avec le chemin de Régordane, mais doit être considérée comme le chemin établi dans les années 1760 pour faciliter le roulage <sup>(4339)</sup>, ce que confirme sa très mauvaise inscription

<sup>4331</sup> ) Brunel (C.) : *Les miracles de Saint-Privat, op. cit.*, p. 132.

<sup>4332</sup> ) André (F.) : « La Garde-Guérin et ses consuls », art. cité, p. 66.

<sup>4333</sup> ) AD 48, G 5, f°289r°.

<sup>4334</sup> ) Boullier-de-Branche (H.) : *Feuda gabalorum, op. cit.*, t. 2, vol. 2, p. 127-128.

<sup>4335</sup> ) *Ibidem*, p. 137, exemple de l'hommage de *Jordanus de Garda*.

<sup>4336</sup> ) André (F.) : « La Garde-Guérin et ses consuls », art. cité, p. 85.

<sup>4337</sup> ) AD 48, E 553.

<sup>4338</sup> ) Boullier-de-Branche (H.) : *Feuda gabalorum, op. cit.*, t. 2, vol. 2, p. 270-271.

<sup>4339</sup> ) AD 48, C 1665. Marcel Girault esquisse ici un chemin du XVII<sup>e</sup> siècle différent du tracé médiéval et du tracé du XVIII<sup>e</sup> siècle mais il ne nous semble assuré ni par la documentation, ni par le cadastre sur lequel il ne figure pas, même sous la forme de limites de parcelles continues. Aussi, les mentions de nouveau chemin qu'il cite à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle sont sans doute à rattacher à des aménagements ponctuels du tracé médiéval qu'emprunte encore Louis de Froidour en 1668 [Girault (M.) : *La visitation...*, vol. 2, p. 198-203].

dans le parcellaire napoléonien <sup>( 4340 )</sup>. Le compoix de Prévenchères du XVII<sup>e</sup> siècle ne laisse subsister aucun doute sur le tracé exact de la Régordane. La route royale du XVIII<sup>e</sup> siècle n'est alors que le chemin qui va de la Garde au mas de Vernet, le chemin de Régordane passant plus à l'est et prenant le nom de « chemin ferrat » <sup>( 4341 )</sup>. Au sud de la Garde, le tracé primitif de la Régordane prend encore sur le cadastre napoléonien le nom de « draye de Villefort » <sup>( 4342 )</sup>.

En 1639, Bayard est un poste de perception du péage de la Garde-Guérin <sup>( 4343 )</sup>, mais nous ne savons s'il en était de même au Moyen Age. Ensuite, au-delà du hameau, la route franchit l'Altier sur le pont de Guelde, mentionné pour la première fois en 1518 <sup>( 4344 )</sup> puis passant au hameau de Guelde, arrive à Villefort. Juste avant Villefort, peu après le passage du col de Bayard, la route passe devant la maladrerie de Villefort attestée par le toponyme la Malaoutière <sup>( 4345 )</sup>, située non loin du pont Saint-Jean franchissant le ruisseau de Palhères. Ce dernier ouvrage est attesté dès 1396 <sup>( 4346 )</sup>, et la construction visible aujourd'hui peut tout à fait correspondre au pont primitif encore préservé et peu remanié <sup>( 4347 )</sup>.

### e- De Villefort à Génolhac

Villefort constitue l'étape suivant Le Rachas dans l'*Itinerarium de Brugis*. Là encore, comme à Luc, nous avons affaire à une ville rue développée le long du chemin de Régordane, en contrebas au nord du *castrum* primitif de Montfort mentionné à partir du XII<sup>e</sup> siècle. Dans la traversée de Villefort, sur quelques centaines de mètres, le chemin de Régordane prend encore de nos jours le nom de « rue de Rome » qui renvoie à la destination pérégrinante de l'itinéraire et à la *strata romeva* de 1280 déjà évoquée. Des droits de péage sont associés au château de Villefort, connus à partir de 1269 <sup>( 4348 )</sup>. Ces droits sont probablement directement au cœur du conflit opposant les évêques d'Uzès et l'abbaye de Saint-Gilles sur la possession du château à partir de la fin du XII<sup>e</sup> siècle. En effet, l'abbaye de Saint-Gilles demande la restitution de la seigneurie sur le château

4340 Pourcharesse, cadastre de 1812, section A4.

4341 ) Compoix de Prévenchères, f°318, cité dans Boullier-de-Branche (H.) : *Feuda gabalorum, op. cit.*, t. 2, vol. 2, p. 127.

4342 Pourcharesse, cadastre de 1812, section A4.

4343 ) AD 30, C 168, n°12.

4344 ) AD 48, E 553.

4345 ) Villefort, cadastre de 1812, section C.

4346 ) AD 48, 3E 1368, f°17v°.

4347 ) Arnal (J.), Darnas (I.) et Granjouan (M.-S.) *et alii* : *Le canton de Villefort, Lozère, Inventaire du patrimoine, op. cit.*, p. 34.

4348 ) AD 48, G 120. Analyse publiée dans Régéné (J.) : *Histoire du Vivarais, op. cit.*, t. 3, p. 112-113.

qu'elle dit avoir été usurpée par l'évêque d'Uzès. Aucun acte authentique ne permet de donner satisfaction *a posteriori* aux prétentions de l'abbaye de Saint-Gilles. Seules trois pièces douteuses rattachent le *castrum* de Montfort à Saint-Gilles. En 1153 la famille de Châteauneuf hommagerait Montfort à l'abbaye<sup>(4349)</sup>, ainsi que la famille du Tournel en 1166<sup>(4350)</sup>. Cependant, ces hommages ne nous sont connus que par des analyses modernes informelles et aucun des trois chartriers, Saint-Gilles, Le Tournel ou Châteauneuf ne nous en a livré un original ou au moins une copie ancienne authentique. En outre, dès le XVIII<sup>e</sup> siècle, il est dit qu'il est impossible aux détenteurs du péage de Villefort de fournir des originaux de ces pièces. Ceci nous amène à douter de la réalité de ces hommages et par là même du bien fondé des prétendus droits abbatiaux. Pour finir, les conditions d'une éventuelle cession ou usurpation des droits abbatiaux par l'évêque d'Uzès ne sont pas renseignées. Nous ne connaissons qu'une simple mention, insérée en tête d'un mémoire du XVIII<sup>e</sup> siècle sur les droits des seigneurs de Villefort, ne présentant aucune garantie diplomatique. Il est simplement noté que « Le droit de l'abbé de Saint-Gilles sur Villefort, passa à l'évêque d'Uzès, le 5 des calendes de juin 1185 »<sup>(4351)</sup>. Seule une bulle de Clément IV datée de 1266 semble de nature à donner raison à l'abbé de Saint-Gilles, puisqu'elle exhorte les établissements et les personnes de la dépendance de Saint-Gilles à contribuer aux dépenses faites par l'abbaye pour obtenir restitution de divers biens dont le monastère de Saint-Gervais de Fos et les *villam et castrum Ville Fortis*<sup>(4352)</sup>. Sans pouvoir trancher assurément sur la réalité des droits de l'abbaye sur le *castrum* de Villefort, mais en doutant fortement de leur bien fondé, il faut quand même retenir que celle-ci cherche à entrer en possession du château situé à un point clef de la route de pèlerinage du Puy à Saint-Gilles.

Dès la sortie sud de Villefort, la route s'élève en direction du Collet, au pied du *castrum* de Montfort, passage qui lui ouvre l'accès à la route de la haute vallée de la Cèze. A ce niveau se greffe sur le chemin de Régordane la route venue des Vans et au-delà des confins de l'Uzège et du Bas-Vivarais. Du Collet, la route passe ensuite au lieu-dit du rocher de Maupas. Jusque-là, le tracé est encore nettement identifié sur le cadastre. Ensuite, nous pouvons retenir deux axes parallèles jusqu'à Concoules.

### De Villefort à Concoules par Pont-Perdu et Le Gas

Le premier des deux axes identifiables à partir du Maupas n'est pas celui que suit Louis de Froidour. Il reste en hauteur, passant à mi-pente jusqu'à une section où de profondes ornières longues de plus de 300 mètres attestent son passage avant qu'il ne descende sur Saint-André. Marcel Girault fait passer ce chemin à l'église Saint-André même, au prix d'un net détour. Néanmoins, il nous semble que ce tracé contourné ne soit que le fruit

<sup>4349</sup> ) AD 30, C 168, pièce 1, *Mémoire contenant inventaire des titres et pièces justificatives du péage leude de la seigneurie de Villefort au diocèse d'Uzès.*

<sup>4350</sup> ) *Ibidem.*

<sup>4351</sup> ) Archives privées de Jean Pellet, à Génolhac, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 147.

<sup>4352</sup> ) Goiffon (E.) : *Bullaire de l'abbaye de Saint-Gilles*, *op. cit.*, p. 168-169.

d'un aménagement tardif de par ses caractères de roulage certains. Le chemin de Régordane primitif devait passer plus directement par le hameau de Roche où subsiste encore un sentier cadastré au début du XIX<sup>e</sup> siècle qui constitue la continuité de l'itinéraire. Ensuite, il arrive au hameau de Lestrade où le second itinéraire identifié le coupe. A partir de là, deux routes sont repérables de chaque côté de la Cèze, mais il est net que la continuité du tracé que nous suivons est à chercher en rive droite. La route traverse donc la Cèze directement au niveau de Saint-André-de-Capcèze et passe au quartier du Pont-Perdu qui en jalonne le tracé au niveau du ruisseau de Valcrouzès, peu avant Vielvic.

Le passage de la Régordane est ensuite attesté à Vielvic même en 1358, où l'*itinere publico Regordane* confronte tout à la fois un champ qui fait l'objet d'un échange et la Cèze<sup>(4353)</sup>, et immédiatement à côté de Vielvic au quartier de *Laubasi* en 1334, sous le nom de *via publica Regordane*<sup>(4354)</sup>. A une centaine de mètres au sud de Vielvic, le ruisseau de la Malautière rappelle encore l'emplacement d'une maladrerie bordant la route, mentionnée dès 1257<sup>(4355)</sup>.

Après Vielvic, la continuité du premier itinéraire est nette et il ne peut être confondu avec celui passant par Rieusset que suit Louis de Froidour. En effet, une fois traversé le ruisseau de la Malautière, celui-ci s'en sépare par un carrefour à angle droit qui ne pose aucun problème de chronologie relative. Le premier chemin s'élève alors brutalement en direction du sud en suivant le « vallat du Chemin-Vieux » qui l'amène au niveau de la maison forte de Chambonet. Sur cette section, le tracé présente encore un certain nombre de virages en épingle à cheveux, mais il s'agit ici d'aménagements tardifs liés au roulage<sup>(4356)</sup>. A ce niveau, il est mentionné à plusieurs reprises en 1257, 1289, 1346 et 1398<sup>(4357)</sup>, alors qu'en 1334, cette branche du chemin de Régordane est dite *via veteri*<sup>(4358)</sup>. De là, elle gagne le quartier du Gas, où un gué lui permet de traverser le ruisseau de Longuefeuille. Du Gas à Concoules, deux tracés sont encore identifiables de nos jours, mais un seul correspond à la route de Régordane médiévale : celui qui affronte la pente tangentiellement et sans détour en s'inscrivant bien dans le parcellaire. Par contre, l'itinéraire s'élevant par deux longs lacets sur le flanc du versant n'est qu'un aménagement des années 1730-1760<sup>(4359)</sup>. Ensuite, la route arrive rapidement à Concoules, le second itinéraire identifié depuis Villefort se greffant sur le premier peu

<sup>4353</sup> ) AD 30, 2E 1/120, f°2v°.

<sup>4354</sup> ) Chartrier de Chambonet, fonds privé mentionné par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 3, p. 160.

<sup>4355</sup> ) Chartrier de Chambonet, fonds privé mentionné par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 179.

<sup>4356</sup> ) AD 07, C 895, n°72.

<sup>4357</sup> ) Chartrier de Chambonet, fonds privé mentionné par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 179.

<sup>4358</sup> ) Chartrier de Chambonet, fonds privé mentionné par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 179.

<sup>4359</sup> ) AD 07, C 895, n°72.



avant le village.

### De Villefort à Concoules par Florigues et Rieusset

Ce second axe, au tracé plus doux que le premier, est celui qu'emprunte Louis de Froidour en 1668 <sup>(4360)</sup>. A partir du rocher de Maupas, il chemine au bord de la Cèze, rivière dont il se rapproche par deux lacets marqués. Ensuite, restant parallèle au cours d'eau, il arrive au hameau de Lestrade où il croise le premier chemin. De là, la continuité de l'itinéraire vers le sud est nette, en rive gauche de la Cèze. Passant par le hameau de Florigues, le second chemin ne traverse la rivière que quelques centaines de mètres avant Vielvic sur un pont qui n'est pas attesté au Moyen Age, mais où un gué figure encore au cadastre napoléonien. A Vielvic, les deux tracés se confondent durant la traversée du village pour diverger dès sa sortie, au niveau de la maladrerie. Alors que le premier chemin, que nous avons déjà décrit, gravit rapidement la pente, le tracé suivi par Louis de Froidour oblique brutalement à l'est pour s'éloigner du premier en décrivant une large boucle qui l'amène au mas de Rieusset où une terre confronte le chemin de Régordane en 1510 <sup>(4361)</sup>.

Sans doute sommes-nous avec ses deux axes, parallèles entre le Collet de Montfort et Concoules, en présence d'un dédoublement d'itinéraire ancien. Le premier chemin décrit est incontestablement le plus direct et c'est lui qui constitue la continuité première du chemin de Régordane. La morphologie des carrefours en fait foi. Par ailleurs, cette première route est dite *strata veteri* en 1334, signe de son antériorité sur la seconde que suit Louis de Froidour. Cette seconde route est donc plus récente, mais il n'en demeure pas moins vrai qu'elle est attestée dès 1510. Son tracé plus long, donc plus contourné et plus doux, et sans doute la cause de son ouverture : elle présente des pentes très sensiblement moins raides que la première, au relief rédhitoire. Nous ne saurions toutefois préciser quand, avant 1334, ce deuxième axe a été tracé.

### De Concoules à Génolhac

Après le village de Concoules, la route se dirige vers le col de l'Ancize en passant par les hameaux de Bise haute et d'Aiguesalt. En 1484, le chemin de Régordane confronte une terre située dans ce dernier <sup>(4362)</sup>. Au-delà du col de l'Ancize, la route continue vers celui des Plots où deux tracés divergent. Le premier passe à Génolhac même, le second évite la bourgade en demeurant sur les crêtes qui la dominent à l'est. Il est indéniable, nous y reviendrons, que le tracé évitant la ville est le plus ancien mais, pour l'heure, nous décrirons celui qui se rend jusqu'à Génolhac.

A partir du col des Plots et jusqu'à Génolhac, la différence entre l'itinéraire ancien et le chemin de roulage du XVIII<sup>e</sup> siècle est très nette. Ce dernier, qui a été goudronné et sert encore de nos jours, coupe l'ensemble du parcellaire ne laissant subsister aucun

<sup>4360</sup> ) Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 180-181.

<sup>4361</sup> ) Chartrier de Chambonnet, fonds privé mentionné par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 179.

<sup>4362</sup> ) Acte aujourd'hui manifestement disparu cité par Nicolas (C.) : *Le couvent des dominicains de Génolhac*, op. cit., p. 69.

doute sur sa construction récente au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Le tracé précédent, qu'emprunte Louis de Froidour, est dit en 1755 « chemin de la Teulière, ancien de Régordane »<sup>(4363)</sup>. Il est encore nettement identifiable à l'heure actuelle passant par le hameau des Plots avant de descendre sur Génolhac. A l'entrée de Génolhac, la route traverse le faubourg de Chef de Ville mentionné à partir du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(4364)</sup> et situé à la sortie haute de la ville comme son nom l'indique. Pour finir, le faubourg de Chef de Ville est séparé de la bourgade fortifiée par le ruisseau de la Gardonnette qui se franchit dès le Moyen Age sur un pont. Celui-ci est dit *pont vieilh* en 1356 ce qui laisse penser qu'un autre vient d'être construit, probablement celui de la Malautière au sud<sup>(4365)</sup>. Le passage du chemin de Régordane au travers de Génolhac, où elle devient la *carreria recta*, et aux abords même du bourg est mentionné à plusieurs reprises tout au long de la fin du Moyen Age comme en 1351<sup>(4366)</sup> ou encore en 1358, 1371<sup>(4367)</sup>.

L'évolution de l'habitat dans le secteur de Génolhac en liaison avec la route est intéressante à relever. Le *castrum* de Génolhac, mentionné dès les années 1170<sup>(4368)</sup>, se situe sur la colline dominant la ville à l'est, mais il ne parvient manifestement pas à agglomérer un habitat significatif. C'est au contraire l'église paroissiale située au bord de la route de Régordane qui cristallise initialement l'habitat puis, l'influence de la Régordane grandissant, c'est ensuite elle qui devient maîtresse dans le processus de concentration de l'habitat. Le bourg de Génolhac est un village rue caractéristique, structuré autour du chemin de Régordane qui en constitue l'axe principal en bordure duquel s'établissent les activités économiques.

### La strata veteri évitant Génolhac

Ce second axe se sépare de la route de Régordane tardi médiévale dès avant Génolhac, au niveau du col des Plots. A partir du col, la route se dirige en direction du *castrum* de Génolhac, non loin duquel elle est signalée en 1356<sup>(4369)</sup>, alors qu'un jardin situé à côté de celui-ci, au territoire de l'*estrata vielha* confronte en 1357 la route de Régordane<sup>(4370)</sup>. En 1755, le souvenir de cette vieille route est encore conservé puisqu'une terre reconnue par son tenancier non loin des Plots confronte encore le « chemin ancien ou estrade »

<sup>4363</sup> ) Fonds d'archives Jean Pellet, à Génolhac, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 170.

<sup>4364</sup> ) Pellet (J.) : *Mémorial des vieilles pierres*, op. cit., p. 39.

<sup>4365</sup> ) AD 30, 2E 23/172, f°112.

<sup>4366</sup> ) AD 07, 2E MJ 2.

<sup>4367</sup> ) AD 30, 2E 1/120.

<sup>4368</sup> ) Germer-Durand (E.) : *Dictionnaire topographique du Gard*, op. cit., p. 99.

<sup>4369</sup> ) AD 30, 2E 23/172, f°2v°.

<sup>4370</sup> ) *Ibidem*, f°19.

<sup>4371</sup> ). Des vestiges d'ornières et de tranchées subsistent toujours en deux secteurs, à proximité du *castrum* d'une part et plus au sud vers le col de Canteperdrix (<sup>4372</sup>). Du *castrum* de Génolhac, le chemin suit la serre sur laquelle il se trouve pour rejoindre le hameau de Marconnet et descendre jusqu'à l'Homol au droit d'un passage tout à fait guéable. Une fois l'Homol franchi, la route doit passer au col de Belle Poile au prix d'une rude montée. La continuité du chemin que nous décrivons est nette : il s'engage d'abord dans la vallée de l'Homol sur quelques centaines de mètres avant d'en sortir en s'élevant vers le col par une boucle large s'enroulant autour du mas de Mazelet. A ce niveau d'autres ornières sont encore visibles, entaillées dans le substrat schisteux. Ce tracé ne peut nullement être confondu avec la route de la fin du Moyen Age qui passe plus à l'ouest.

## f- De Génolhac à Alès

De Génolhac à Alès, la route doit traverser successivement plusieurs vallées encaissées et plusieurs cols qui constituent de nombreux passages clefs permettant d'identifier précisément le tracé routier. Différents travaux d'érudits ont néanmoins pu induire un certain nombre de confusions au sujet d'un second itinéraire de Régordane. L'examen attentif de la documentation permet toutefois de les écarter.

### Autour d'un second axe de Régordane

Sur la section de Génolhac à Alès, Marcel Girault (<sup>4373</sup>) suivant en cela Michel Wienin (<sup>4374</sup>), propose d'établir un second tracé passant à l'ouest de la route principale, par la vallée du Gardon, que la Régordane rejoindrait au niveau des Lèches. Ils font de ce second axe une route antérieure au XII<sup>e</sup> siècle, période où ils placent le développement du chemin de Régordane tel que nous le décrivons. Néanmoins, cette hypothèse ne repose que sur des considérations toponymiques erronées ou aléatoires.

Un seul acte mentionnerait le passage de la Régordane autour du tracé qu'il propose. En 1507, une terre située non loin du château de Verfeuil reconnue en faveur de l'église de Saint-Julien-des-Points confronte *l'itinere regis Regordane quo itur a villa Alesti versus castrum de Viridifolio* (<sup>4375</sup>). Néanmoins, cette mention ne peut s'appliquer à un axe nord-sud comme le serait un second chemin de Régordane, mais concerne la route allant d'Alès vers le Gévaudan en passant par les hautes terres du Mont Lozère. A partir d'Alès, cette route suit la vallée du Gardon, puis arrive aux Lèches. A ce niveau le lieu-dit du

<sup>4371</sup> ) AD 30, G 118, f°73.

<sup>4372</sup> ) Faute de temps, nous n'avons pu les identifier sur le terrain, aussi nous nous en remettons aux observations de Marcel Girault (*La visitation...*, *op. cit.*, vol. 2, p. 171).

<sup>4373</sup> Girault (M.) : *La visitation...*, *op. cit.*, vol. 1, p. 108-113.

<sup>4374</sup> ) Wienin (M.) : « Le chemin régordan », art. cité, p. 25-28.

<sup>4375</sup> ) AD 30, 2E 1/472.

Péage rappelle l'existence du poste de perception dépendant du château de Verfeuil mentionné en 1335<sup>(4376)</sup>. Une reconnaissance de 1347 portant sur le même secteur mentionne encore l'*itinere publico quo itur versus partes montanarum*<sup>(4377)</sup>, nous apportant la certitude que la route gagne les hautes terres du mont Lozère avant de descendre sur la Margeride au nord et ne rejoint nullement Génolhac.

Pour finir, un acte de 1349 lève toute ambiguïté sur le fait que cette route passant par les Lèches n'est pas le chemin de Régordane. Cette année-là, Bernard Pelet, seigneur d'Alès, reconnaît tenir en fief de Guillaume de Beaufort une part du péage d'Alès qui se perçoit sur les marchands arrivant en ville *per Rigordanam et Lecham*<sup>(4378)</sup>. Deux routes bien distinctes convergent donc sur Alès : la Régordane d'une part et la route qui, par les Lèches, conduit au Gévaudan. La seconde ne prend pas le nom de chemin de Régordane sauf en 1507, probablement par abus de langage à une époque où, nous y reviendrons, le chemin de Régordane commence à perdre de son importance. Retenons toutefois qu'il est possible depuis la Régordane de rejoindre cette route d'Alès à Mende au droit du Pont du Rastel, ce qui peut lui conférer un statut d'itinéraire de détournement par rapport à la Régordane mais n'autorise nullement à la confondre avec cette dernière.

### De Génolhac à Portes

A la sortie sud de Génolhac, la route passe devant le couvent des frères prêcheurs fondé en 1312<sup>(4379)</sup> puis franchit le ruisseau de la Gardonnette sur le pont de la Malautière, mentionné dès 1493<sup>(4380)</sup>. Après le pont, la route a subi quelques modifications de tracé à la fin du XV<sup>e</sup> siècle. L'itinéraire initial passait au plus près de la rivière, mais durant l'hiver 1484-1485 plusieurs personnes ont failli périr en glissant dans l'Homol. Le toponyme du Maupas rappelle encore à l'heure actuelle la dangerosité du passage. Un procès s'en est alors suivi débouchant sur l'autorisation de déplacer la route accordée le 8 octobre 1485. Le nouveau tracé ouvert passe alors plus haut dans la pente, en sécurité par rapport à la rivière<sup>(4381)</sup>. Une reconnaissance de 1485 mentionne alors comme confronts d'un pré « du pied l'ancien chemin de Régordane et du chef le chemin ancien et actuel »<sup>(4382)</sup>.

Les deux tracés de 1485 se rejoignent pour finir à l'entrée du *pontis de Manso*, le pont du Mas actuel, mentionné dès 1400<sup>(4383)</sup>. Au-delà du pont, la route s'élève vers le

<sup>4376</sup> ) AD 30, A 1, f°263 et A 2, f°1305.

<sup>4377</sup> ) Pantel (A.) et Servièrre (E.) : « Les seigneuries cévenoles », art. cité, p. 40-41.

<sup>4378</sup> ) Bardon (A.) : *Histoire de la ville d'Alès*, op. cit., t. 2, p. 158.

<sup>4379</sup> ) Nicolas (C.) : *Le couvent des dominicains de Génolhac*, op. cit.

<sup>4380</sup> ) Fonds d'archives Jean Pellet, à Génolhac, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 165.

<sup>4381</sup> ) Nicolas (C.) : *Histoire de Génolhac d'après des documents inédits*, op. cit., p. 39.

<sup>4382</sup> ) Fonds d'archives Jean Pellet, à Génolhac, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 165.

col de Belle-Poile par un tracé affrontant directement la côte que l'on peut encore bien identifier. Présentant une pente de plus de 10%, Louis de Froidour le qualifie de « descente très rude », lui imposant de mettre pied à terre. Il ne faut donc pas le confondre avec le tracé de roulage construit à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle ou au XVIII<sup>e</sup> siècle<sup>(4384)</sup>.

Le passage de la route de Régordane au col de Belle Poile est corroboré à plusieurs reprises lorsqu'elle apparaît comme confront de parcelles, par exemple en 1369<sup>(4385)</sup> ou en 1515<sup>(4386)</sup>. Du col de Belle Poile, la route de Régordane bascule sur la vallée du Luech dans laquelle elle est mentionnée en 1467<sup>(4387)</sup>. Immédiatement au sud du col de Belle Poile, une longue trace d'ornières marque encore son passage sur la crête avant qu'elle ne descende au bord du Luech en aval du mas de Donarel où elle est attestée en 1369<sup>(4388)</sup>. De là, cheminant au bord du Luech, elle gagne le Pont du Rastel qui lui permet de traverser la rivière et où elle est attestée à plusieurs reprises dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle<sup>(4389)</sup>.

A partir de Pont du Rastel, la route chemine en rive droite du Luech, passant par le quartier de Montjoie, puis par le lieu-dit du Vallon, avant d'arriver à l'aplomb du hameau de L'Apostoly, dernière étape avant Alès dans la description de la route donnée par l'*Itinerarium de Brugis*. Depuis l'Apostoly, la route gagne le quartier des Tavernolles. Bien distinct de la route moderne, le tracé ancien correspond probablement au chemin abandonné qui court le long du ruisseau de la Ribeyrette. Sur les premiers kilomètres, sa pente reste faible mais à partir de l'Arbous, il se relève très brutalement pour rejoindre les Tavernolles, au point qu'aucun attelage ne peut passer sur cette section, ce qui a motivé la construction de plusieurs épingles à cheveux au droit du Peulin, n'existant pas encore lors de la visite de Louis de Froidour en 1668. Depuis les Tavernolles, le tracé se poursuit vers Portes distant de deux kilomètres à peine.

Immédiatement à l'entrée de Portes, la route longe le territoire de Régordane, mentionné dès 1052<sup>(4390)</sup>, où le passage de la route de Régordane est attesté en 1349<sup>(4391)</sup>. A ce niveau s'en sépare le chemin allant vers le Gévaudan par le mont Lozère puis Florac<sup>(4392)</sup>. Peu après le passage au lieu-dit de Régordane, la route confronte l'hôpital

<sup>4383</sup>) Nicolas(C.) : *Histoire de Génolhac d'après des documents inédits*, op. cit., p. 33.

<sup>4384</sup>) AD 34, C 3070.

<sup>4385</sup>) AD 30, 2E 1/121.

<sup>4386</sup>) AD 30, C 1647.

<sup>4387</sup>) Fonds d'archives Jean Pellet, à Génolhac, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 164.

<sup>4388</sup>) Fonds d'archives Jean Pellet, à Génolhac, cité par Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 3, p. 160.

<sup>4389</sup>) AD 30, 2E 1/121.

<sup>4390</sup>) Devic (C.) et Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, op. cit., t. 5, preuves, col. 464.

de Portes, attesté dès 1451<sup>(4393)</sup>. La route arrive ensuite au droit du *castrum* de Portes<sup>(4394)</sup>, prétexte à la perception d'un péage mentionné dès 1319<sup>(4395)</sup>, puis encore en 1343<sup>(4396)</sup>.

### De Portes à Alès

En 1449, une terre reconnue à la commanderie des hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem de Saint-Christol, située non loin d'Alès, confronte l'*itinere publico quo itur versus Anicium et versus locorum Sancti Ambrosii et de Portis vocatum de la Regordane*<sup>(4397)</sup>. A partir de là, la route entre résolument dans la Méditerranée, abandonnant son environnement de montagnes élevées et de vallées profondes.

Au sud de Portes, il est indiqué en 1695 que deux chemins existent, l'un suivant la crête, « exposé aux vents et aux congères des neiges, et montée trop rude de plus de moitié et descente en proportion » ; l'autre passant plus bas et cheminant parallèlement à la route actuelle, à quelques mètres ou dizaines de mètres au nord-est<sup>(4398)</sup>. Identifiables sur le cadastre napoléonien, ces deux tracés ne semblent pas contemporains. Chronologiquement, le premier est indiscutablement celui passant au sommet de la crête par les hameaux des Tavernes et de Mas de la Coste puis de la Destourbes, sur lequel se greffe le second axe passant en contrebas. Comme en d'autres points du tracé, nous avons donc à faire à une route « neuve » doublant un axe ancien, mais nous ne pouvons apporter aucune précision sur sa période de construction. Au niveau de la Destourbes, se sépare la route venant des plaines de l'Uzège par la vallée de l'Auzonnet.

De là, la route se poursuit jusqu'au hameau de la Rouvière, puis descend très brutalement vers le pont de Palme Salade qui lui permet de franchir l'Auzonnet. De la Rouvière à Palme Salade, la route du XVIII<sup>e</sup> siècle est identifiable, effectuant plusieurs virages en lacets, alors que le tracé précédent était en ligne droite, présentant une pente comprise entre 15 et 20 % selon les sections<sup>(4399)</sup>.

<sup>4391</sup> ) AD 30, 2E 23/171, f°29.

<sup>4392</sup> ) Brechon (F.) : *Espace et relations en Cévennes, première approche des structures d'échange (milieu XIII<sup>e</sup> siècle - milieu XV<sup>e</sup> siècle)*, op. cit., p. 144-145.

<sup>4393</sup> ) AN, K 573, n°27.

<sup>4394</sup> ) Sur le château et la seigneurie de Portes à la fin du Moyen Age, cf. Elzière (J.-B.) : *Histoire des Budos, seigneurs de Budos en Guyenne et de Portes-Bertrand en Languedoc*, op. cit.

<sup>4395</sup> ) AD 30, C 168.

<sup>4396</sup> ) AD 30, A 1, f°238.

<sup>4397</sup> ) AD 13, 56H 3017.

<sup>4398</sup> ) AD 34, C 3132.

A Palme Salade, le pont ancien, situé en aval de l'ouvrage actuel, n'est mentionné par aucune source médiévale. Effondré de nos jours, il est impossible d'examiner l'ouvrage pour y déceler des bases ou des élévations médiévales. On peut simplement penser que l'Auzonnet est une rivière suffisamment importante pour justifier la présence d'un tel ouvrage sur l'une des routes les plus développées de la région au Moyen Age. En outre, un hôpital, placé sous le vocable de Notre-Dame, est implanté à proximité même du point de traversée, gué ou pont, mentionné dès 1356<sup>(4400)</sup>. Le lieu-dit la Gleizette conserve encore le souvenir de l'emplacement de sa chapelle que Louis de Froidour trouve déjà en ruine. Ensuite, la continuité du chemin est nette, remontant directement sur le lieu-dit de l'Affenadou par le quartier des Calades. Au niveau de l'Affenadou, la route quitte la vallée de l'Auzonnet. Au sud de l'Affenadou, la route visitée par Louis de Froidour se dirige vers le hameau du Pradel. A l'heure actuelle, son tracé passe en limite de la mine à ciel ouvert du Grand Baume ce qui n'en facilite pas la compréhension, mais le cadastre napoléonien sert de guide sûr<sup>(4401)</sup>. Il permet de bien identifier la route du XVIII<sup>e</sup> siècle construite pour adoucir la pente de l'ancien chemin qui avoisine presque 20% en ce secteur en « faisant divers tournants »<sup>(4402)</sup> et de ne pas la confondre avec le tracé précédent tout à fait rectiligne. La route rejoint ensuite la R.D. 906 au niveau de l'Aubarède, puis se confond avec cette dernière jusqu'au hameau du Pradel dans la traversée duquel elle est mentionnée à plusieurs reprises dans les dix premières années du XV<sup>e</sup> siècle<sup>(4403)</sup>. Au Pradel, une « vieille mesure de l'hôpital » est mentionnée en 1684 suggérant la possible présence d'un établissement hospitalier, à moins qu'il ne s'agisse d'une possession des hospitaliers de Saint-Jean, ce que nous ne pouvons déterminer<sup>(4404)</sup>.

Après le Pradel, la route se confond encore avec la R.D. 906 jusqu'au lieu-dit de l'Ironnier. Ensuite, alors que cette dernière s'oriente à l'est, le chemin de Régordane se poursuit en direction du sud par un chemin vicinal dont la continuité ne pose aucun problème par Montloubier. A ce niveau, elle traverse le vallon de Régordane puis a de nos jours disparu, coupée par la mine découverte de Mercoirol sur quelques centaines de mètres. De là, au niveau des Gardioles et de la Fontaine, elle constitue encore la limite des paroisses de Laval d'une part et de Saint-Julien-des-Rosiers de l'autre, puis arrive au village-rue du Mas-Dieu qu'elle traverse. A ce niveau, elle était bordée par une maladrerie attestée dès 1357<sup>(4405)</sup>.

4399 ) AD 34, C 3132.

4400 ) AD 30, 2E 23/272.

4401 ) Laval-Pradel, cadastre de 1828, tableau d'assemblage.

4402 ) AD 07, C 895, n°72.

4403 ) AD 30, 2E 23/1.

4404 ) AD 34, C 3070.

4405 ) AD 30, 2E 23/172.

Ensuite, au-delà du Mas Dieu, la route se poursuit vers le mas de Sauvagnac mais en se distinguant alors de la R.D. 906. Renseigné par le procès verbal de la visite de 1668, le tracé de la route de Régordane effectue de très longues ondulations qui la font passer alternativement de part et d'autre de la R.D. 906 par la Caladette, Carmantranan, puis Sermelh et les Escarieux. De là, elle gagne la rivière de Bruèges à proximité de laquelle se trouve la maladrerie d'Alès<sup>(4406)</sup> et où la route de Saint-Ambroix et d'Aubenas rejoint le chemin de Régordane. Non loin de la maladrerie, une terre confronte en 1150 la *via Sancti Egidii et de Podio*<sup>(4407)</sup> et en 1351, une terre située *al terrado de la Crozeta* juxte *lo cami de Regordana*<sup>(4408)</sup>. Pour finir, la Régordane est ensuite mentionnée au territoire de la Calade<sup>(4409)</sup> puis elle entre dans la ville d'Alès par la porte de la Roque ainsi que le montre clairement un plan terrier de 1686<sup>(4410)</sup>. Néanmoins, un itinéraire extérieur, mentionné en 1486, existait aussi permettant de contourner la ville par l'est<sup>(4411)</sup>. Dans sa traversée d'Alès, le chemin de Régordane prend le nom de *carrerria recta*, bien que décrivant une longue boucle parallèle au Gardon, puis ressort de la ville par la porte de Saint-Gilles, mentionnée dès 1393 au moins dans le premier compoix de la ville<sup>(4412)</sup>. Notons, au niveau d'Alès, l'existence d'un chemin contournant totalement la dépression du Gardon dans laquelle est établie la ville, pour rejoindre le tracé de la Régordane au sud<sup>(4413)</sup>. Celui-ci s'en sépare au nord, au niveau du quartier de la maladrerie, se prolongeant dans la continuité de la route venue de Portes, de sorte que l'on est fondé à ce demander si ce n'est pas un itinéraire antérieur à la fondation de la ville, l'essor de cette dernière provoquant finalement un détournement de la Régordane jusqu'au bord du Gardon.

<sup>4406</sup> ) Bardon (A.) : *Histoire de la ville d'Alès*, op. cit..

<sup>4407</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 23. Mention très douteuse étayée par aucune référence.

<sup>4408</sup> ) AD 30, 1E 2767, pièce 2, f°15.

<sup>4409</sup> ) AD 13, 56H 3017, f°22v°.

<sup>4410</sup> ) AD 13, 56H 3018.

<sup>4411</sup> ) AD 13, 56H 3017, f°32.

<sup>4412</sup> ) AM Alès : 1G 0. Après la porte de Saint-Gilles, Marcel Girault [Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 80] fait obliquer brutalement le chemin de Régordane vers le sud pour lui faire franchir le Pont Vieux suite à quoi elle se trouve alors en rive droite du Gardon qu'elle doit à nouveau traverser quelques centaines de mètres plus loin en dépit de toute logique. Il nous semble au contraire que celle-ci, sortant par la porte de Saint-Gilles, n'a aucune raison de revenir sur ses pas vers la porte du Pont Vieux, au mépris de toute notion de continuité pour finalement se créer artificiellement une difficulté en traversant à deux reprises le Gardon. Nous pensons plutôt que dès le Moyen-Age, elle en longe la rive gauche comme elle le fait encore au XVII<sup>e</sup> siècle. Il est vrai que le chemin de la rive droite est dit « ancien chemin de Nîmes » au XVII<sup>e</sup> siècle, mais ceci ne signifie nullement qu'auparavant il ait été un axe principal pour relier Alès à Nîmes et sans doute ne devait-il s'agir que d'un axe détourné.

<sup>4413</sup> ) Girault (M.) : *La visitation...*, op. cit., vol. 2, p. 89.



Nous ne poursuivrons pas la description du chemin de Régordane au-delà d'Alès en direction du sud. Toutefois notons que cette ville est un carrefour qui permet au voyageur de s'orienter ensuite vers Bagnols-sur-Cèze et Avignon, ou encore vers Montpellier, et bien sûr de continuer vers Nîmes et Saint-Gilles en suivant encore le chemin de Régordane.

Le chemin de Régordane est, à la fin du Moyen Age l'un des axes majeurs de la région, ce qui transparaît clairement dans sa dénomination : c'est la seule route que nous ayons rencontrée portant un nom propre sur une distance aussi longue. En outre, il est qualifié à plusieurs reprises de *strata regia* comme dans la traversée de la plaine du Devès, au sud du Puy, signe indubitable de son niveau de développement au XV<sup>e</sup> siècle. De sensibles inflexions chronologiques sont toutefois perceptibles tout au long de son histoire, ce qui nous amène à abandonner ici le parti retenu jusqu'à présent de décrire d'abord les circulations empruntant la route pour ensuite en étudier les origines. Aussi, nous confondrons maintenant ces deux aspects de l'étude dans la mesure où à chaque période identifiée correspond un type de trafic et un niveau de développement.

### Un axe antique ?

La première question qui se pose est celle des origines du chemin de Régordane, problème ayant déjà fait l'objet d'âpres débats souvent peu fondés<sup>(4414)</sup>. Diverses pistes peuvent être exploitées afin de cerner la question.

Assurément, les sections de Nîmes à Alès ou de Montpellier à Alès sont des axes d'origine antique, même si leur tracé a pu varier sensiblement. Traversant les régions très fortement romanisées du bas-pays des Volques Arécomiques, nombreux sont les vestiges jalonnant leur parcours. Nous n'en retiendrons que deux attestant sans contestation possible de l'existence de la route : les ponts de Boisseron et de Sommières qui lui permettent de traverser successivement la Bénovie et le Vidourle<sup>(4415)</sup>. Néanmoins, bien que d'origine antique, aucune borne milliaire n'a été exhumée en liaison avec cet axe pourtant indiscutablement aménagé ainsi que l'attestent les deux ouvrages d'arts monumentaux déjà cités.

A partir de l'entrée dans les Cévennes proprement dites, les découvertes antiques se font plus rares, signe d'une occupation de l'espace plus ténue, mais nous ne sommes nullement en présence d'un désert humain encore vierge ou presque. En outre, le site du Thort, au sud de la Bastide, peut constituer un jalon solide du passage d'une route. A proximité de la Régordane, diverses structures ont été mises au jour dans les années 1960. Elles avaient été identifiées alors par les chercheurs locaux les ayant découvertes comme un habitat lié à une exploitation minière<sup>(4416)</sup>. Cependant, les éléments fournis

<sup>4414</sup> ) Nous ne mentionnerons pas ici la très abondante bibliographie souvent empreinte du seau de la fantaisie, et nous renvoyons à la recension qui en est faite dans Gounot (R.) : *Archéologie gallo-romaine en Haute-Loire, op. cit.*, p. 35-37.

<sup>4415</sup> ) Sur ces deux ponts, cf. Lagrange (F.) : « Les ponts romains. Diffusion des techniques et politique routière », *art. cité*, p. 121-122.

<sup>4416</sup> ) « Fouilles et recherches en Lozère, campagne 1960 », *art. cité*, p. 8.

ne permettent aucunement d'assurer cette proposition. Le site mériterait d'être reconsidéré à la lecture des avancées récentes de l'archéologie gallo-romaine sur les *vana* et les lieux de cultes « de limites » pouvant jalonner une frontière au passage d'une route <sup>(4417)</sup>. Remarquons d'abord que nous sommes sur une limite géographique majeure : le site est sur la ligne de partage des eaux séparant les versants Atlantique et Méditerranéen, qui ici se marque nettement dans le paysage par une cassure brusque. D'un point de vue historique, il est possible que la cité antique de Saint-Paulien et le diocèse primitif du Puy se soient étendus jusque-là, ce qui renforcerait encore la position de limite de ce site <sup>(4418)</sup>. Seule une étude précise du site permettrait de lever toute ambiguïté sur sa nature exacte. Ensuite, en direction du nord, le bassin de Langogne paraît déjà peuplé ainsi qu'en témoignent les fortifications découvertes au sommet du Mont Milan associées à des deniers augustéens, les découvertes monétaires fortuites réalisées à Langogne même, alors que des blocs antiques, dont un buste sculpté, sont réemployés dans les fortifications urbaines <sup>(4419)</sup>. A partir de son entrée dans le Velay, les indices d'occupation antique autour de la route se multiplient. On peut déjà retenir de multiples toponymes à suffixe en *-acum*, marqueur fort d'un peuplement antique ou du très haut Moyen Age. Au niveau de Solignac, il faut aussi signaler d'assez nombreuses découvertes archéologiques témoignant de la densification du peuplement à l'approche du bassin du Puy <sup>(4420)</sup>. Ce rapide tableau des découvertes antiques montre que jamais ou presque la route ne traverse sur de longues distances des secteurs vierges de tout peuplement, même s'il est certain que ses abords sur la section entre Alès et Langogne-Pradelles ne sont jamais très largement mis en valeur. Il est difficile d'assurer l'existence d'un itinéraire antique par la seule présence de sites archéologiques à proximité, mais il est net que leur concentration, aussi limitée soit-elle, croît aux abords du tracé, le cas de Langogne étant le plus significatif. Seule une prospection systématique pourrait néanmoins confirmer ce premier constat.

<sup>4417</sup> ) Fauduet (I.) : *Les temples de tradition celtique en Gaule romaine, op. cit.*, p. 25-36.

<sup>4418</sup> ) Toutes les études menées sur les limites des différentes circonscriptions territoriales régionales à la fin de l'Antiquité ou au très haut Moyen Age sont parties du principe que les limites connues à partir des XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles correspondaient à celles des périodes qui précèdent. Si ce principe de continuité des circonscriptions est sans doute valide dans la plupart des cas, il est pourtant assez net que concernant les limites du Vivarais, du Gévaudan et du Velay, voir de l'Uzège, les choses sont à reconsidérer. Un faisceau d'éléments convergents permettent de penser, sans toutefois pouvoir le prouver assurément, que celles-ci ont sensiblement varié durant le haut Moyen Age. En ce qui concerne les limites du sud-est du Velay, il est surprenant de constater que les droits comtaux vellaves sur les routes, clairement identifiables au tout début du XIII<sup>e</sup> siècle [Cf. t. I, p. 396-398], s'étendent jusqu'à la Cham du Thort soit une trentaine de kilomètres au-delà du *pagus* et du diocèse supposé. Ne peut-on pas considérer que ce qui semble une aberration, ne soit en fait que le vestige du tracé des anciennes limites du Velay. Elles se seraient alors étendues jusqu'à la limite géographique du Plateau, avant la descente sur les Cévennes, comme on peut aussi le présumer pour le versant vivarois [Durand (E.) : *Etude du site archéologique de la Sainte-Abeille, un fanum gallo-romain révélé par la célèbre voie du Pal, op. cit.*, p. 6].

<sup>4419</sup> ) Fabrié (D.) et Provost (M.) dir. : *Carte archéologique de la Gaule, la Lozère, op. cit.*, p. 73.

<sup>4420</sup> ) Provost (M.) dir., Rémy (B.) et Pin-Carré (M.-C.) : *Carte archéologique de la Gaule, la Haute-Loire, op. cit.*, p. 170.

Il a souvent été remarqué, pour mettre en doute l'antiquité du chemin de Régordane, qu'il ne présente jamais les caractères qui sont assignés à de tels axes : rectitude, isolement par rapport aux centres d'habitat, tracé correspondant aux limites paroissiales puis communales<sup>(4421)</sup>. Il nous semble difficile de retenir ces remarques. Soulignons en effet que le chemin de Régordane traverse sans doute la région la plus accidentée du sud-est du Massif-Central, ce qui lui impose des contraintes topographiques fortes qu'il faut prendre en compte : le relief impose de nombreuses circonvolutions, alors que les seuls terroirs habitables bordent la route. Les centres paroissiaux se sont donc implantés le long de son axe et elle ne peut de fait servir de limite paroissiale. Néanmoins, le probable chemin de Régordane antique n'est pas alors un axe de première importance. Il n'a en effet jamais fait l'objet d'un quelconque bornage, pas un seul milliaire ayant été retrouvé à proximité, alors que la *via Bolena* voisine en a livré plusieurs non loin de Pradelles<sup>(4422)</sup>.

Par ailleurs, plus précis que tous les constats archéologiques sur l'état du peuplement aux abords de la route, Grégoire de Tours nous rapporte que, dans le courant du VI<sup>e</sup> siècle, le duc *Nicetius* et ses troupes est allé de Nîmes à Clermont, en ravageant les régions traversées par le chemin suivi<sup>(4423)</sup>. Aucune indication précise ne permet d'assurer qu'il s'agit bien du chemin de Régordane, mais les deux termes fixés, Nîmes et Clermont, correspondent à son tracé. Dans le même temps, Grégoire de Tours nous apprend aussi que la route passant dans le centre du *vicus* de Brioude, qui à la fin du Moyen Age n'est autre que le chemin de Régordane, conduit déjà au VI<sup>e</sup> siècle jusqu'au sud de la Gaule<sup>(4424)</sup>.

Même si nous ne pouvons prouver l'antiquité du tracé du chemin de Régordane, il a été possible de réunir un dense faisceau de présomptions convergentes permettant de supposer qu'il est antérieur au Moyen Age. Sans préjuger de ses fonctions commerciales, elles paraissent toutefois assez développées, en tout cas suffisantes pour avoir entraîné la fondation de deux *vici* assurés sur son tracé auvergnat, Issoire et Brioude<sup>(4425)</sup>. L'essor du pèlerinage à Saint-Julien-de-Brioude dès le haut Moyen Age à sans doute contribué à renforcer le développement de la route.

## Un axe majeur des X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles

<sup>4421</sup> ) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 45.

<sup>4422</sup> ) La route antique majeure en Velay est en effet la *via Bolena* figurant en bonne place sur la table de Peutinger et reliant Lyon à Bordeaux par Saint-Paulien, Javols et Rodez. Plusieurs milliaires qui la jalonnent sur les confins du Gévaudan et du Velay attestent de l'attention qui lui a été portée au début de notre ère, Gounot (R.) : *Archéologie gallo-romaine en Haute-Loire*, op. cit., p. 35-37.

<sup>4423</sup> ) Grégoire de Tours : *Histoire des Francs*, VIII, c.30 (Ed. Poupardin). Cité par Rouche (M.) : *L'Aquitaine, des Wisigoths aux Arabes ; 418-781, naissance d'une région*, op. cit., p. 251.

<sup>4424</sup> ) Cf. Fournier (G.) « Essai sur le peuplement de la Basse-Auvergne à l'époque gallo-romaine », art. cité.

<sup>4425</sup> ) Fournier (P.) : *Le peuplement rural en Basse-Auvergne durant le haut Moyen Age*, op. cit., p. 145-154 et p. 160-169.

Il faut attendre le tournant de l'An Mil pour que le chemin de Régordane apparaisse à nouveau dans la documentation, en liaison avec Saint-Gilles. L'itinéraire cumule alors trafic pieux et circulations commerciales en liaison avec le port et la place marchande du delta du Rhône<sup>(4426)</sup>.

Le premier pèlerin censé être passé sur le chemin de Régordane qui nous soit connu n'est autre que saint Gilles lui-même. Son hagiographe lui fait effectuer un voyage à Orléans à la demande de Charlemagne, son chemin passant par Portes où il guérit une femme malade. Il nous est précisé alors qu'il a « le droit chemin tenu »<sup>(4427)</sup>. Par-delà l'historicité douteuse de ce voyage, il est net que l'abbaye de Saint-Gilles cherche à se forger *a posteriori*, au X<sup>e</sup> siècle lors de la rédaction de la *Vita sancti Egidii*, une tradition pérégrinante par la route de Régordane, sans quoi on aurait du mal à concevoir l'épisode thaumaturge de Portes.

Dès 1019-1020<sup>(4428)</sup>, lors d'un grand pèlerinage l'amenant à visiter les principaux sanctuaires du sud de la France actuelle, le roi Robert le Pieux se rend du Puy à Saint-Gilles, utilisant la Régordane comme un trait d'union entre les deux centres. Le moine *Helgaudi*, auteur de la *Vita Roberti regis*, ne donne néanmoins pas le détail du tracé suivi, ce qui a ouvert la porte à un certain nombre de confusions<sup>(4429)</sup>. Cependant, les étapes saintes indiquées et nous concernant directement sont Brioude, Le Puy, Saint-Gilles et enfin Saint-Saturnin (Toulouse), ce qui nous autorise à penser que, voyageant dans un but pieux, Robert ne s'écarte pas de la route directe reliant ces sanctuaires. Il doit donc logiquement suivre le chemin de Régordane qui est la route la plus droite et la plus courte entre Saint-Gilles et Le Puy. Ceci est d'autant plus probable que la longueur du trajet effectué, de 1800 à 2000 kilomètres en une quarantaine de jours seulement, soit de 40 à 50 kilomètres par jour de voyage, ne lui a nullement permis le moindre détour inutile.

Chronologiquement le pèlerin qui nous soit ensuite connu est Eudes Rigaud, archevêque de Rouen. En 1260, celui-ci se rend de sa cité à Saint-Gilles en empruntant notamment le chemin de Régordane<sup>(4430)</sup>. Il est au Puy le 27 avril, le 28 à Luc, le 29 à Génolhac, le 30 à Alès, le 1<sup>er</sup> à Nîmes et pour finir, il arrive le 2 à Saint-Gilles, toutes ses étapes jalonnant le parcours que nous avons identifié. Ensuite, il regagne Rouen mais

<sup>4426</sup>) Marcel Girault date de cette période les transports ayant laissé les profondes ornières que l'on rencontre sur le chemin de Régordane, de même que les rectifications d'itinéraires mentionnées dans la documentation sous le nom de *strata regia* par opposition à la *strata veteri*. Nous n'en discuterons pour notre part pas ici, mais nous renvoyons le lecteur à ce que nous en avons dit t. I, p. 138-140.

<sup>4427</sup>) Paris (G.) : *Edition de la vie de Saint-Gilles par Guillaume de Berneville, poème du XII<sup>e</sup> siècle*, op. cit., v. 2615 et ss.

<sup>4428</sup>) Il est d'usage de dater le voyage du roi Robert de 1031, néanmoins nous nous rangerons à la date de 1019-1020 proposée par Lauranson-Rosaz (Ch.) : *L'Auvergne et ses marges (Velay, Gévaudan), du VIII<sup>e</sup> au XI<sup>e</sup> siècle*, op. cit., p. 444-446, qui seule nous semble tenir compte de la réalité des temps de transport au Moyen Age.

<sup>4429</sup>) Cf. t. I, p. 323.

<sup>4430</sup>) Bonin (Th.) : *Registrum visitorum archiepiscopi Rothomagensis, 1248-1269*, op. cit., p. 365-367.

passé alors par la vallée du Rhône.

Par-delà ces quelques pèlerins célèbres ayant laissé leur nom à la postérité, combien d'anonymes marcheurs se sont lancés entre la France septentrionale et Saint-Gilles dans un sens ou entre les rivages méditerranéens et le Puy de l'autre ? Il est bien sûr impossible de les dénombrer, mais notons cependant que le pèlerinage de Saint-Gilles est l'un des pèlerinages pénitentiels très souvent imposé dans les villes des Pays-Bas, seuls six sanctuaires dont Rome, Compostelle ou Rocamadour faisant l'objet d'une sollicitude plus grande<sup>(4431)</sup>. De même, nombreux sont les pèlerins à y affluer de l'est de l'Europe, Pologne ou Hongrie par exemple, aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles<sup>(4432)</sup>, ou encore du nord<sup>(4433)</sup>. Bien que moins orienté vers les sanctuaires méditerranéens, les pèlerins pénitentiels du nord du royaume de France au XIV<sup>e</sup> siècle n'en fréquentent pas moins encore quelque peu Saint-Gilles, généralement associé à Notre Dame du Puy, traçant ainsi la continuité du chemin de Régordane<sup>(4434)</sup>.

La documentation locale est toutefois beaucoup plus avare de renseignements, et des études spécifiques portant sur les pèlerinages du Puy et de Saint-Gilles se font encore attendre. Néanmoins, une bulle d'Alexandre III des années 1160 confirmant les possessions de l'évêque du Puy interdit de bâtir le moindre château dans un vaste territoire autour de cette cité, étendue dont les limites outrepassent largement celles du Velay<sup>(4435)</sup>. Nous avons déjà expliqué que nous tenons ce texte pour un acte interpolé, probablement forgé par l'entourage d'un évêque du Puy afin d'assurer le pouvoir temporel de l'église diocésaine du Puy en pleine période d'essor du phénomène castral. La formulation de la bulle laisse penser qu'elle a sans doute été forgée à partir d'une charte plaçant les pèlerins affluant vers le Puy sous la sauvegarde épiscopale et que les termes indiqués sont en fait ceux des chemins sur lesquels s'applique cette sauvegarde. C'est cet acte initial qui nous intéresse ici, puisque parmi les routes concernées, le chemin de Régordane tient une bonne place, signe indéniable que nombre de pèlerins méridionaux convergeaient vers la cité mariale. L'interdiction de construire un château s'étend, en effet, vers le sud jusqu'à Alès<sup>(4436)</sup>.

L'importance de la route de Régordane comme axe de pèlerinage égidien se traduit dans la dénomination des portes des villes du Puy et d'Alès par où elle passe. Dans les

<sup>4431</sup> ) Sigal (P.-A.) : *Les marcheurs de Dieu. Pèlerinage et pèlerins au Moyen Age*, op. cit., p. 23-24.

<sup>4432</sup> ) Dunin-Xasowicz (Th.) : « Saint-Gilles et la Pologne aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles », *Annales du Midi*, 1970, p. 123 et ss.

<sup>4433</sup> ) Nicolas (C.) : « Un pèlerinage Danois à Saint-Gilles », art. cité.

<sup>4434</sup> ) Jugnot (G.) : « Le pèlerinage et le droit pénal d'après les lettres de rémission, accordées par le Roi de France », art. cité, p. 196 et 199.

<sup>4435</sup> ) Chassaing (A.) éd. : *Chroniques de Estienne Médicis, bourgeois du Puy, ou Liber de Podio*, op. cit., p. 76-78, Jacotin (A.) : *Preuves de la maison de Polignac*, op. cit., t. I, n° 15 p. 46, Mandet : *Histoire du Velay*, op. cit., t.2, p. 262-263.

<sup>4436</sup> ) Le pape interdit en outre à quiconque de lever de nouveau péage et de construire de nouveau *castrum* ou de nouvelles *munitiones* au détriment des droits de l'église du Puy « du Rhône à l'Allier et d'Alès à Montbrison et à Saint-Alban ».

deux cas, la porte par laquelle la Régordane sort de ces villes s'appelle la « portes de Saint-Gilles ». Plus encore, la route est baptisée *publica via qua ad Sanctum Egidium itur* en 1108<sup>(4437)</sup> au niveau de Clermont et *caminus Sancti Aegidi* au Puy en 1323<sup>(4438)</sup>. Par ailleurs, le conflit opposant l'évêque d'Uzès à l'abbaye de Saint-Gilles au sujet de la possession du château de Montfort et de son péage est révélateur des prétentions de cette abbaye à maîtriser à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, ce point de passage essentiel sur « sa » route de pèlerinage, que ce soit de bon droit comme elle le prétend, ou par la production de faux comme nous pouvons le penser<sup>(4439)</sup>.

En outre, allant à Saint-Gilles, pèlerinage majeur de la chrétienté des X<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles, il ne faut oublier non plus que le chemin de Régordane part du Puy dont le pèlerinage marial prend alors son plein essor, ce que traduit la localisation de l'église de Lespéron dans les années 1030-1040. Celle-ci est implantée non loin de l'Allier, mais surtout sur la Régordane qui est alors dite *strata per quo itur ad Montem Genitricis Dei Marie* (Le Puy)<sup>(4440)</sup>.

De plus, les pèlerins de Saint-Gilles ou du Puy ne sont pas les seuls voyageurs à fréquenter le chemin de Régordane. Celui-ci apparaît en effet comme le chemin normal entre le nord de la France et les rivages de la Méditerranée, sans que le sillon rhodanien ne joue alors un rôle majeur. Ainsi, en 1318 au nord de Montpellier, la route qui prolonge le chemin de Régordane vers cette ville est dite *caminus publicus quo itur de Arsacio*<sup>(4441)</sup>.

<sup>4437</sup> ) Chronique de Saint-Pierre-le-Vif, *Recueil des historiens de la France*, t. XII, p. 281-282.

<sup>4438</sup> ) AD 43, Hôtel-Dieu, 1B 243.

<sup>4439</sup> ) Sur cette question, cf. supra p. 572 et t. I, p. 448-449. Les autres possessions que l'abbaye de Saint-Gilles détient le long du chemin de Régordane ont parfois été considérées comme une preuve de la grande sollicitude de l'abbaye envers cette route, signe évident du rôle majeur qu'elle joue dans le pèlerinage [Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 24 et ss]. Néanmoins, sans que cela affaiblisse pour autant l'importance de la route, nous doutons que cette hypothèse soit à retenir. Elle est en effet le fruit d'une lecture assez sélective des sources et ne retient que les églises localisées le long de la route de Régordane, omettant de signaler les autres, qui sont tout autant entre les mains de l'abbaye. La liste des établissements donnés par la bulle de confirmation d'Innocent II en 1208 [Goiffon : *Bullaire de l'abbaye de Saint-Gilles*, op. cit., n° LXXX p. 104-112] indique que Saint-Gilles possède dans la région non seulement les églises de Villefort (chapelle Saint-Loup et paroissiale Saint-Victor), Prévençères, Portes et Capcèze qui sont rigoureusement sur le tracé de la Régordane, mais aussi celles des Vans, de Robiac, de Cruzière (Saint-André), de Brésis, des Assions, de Malbosc (paroissiale et chapelle du *castrum*) et Chambonas qui ne sont pas du tout sur le chemin. La répartition des possessions de Saint-Gilles change alors radicalement et d'une implantation perçue initialement comme linéaire autour d'une route, on en parvient à un ensemble grossièrement ovale, assez compact. Son interprétation est alors toute différente, évoquant une ou plusieurs donations dues à un puissant local, dont le nom nous demeure néanmoins inconnu par manque de sources antérieures au XII<sup>e</sup> siècle sur le secteur. Le Vivarais nous livre d'autres exemples similaires mieux renseignés pour d'autres établissements comme l'abbaye de Saint-Chaffre dont les possessions des Boutières, structurées autour du prieuré de Mariac, sont à rattacher aux libéralités de la famille vellave de Chapeuil [Laffont (P.-Y.) : « L'abbaye de Saint-Chaffre et le Vivarais (X<sup>e</sup>-XIII<sup>e</sup> siècles), premier essai de cartographie historique », art. cité, p. 91].

<sup>4440</sup> ) AD 34, 5H 8, n°CVII.

<sup>4441</sup> ) Assas, modeste village à une dizaine de kilomètres au nord de Montpellier où la route confronte alors une terre.

) *versus Franciam* <sup>(4442)</sup>, preuve que nous avons bien à faire à un axe dont la vocation est de traverser l'espace français et non de simplement desservir le sud-est du Massif Central. L'essor commercial de la route est à rattacher au développement de la ville et du port de Saint-Gilles à la suite du pèlerinage. Dès les premières années du XII<sup>e</sup> siècle et ensuite sur toute la période 1100-1250, la localité s'affirme comme le centre maritime majeur du Languedoc <sup>(4443)</sup>. Y transite alors la majeure partie des produits d'importation méditerranéens, qu'ils soient originaires d'Orient, d'Italie ou d'Espagne. Même ensuite, alors que le port d'Aigues-Mortes prend le relais de Saint-Gilles comme débouché maritime languedocien du royaume de France, le chemin de Régordane reste parfaitement utilisable puisque débouchant sur le littoral au droit du port ce qui n'impose aucun détour. La pleine conscience des populations vivant au bord de la Régordane d'être sur un axe majeur s'exprime, par exemple, lorsque la ville d'Alès demande l'autorisation de lever un subside exceptionnel pour reconstruire le Pont Neuf sur le Gardon, en 1436. Les consuls précisent alors que « icelle ville est située et assise pres et à l'entrée de pays de montagnes sur grand chemin et passages pour aller des marchez de Languedoc es pays d'Auvergne, de Berry et de France » et que ce trafic est indispensable à son maintien économique <sup>(4444)</sup>. On perçoit aussi l'importance de la route de Régordane au travers de plusieurs portraits de voyageurs ou de relations de voyages.

C'est d'abord l'évêque de Barcelone qui, en 1108, fait route vers Paris pour y rencontrer Louis VI afin de quérir son secours contre les troupes Almoravides qui se rapprochent de sa cité. Il n'emprunte pas le sillon rhodanien, mais passe par le chemin de Régordane puis par Clermont. A proximité de la cité il croise le chroniqueur de Saint-Pierre-le-Vif qui relate cette rencontre <sup>(4445)</sup>.

Rédigée à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, l'épopée de Guillaume d'Orange nous relate des faits censés s'être déroulés dans le courant du VIII<sup>e</sup> siècle. Guillaume d'Orange, quittant Paris pour délivrer la ville de Nîmes de ses occupants sarrasins, emprunte le chemin de Régordane. Cette épopée nous est connue au travers de deux chansons de geste, celle dite du *Charroi de Nîmes* <sup>(4446)</sup>, en référence à l'épisode principal du récit, probablement rédigée à la fin du XII<sup>e</sup> siècle, et celle des *Narbonnais* <sup>(4447)</sup> mise en forme au début du

<sup>4442</sup>) *Cartulaire de Maguelone, op. cit.*, t. IV, p. 348.

<sup>4443</sup>) Il n'existe à l'heure actuelle aucune publication de synthèse en langue française sur l'activité économique de Saint-Gilles, mais des informations peuvent être glanées dans divers ouvrages ou articles. Cf. entre autres Dupont (A.) : *Les relations commerciales entre les cités maritimes de Languedoc et les cités méditerranéennes d'Espagne et d'Italie du X<sup>e</sup> au XIII<sup>e</sup> siècle*, Nîmes, 1942 ; Combes (J.) : « Les ports languedociens au XIV<sup>e</sup> et au début du XV<sup>e</sup> siècle », *Montpellier et le Languedoc*, p. 35-69 ; Dupont (A.) : *Les cités de la Narbonnaise première depuis les invasions germaniques jusqu'à l'apparition du consulat, op. cit.*, p. 598-629 ; Bligny-Bondurand (E.) : « *La leude et les péages de Saint-Gilles* », art. cité ou plus ancien encore, Fliche (A.) : *Aigues-Mortes et Saint-Gilles, op. cit.* Les germanophones pourront se reporter à la très utile étude de Ammann (M.-H.) : « Die Deutschen in Saint-Gilles im 12. Jahrhundert », art. cité, p. 185-220.

<sup>4444</sup>) AD 34, A 11, f°72.

<sup>4445</sup>) *Chronique de Saint-Pierre-le-Vif, op. cit.*, p. 281-282.

XIII<sup>e</sup> siècle. Plus précise, la seconde version nous indique que dès le départ de Paris, Guillaume qui souhaite se rendre à Nîmes s'entend dire pour le guider « le chemin de Saint Gilles tenez », ce qui l'amène aux sanctuaires de Brioude et au Puy où il fait quelques dévotions avant de continuer. Au sud, le récit nous dit que « de Ricordane passe les grands détroits » puis que « jusqu'à Areste <sup>(4448)</sup> ne se sont aresté », rencontrant en chemin un paysan « de Laval dessous Montclar » <sup>(4449)</sup>, qui revenait de commercer à Saint-Gilles où les Sarrasins l'on détrossé. De là, s'éloignant des Cévennes quelques étapes jalonnent encore la route de la troupe avant Nîmes. Le récit du *Charroi de Nîmes* est pour sa part moins précis, mais on y apprend que « par Ricordane outre s'en trepasserent », ou que « par Ricordane ou nos somes passé » et, pour finir, que « par Ricordane quatorze liues longues », le paysan de Laval faisant pour sa part le même récit : « de Laval desus Cler, vieng de Saint Gile ». L'historicité douteuse de l'épisode ne nous permet nullement de conclure à l'utilisation du chemin de Régordane comme chemin de Paris à la Méditerranée dès la période Carolingienne, mais les deux récits nous assurent de l'importance de cette dernière à la charnière des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles <sup>(4450)</sup>. Elle est alors la route normale, aucun des deux auteurs ne retenant la vallée du Rhône comme un chemin possible alors que celle-ci est toute proche et ne constitue qu'un détour relativement limité.

Au siècle suivant, le chemin de Régordane apparaît encore comme le tracé normal de l'Île-de-France à la Méditerranée. Ainsi, en 1295, c'est par cet axe que sont convoyés 241 marins génois recrutés par le Roi de France afin d'armer sa flotte en vue d'une opération militaire contre Edouard d'Angleterre. Ils traversent le Massif Central par le chemin de Régordane. Partant d'Aigues-Mortes à destination de Rouen, les comptes de leurs convoyeurs nous donnent les principales étapes de leur voyage, jalonnant parfaitement la Régordane <sup>(4451)</sup>. Ils sont le samedi 23 avril à Alès, le 24 à Portes, le 25 à Villefort, le 26 à Luc, le 28 au Puy tout en sachant qu'ils sont passés par La Sauvetat. Le nombre de personnes concernées, environ 250 avec les accompagnateurs, et la vitesse de marche, 30 à 35 kilomètres par jour, impliquent que la troupe ne s'aventure nullement sur un chemin de montagne peu sûr. Si le chemin de Régordane est choisi ici, ce n'est nullement parce qu'il passe par les sanctuaires du Puy et de Saint-Gilles, mais bien parce que c'est un axe majeur permettant de faire voyager 250 personnes sans difficulté.

Durant tout le XIII<sup>e</sup> siècle, le chemin de Régordane est même l'axe privilégié pour

<sup>4446</sup> ) Perrier (J.-L.) éd. : *Le charroi de Nîmes*, op. cit., v. 840, 890, 952, 957.

<sup>4447</sup> ) Suchier (H.) éd. : *Les Narbonnais, chanson de geste du XIII<sup>e</sup> siècle*, op. cit.

<sup>4448</sup> ) Alès.

<sup>4449</sup> ) Laval, commune de Laval-Pradel, sur le bord de la route, au sud de Monclar, montagne dominant Génolhac.

<sup>4450</sup> ) Sur l'historicité des ces deux récits et sa remise en cause, cf. Bédier (Ch.) : *Les légendes épiques*, op. cit., vol. 1, p. 364-429.

<sup>4451</sup> ) Fawtier (R.) : *Comptes royaux (1285-1314)*, op. cit., t. 2, : *Comptes particuliers et comptes spéciaux ou extraordinaires*, p.626-630.



relier les ports du Languedoc, Nîmes et Montpellier aux foires de Champagne, route par laquelle s'écoule l'essentiel du trafic <sup>(4452)</sup>. Les fragments de registres de foire de Troyes de 1296 témoignent nettement de l'importance de la Régordane comme axe de transport entre le Midi et les foires, puisque la grande majorité des transporteurs méridionaux recensés sont issus du sud-est du Massif Central, autour de la route <sup>(4453)</sup>. Montpellier prend même nettement au XIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIV<sup>e</sup> siècle une importance première comme intermédiaire entre Gênes et les foires, ce qui draine vers la Régordane un trafic considérable <sup>(4454)</sup>.

Tout comme Robert le Pieux a emprunté le chemin de Régordane dans la première moitié du XI<sup>e</sup> siècle, les voyages royaux se succèdent sur le chemin de Régordane aux trois derniers siècles du Moyen Age. Le premier roi dont le voyage soit connu après Robert le Pieux est Saint Louis. Cherchant certes à visiter les sanctuaires pieux de la région, il veut aussi parcourir son royaume après une longue absence <sup>(4455)</sup>. Il suit donc la Régordane au retour de la septième croisade, faisant étape à Saint-Gilles en juillet 1254, puis passant par Alès, il s'arrête au Puy du 9 au 11 août <sup>(4456)</sup>. Même si les intentions de Louis IX sont encore marquées par une grande piété, ce qui a pu l'inciter à passer au Puy et à prendre le chemin de Régordane, d'autres souverains ont suivi le même axe dans des buts tout à fait laïcs.

C'est d'abord le cas de Philippe III qui l'emprunte en 1283 au retour d'un voyage l'ayant amené à visiter les sénéchaussées royales du Languedoc qui se termine par celle de Beaucaire, à Aigues-Mortes <sup>(4457)</sup>. L'absence de l'étape de Saint-Gilles dans son trajet et l'étape rapide, une nuit, qu'il effectue au Puy montre bien l'absence de toute motivation pieuse dans le choix du trajet.

En 1285, c'est Philippe le Bel qui suit la Régordane, ramenant la dépouille de son père décédé à Perpignan. La seule étape pieuse qu'il s'autorise est le Puy où il passe au moment des cérémonies de la Toussaint mais où il ne demeure pas plus longtemps <sup>(4458)</sup>. Il repasse encore sur le chemin de Régordane en 1303, au retour d'un voyage en Languedoc, l'ayant fait descendre par Toulouse et remonter par Le Puy <sup>(4459)</sup>.

<sup>4452</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 139-143.

<sup>4453</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Les registres de foires de Champagne », art. cité, p. 176-185.

<sup>4454</sup> ) Combes (J.) : « Montpellier et les foires de Champagne », art. cité, p. 394.

<sup>4455</sup> ) Sur les voyages de Saint-Louis et la volonté de parcourir son royaume à des fins politique tout autant que pieuses, cf. : Le Goff (J.) : *Saint-Louis*, op. cit., p. 536-539.

<sup>4456</sup> ) Vernière (A.) : *Itinéraires des rois de France et des Papes dans l'Auvergne et le Velay*, op. cit., p 18.

<sup>4457</sup> ) Guigniaut et de Wailly : *Regnum mansione et itinera*, op. cit., p. 430-468.

<sup>4458</sup> ) Lalou (E.) : *Les comptes sur tablettes de cire de la Chambre aux Deniers de Philippe III le Hardi et de Philippe IV le Bel*, op. cit., p. 96.

Au XIV<sup>e</sup> siècle, c'est Jean Buridan qui, dans ses *Questions sur l'éthique*, explique que l'on peut se rendre de Paris à Avignon par deux chemins, soit la *Regordanie*, soit le sillon rhodanien <sup>( 4460 )</sup>. Dans un autre de ses ouvrages, les *Commentaires sur les météores*, écrit dans les années 1329-1330, il rapporte qu'il a observé un phénomène curieux alors qu'il passait par la *Regordanie*. Après avoir traversé le mont *Coxacium*, il arrive en vue du village de *Le Val*, *in valle profundissima*, sur lequel gronde un orage méditerranéen alors que lui se trouve encore sous un ciel radieux, ce qui ne manque de le surprendre <sup>( 4461 )</sup>. Arrivé audit village, il ne peut que constater le spectacle de désolation provoqué par les torrents subitement enflés. Ces observations météorologiques ne surprendront nullement les lecteurs connaissant la région, mais elles nous renseignent sur le fait que le chemin de Régordane est un axe aussi emprunté pour se rendre de Paris à la cité pontificale, même s'il représente un surcroît sensible de trajet, imposant un détour par Alès.

Pourquoi un tel essor aux XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles ? Robert-Henri Bautier propose de faire du chemin de Régordane un axe que la monarchie française a imposé durant tout le XIII<sup>e</sup> siècle comme seul axe de circulation légal, prohibant ouvertement les transports par la vallée du Rhône, ce qui serait la cause de son essor. Le sillon rhodanien, échappant au royaume de France, aurait alors été véritablement fermé au transport de marchandises par décision royale. En effet, il est certain que le chemin de Régordane est privilégié par la monarchie qui en a fait un « droit chemin le Roi », sur lequel elle impose au marchand de passer ou tout au moins lui garantit sa sauvegarde <sup>( 4462 )</sup>. Néanmoins, cette faculté ne lui est permise qu'après la prise de possession réelle du Bas-Languedoc. Rappelons que la fondation du port d'Aigues-Mortes qui marque l'appesantissement royal sur le rivage Languedocien est de 1246 et que la sénéchaussée de Beaucaire <sup>( 4463 )</sup> instituée en 1229, peine à affirmer son pouvoir avant la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 4464 )</sup>. Aussi, il

<sup>4459</sup> ) Guigniaut et de Wailly : *Regnum mansione et itinera*, op. cit., p. 501-504.

<sup>4460</sup> ) Faral (R) : *Jean Buridan.*, op. cit., p. 11.

<sup>4461</sup> ) Faral (R) : *Jean Buridan.*, op. cit., p. 551. L'identification de ces lieux pose problème. Marcel Girault propose de faire de *Le Val* la ville des Vans, du mont *Coxacium* le Tanargue et de la vallée *profundissima* celle du Chassezac. Outre le fait que ces lieux ne soient pas sur le tracé de la Régordane, leur identification ne peut être soutenue. Comment passer linguistiquement de *Coxacium* à *Tanarguis* et de *Le Val* à *Vannis* ? C'est impossible, ce qui doit résolument faire repousser cette solution plus liée à la topographie des lieux qu'à leur toponymie. Deux solutions beaucoup plus simples et logiques peuvent être proposées. Soit le bourg de *Le Val* n'est autre que Laval, situé à moins d'un kilomètre de la Régordane, dans une vallée profonde et dominé par le mont Cauvel sur le flanc duquel passe la route et qui peut éventuellement s'apparenter au mont *Coxacium*. Soit, encore plus probablement, il s'agit de Vals-près-le-Puy, situé dans une vallée dominée par le plateau de Cussac.

<sup>4462</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Recherches sur les routes de l'Europe médiévale, de Paris et des foires de Champagne à la Méditerranée par le Massif Central », art. cité, p. 139-143.

<sup>4463</sup> ) Toutes les terres traversées par le chemin de Régordane dépendent de la sénéchaussée de Beaucaire, depuis le col de Fix, entre Le Puy et Brioude, jusqu'à la mer.

<sup>4464</sup> ) Wolff (Ph.) : *Histoire du Languedoc*, op. cit., p. 218.

nous semble préférable de modérer la capacité d'action administrative de la monarchie dans ce Languedoc si lointain et étranger, dont on comprend souvent à peine la langue. Sans nier l'action royale en faveur de la Régordane, il est net que c'est un axe antérieur qui dès avant la sollicitude capétienne est déjà le chemin normal pour se rendre de la Méditerranée à la France, comme en témoigne le passage de l'évêque de Barcelone en 1108 que nous avons déjà évoqué. L'intervention royale ne doit donc être perçue que comme un soutien à un trafic existant déjà naturellement, confirmant uniquement le rang de grand axe international qui est celui du chemin de Régordane pour une durée d'un siècle à un siècle et demi.

### Le temps du déclin, XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles

Il est indéniable que le chemin de Régordane connaît un déclin à la fin du Moyen Age, mais celui-ci n'est nullement une chute brutale qui l'amènerait à passer du rang d'axe majeur à celui de chemin régional en quelques décennies seulement. Malheureusement, l'état de la documentation conservée ne nous permet nullement d'exploiter des registres de comptes de péages, qui auraient le mérite de nous fournir des données quantitativement assurées, mais il est possible de dégager des tendances générales.

Ce déclin est net à partir du XIV<sup>e</sup> siècle. Par exemple, les Foreziens qui se rendent au bord de la Méditerranée ne suivent alors plus la totalité de la Régordane. Arrivés au Puy, ils obliquent vers le sillon rhodanien en passant par Aubenas et ne descendent plus vers le sud par Villefort et Alès<sup>(4465)</sup>. De même, plus aucun souverain n'utilise le chemin de Régordane comme un axe de liaison après 1303, alors qu'entre 1272 et 1496 on recense une quarantaine de voyages royaux en Languedoc<sup>(4466)</sup>. Au XIV<sup>e</sup> siècle, seul Charles VI l'emprunte en partie, en 1394, pour aller au Puy par Clermont, puis dévotion accomplie, s'en retourne par le même chemin sans aller plus au sud. En 1475, Louis XI qui fait de même, descend par Clermont et revient par Saint-Agrève<sup>(4467)</sup>. Dans les deux cas, il s'agit spécifiquement d'un voyage au Puy.

Parallèlement à ce recul commercial, il a été proposé que l'essoufflement du pèlerinage de Saint-Gilles dans la seconde moitié du XIII<sup>e</sup> siècle et la première du XIV<sup>e</sup> ait contribué à limiter l'importance de la route de Régordane<sup>(4468)</sup>. C'est très probable, mais deux facteurs amènent à nuancer ce déclin du trafic pèlerinant. D'une part, même si le voyage à Saint-Gilles perd assurément de son lustre, il est encore suffisamment important pour être imposé comme pèlerinage pénitentiel par les villes Flamandes au XIV<sup>e</sup> siècle, ce qui draine nombre de voyageurs venus du nord qui, s'ils suivent les itinéraires compilés par l'*Itinerarium de Brugis*, passent par le chemin de Régordane. Ainsi, en 1326, le traité d'Arques stipule que 100 personnes de Bruges devront aller à

<sup>4465</sup>) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 356.

<sup>4466</sup>) Autran (F.) : « L'allée du Roi dans les pays de Languedoc, 1272-1390 », art. cité, p. 85.

<sup>4467</sup>) Devic (C.) et Vaissette (J.) : *Histoire générale du Languedoc*, op. cit., t. 9, p. 56 et t. 12, c. 96.

<sup>4468</sup>) Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 72-73.

Saint-Jacques, une centaine d'autres à Rocamadour, et pour finir, encore 100 à Saint-Gilles, signe indubitable que le pèlerinage connaît encore un certain éclat dans le nord<sup>(4469)</sup>. Dans le même temps, les villes Flamandes continuent de pratiquer le pèlerinage pénitentiel à Saint-Gilles, même s'il est alors dépassé par quelques autres centres glorieux comme Rocamadour ou Saint-Jacques<sup>(4470)</sup>. En outre, il ne faut pas oublier l'essor concomitant et sans précédent du culte marial ponot, avec la création au début du XV<sup>e</sup> siècle des années jubilaires. Faute de données chiffrées, on ne peut savoir si les deux s'équilibrent, mais il est certain que tout trafic pérégrinant sur le chemin de Régordane ne disparaît pas alors.

Le déclin du chemin de Régordane n'est toutefois pas complet et il sert encore d'axe commercial aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, toujours perçu comme une route reliant le Languedoc à la France. Ainsi, à la sortie de Montpellier, il est encore qualifié d'*iter gallicanum* en 1418<sup>(4471)</sup>, de *caminus franciscum* en 1475<sup>(4472)</sup>, et au milieu du XV<sup>e</sup> siècle, les habitants d'Alès jugent qu'ils sont, comme nous l'avons expliqué, sur la grande route de la Méditerranée aux marchés de France<sup>(4473)</sup>. C'est à ce titre qu'elle figure au XV<sup>e</sup> siècle dans l'*Itinerarium de Brugis* que nous avons suivi comme guide entre le Puy à Alès dans la description du chemin. Il ne mentionne pas le chemin de Régordane comme un axe de pèlerinage vers Saint-Gilles, mais le fait se diriger jusqu'à Montpellier, scellant la primauté du trafic commercial sur les pèlerins<sup>(4474)</sup>. L'itinéraire est rédigé à partir de notices de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle, c'est la preuve que tout trafic d'ampleur internationale n'a pas alors disparu sur la Régordane. Nous avons même encore plusieurs mentions de marchands circulant sur la route de Régordane aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles. Ainsi, en 1368, un marchand catalan circulant avec un chargement de safran est attaqué puis dévalisé à Brioude par une bande de gens d'armes stationnés non loin, à Allègre<sup>(4475)</sup>. En 1359, un messenger du comte d'Anjou se rendant à Montpellier est signalé à Villefort où il tombe malade, ce qu'il fait constater par un notaire afin de pouvoir justifier son retard<sup>(4476)</sup>. En 1442, c'est à un marchand de Nevers remontant chez lui par le chemin de Régordane que les consuls d'Alès confient le soin d'acheminer pour eux les sommes dues à la

<sup>4469</sup> ) Lambert (E.) : « Ordres et confréries dans l'histoire du pèlerinage de Compostelle », art. cité, p. 375.

<sup>4470</sup> ) Ganshof (F.-L.) : « Pèlerinages expiatoires flamands à Saint-Gilles pendant le XIV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 406-407.

<sup>4471</sup> ) Berthelé (J.) : *Les archives historiques de la ville de Montpellier, inventaire et documents, op. cit.*, t. 5, p. 233.

<sup>4472</sup> ) *Ibidem*, p. 275.

<sup>4473</sup> ) AD 34, A 11, f°72.

<sup>4474</sup> ) Même si le sanctuaire de Notre-Dame des Tables est le but indiqué dans l'*Itinerarium*, il ne peut s'agir d'un pèlerinage drainant aussi loin que Bruges et c'est bien la ville commerciale qui est le but premier.

<sup>4475</sup> ) Archives de la couronne d'Aragon, *Marcarum*, Pierre III, n°1485, f°20. Cité dans Combes (J.) : « Transports terrestres à travers la France centrale à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle et au commencement du XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 45.

<sup>4476</sup> ) Renard (E.) : « Les postes en Languedoc », art. cité, p. 126-128.

chancellerie royale pour l'expédition de lettres patentes <sup>( 4477 )</sup>.

Pour tout relatif qu'il soit aux deux derniers siècles du Moyen Age, ce déclin n'en est pas moins irréversible. En effet, au XVI<sup>e</sup> siècle, le chemin de Régordane n'apparaît plus jamais comme un axe important, situation que reflètent bien les guides et cartes d'alors. *La guide des chemins de France*, rédigée par Charles Estienne, ne mentionne aucune route au sud de Brioude qui fait figure de cul-de-sac, alors que la carte de Melchior Tavernier de 1632 représente le Massif Central comme un « no man's land » complet <sup>( 4478 )</sup>. Si la période XI<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles nous a livré le nom de voyageurs empruntant le chemin de Régordane dans le cadre de relations lointaines, à partir du XVI<sup>e</sup> siècle, nous ne connaissons que des personnes effectuant un trajet local ou régional <sup>( 4479 )</sup>.

Robert-Henri Bautier, à qui l'on doit le premier ce constat du relatif déclin de la Régordane, estime qu'il est dû à l'intégration du Vivarais dans le royaume de France au début du XIV<sup>e</sup> siècle. Auparavant, ressortant du Saint-Empire, il aurait constitué, comme nous l'avons expliqué un barrage aux circulations françaises dans la vallée du Rhône, ce qui aurait amené les monarques capétiens à privilégier résolument le chemin de Régordane. Tout comme nous avons été amenés à relativiser le rôle de la monarchie dans l'essor de la route de Régordane, pour séduisante qu'elle soit, l'idée que son déclin soit liée à des causes politiques ne nous satisfait pas totalement. En effet, à examiner de plus près l'évolution politique du Vivarais, il est net que le paréage de 1308 entre l'évêque de Viviers et le Roi, s'il fait bien basculer définitivement le Vivarais dans l'escarcelle française, n'en entérine pas moins une situation de fait, sans conséquence directe. En effet, le Vivarais n'a jamais constitué une terre fermée aux prétentions royales françaises. En témoignent les multiples avancées ponctuelles des capétiens, depuis les hommages de nombreux féodaux de premier rang jusqu'aux paréages de Villeneuve-de-Berg et de Boucieu à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle. L'attachement du Vivarais à l'Empire apparaît comme avant tout nominal et sans grande conséquence pratique dans la région. En outre, il faut se poser la question de la nature réelle de la frontière politique au Moyen Age. Certes, elle interdit peut-être un certain nombre de voyages princiers ou royaux qui sont perçus dans une certaine mesure comme des voyages « officiels » <sup>( 4480 )</sup>, mais quelle importance a-t-elle réellement pour le commerçant et ses mulets ou pour le pèlerin ? Il faut donc se garder de toute idée trop précise de cette dernière avant la naissance des états nations, au moins pour une large part de la population. Et quand bien même le tracé des frontières aurait joué un rôle significatif, il faut signaler que le chemin de Régordane traverse lui aussi l'Empire au niveau de Pradelles, sur près d'une vingtaine de kilomètres, sans que

<sup>4477</sup> ) Bardon (A.) : *Histoire de la ville d'Alès*, op. cit., t. 2, p. 225.

<sup>4478</sup> ) Les deux documents ont été publiés dans Bonnerot (J.) : *La guide des chemins de France de Charles Estienne*, op. cit.

<sup>4479</sup> ) Sur ces quelques voyageurs, cf. Girault (M.) : *Le chemin de Régordane, l'ancienne route d'Alès au Puy*, op. cit., p. 29-34.

<sup>4480</sup> ) Et encore, ne voit-on pas dans le courant du XIII<sup>e</sup> siècle même plusieurs souverains capétiens suivre la vallée du Rhône ? Le plus illustre d'entre eux est incontestablement Louis IX partant pour la septième croisade en 1248. Il descend le sillon rhodanien en terre théoriquement étrangère, sans qu'il n'ait d'autre soucis que le conflit l'ayant opposé au péager de la Roche-de-Glun désireux de lui faire payer les droits auxquels il prétend échapper se considérant comme un pèlerin.

cette situation ne semble poser de problème. Notons ici qu'aucun conflit particulier n'a d'ailleurs éclaté au sujet de cette localité avec un quelconque souverain capétien dont on peut penser qu'il aurait pu chercher à accaparer la ville et ses environs pour vraiment ouvrir le chemin de Régordane et le ramener totalement en terre soumise.

La lenteur du déclin de la Régordane, s'étendant sur deux à trois siècles, nous incite à proposer une autre cause. Celui-ci est sans doute principalement à mettre en relation avec l'essor de la vallée du Rhône que l'on peut attribuer à plusieurs facteurs se conjuguant pour créer un tort certain à la Régordane. On notera d'ailleurs que jamais la vallée du Rhône n'a été fermée au trafic commercial, puisque dans les années 1260-1280, les Montpelliérains se font concéder des franchises et sauvegardes par les comtes de Valentinois et les Adhémar de Montélimar, signe qu'une part significative de leur commerce emprunte cette voie <sup>(4481)</sup>.

Tout d'abord, l'essor de la batellerie rhodanienne et des tonnages qu'elle est en mesure d'écouler par la généralisation du halage équestre à partir des années 1475 fait d'elle un concurrent beaucoup plus sérieux qu'aux siècles précédents <sup>(4482)</sup>. Parallèlement, le charroi, qui connaît lui aussi un essor à la fin du Moyen Age, ne peut se satisfaire des rudes pentes du chemin de Régordane, alors que le sillon rhodanien lui offre deux routes de plaine, une de chaque côté du fleuve.

Ensuite, il faut ajouter à ces raisons techniques une cause de nature politique. La papauté, désormais fixée à Avignon draine une population importante qui n'a aucune raison d'emprunter la Régordane, mais peut la suivre du nord jusqu'au Puy pour ensuite obliquer au travers du Vivarais par la route d'Aubenas. Le nom donné à partir du XIV<sup>e</sup> siècle à la porte du Puy ouvrant dans cette direction est significatif : c'est la porte d'Avignon. Le tracé suivi par les Foréziens se rendant sur les rivages de la Méditerranée reflète bien ce basculement naturel à partir du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle.

Pour finir, le coup de grâce est apporté au chemin de Régordane à la fin du XV<sup>e</sup> siècle par l'intégration de Marseille au royaume de France. Alors que ses ports méditerranéens traditionnels connaissent tout au long de la fin du Moyen Age des difficultés majeures liées à la nature sableuse des côtes <sup>(4483)</sup> ou à la conjoncture politique et économique <sup>(4484)</sup>, l'année 1481 offre à la France le port en eau profonde que le Languedoc n'aura qu'à partir de la création de Sète. Le « droit chemin » vers le meilleur port du rivage français n'est alors plus le chemin de Régordane. Le centre de gravité du sud-est français se décale résolument vers l'axe rhodanien ce que traduit aussi le

---

<sup>4481</sup> ) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 184.

<sup>4482</sup> ) Sur les améliorations des voies navigables d'un point de vue global, cf. Bautier (R.-H.) : « La circulation fluviale dans la France médiévale », art. cité, p. 23-27 et sur cet aspect de la batellerie rhodanienne en particulier, cf. Rossiaud (J.) : « Les haleurs du Rhône au XV<sup>e</sup> siècle », art. cité, p. 296-300.

<sup>4483</sup> ) Combes (J.) : « Origines et passé d'Aigues-Mortes », art. cité, p. 326.

<sup>4484</sup> ) Doumerc (B.) : « La lente agonie des ports du Midi : Narbonne, Montpellier et Marseille confrontés à l'évolution des circuits d'échange (fin XV<sup>e</sup> – début XVI<sup>e</sup> siècle) », art. cité, p. 326-331.

développement de Lyon à la fin du XV<sup>e</sup> siècle, ou encore celui de Genève. La Régordane ne subsiste plus alors que comme un axe reliant les régions du Bas-Languedoc aux hautes terres du Massif Central, à l'image des autres chemins que nous étudions dans ce travail.

## Chapitre 10 : Le sillon rhodanien

Le dernier axe que nous ayons à décrire est, tout comme le chemin de Régordane, l'une des rares routes vivaroises importante orientée nord-sud. Il s'agit de la route rhodanienne, qui en pratique se compose de deux axes complémentaires : la voie terrestre et le fleuve lui-même. Nous nous attacherons principalement ici à la description de la route terrestre, la voie fluviale ayant déjà fait l'objet des travaux de Jacques Rossiaud qui nous serviront de base de travail et à qui nous empruntons l'essentiel des éléments sur la navigation<sup>(4485)</sup>. Tout en renvoyant à ses recherches, nous nous limiterons dans la description de la navigation rhodanienne à indiquer les ports de débarquement de la rive droite du fleuve et les bacs permettant de le traverser.

La route du Rhône est globalement bien documentée grâce aux très nombreux fonds d'archives émanant des villes et bourgs du sillon rhodanien. Citons par exemple le chartrier de la collégiale Saint-Julien, de Tournon, les notaires de Tournon, ou encore ceux de Saint-Péray, le chartrier de Pierregourde, concernant la région de Beauchastel, ou encore par exemple, les archives municipales de Viviers, Bourg-Saint-Andéol et Pont-Saint-Esprit. Cette abondance ne nous a nullement autorisé une quelconque prétention d'exhaustivité dans la collecte des mentions de routes au travers de ces fonds et, fait rare, nous avons dû nous limiter aux principales, les plus significatives. La topographie de la rive droite du sillon rhodanien est de plus un guide sûr. La route est nécessairement confinée dans une bande, limitée à l'est par le fleuve, et à l'ouest par des coteaux le plus souvent en pente abrupte. C'est donc dans un espace variant de moins de cinquante mètres de largeur au plus étroit, à un ou deux kilomètres au plus large qu'il faut chercher la route. Le manque d'espace disponible est d'ailleurs, nous le verrons, une limite à la conservation du tracé ancien. En effet, les réseaux routiers modernes, le canal du Rhône ou plus encore la voie ferrée de Lyon à Nîmes, ont souvent porté atteinte au chemin médiéval.

Nous débuterons la description de la route rhodanienne au niveau de Saint-Pierre-de-Boeuf, aux confins du Forez et du Vivarais Viennois, où prend naissance le premier axe allant vers Le Puy que nous avons déjà présenté. Dès 1352, la route du Rhône est signalée à Boeuf sous le nom d'*iter publicum quo tenditur de Beces versus Chavanay*<sup>(4486)</sup>, puis ensuite, en 1396 sous celui d'*iter regale*<sup>(4487)</sup>.

<sup>4485</sup> ) L'ensemble de ces travaux sur le Rhône médiéval sont regroupés dans Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit. Le tome I, présentant les ports et le tracé du Rhône au Moyen Age, nous a été le plus utile.

<sup>4486</sup> ) AD 42, B 2035, f°1.

<sup>4487</sup> ) AD 42, B 1058, f°99.

## Le port de Boeuf

Le port de Boeuf est attesté dès les années 1001-1003, lorsque *Artaldus* et son épouse Pétronille donnent à l'abbaye de Saint-André-le-Bas, outre l'église Saint-Martin, située dans la *villa* de Boeuf, le *portus de villa Bocio qui est super fluvium Rodani* <sup>( 4488 )</sup>. Ensuite, il faut attendre le XIV<sup>e</sup> siècle pour que le port de Boeuf apparaisse à nouveau dans la documentation consultée. Ainsi, il ressort de l'enquête réalisée en 1347 par la chancellerie delphinale que le port de Boeuf fait partie de ceux sur lesquels s'étend le droit de garde royal <sup>( 4489 )</sup>. Plusieurs autres mentions du port se succèdent ensuite jusqu'à la fin du Moyen Age. Ainsi, en 1382, lorsque les marchands de Romans déclarent l'emprunter régulièrement <sup>( 4490 )</sup>, ou encore en 1433 lorsqu'il reçoit la visite des commissaires delphinaux chargés d'enquêter sur les péages du Rhône <sup>( 4491 )</sup>. L'examen de la topographie des lieux et des plans du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle permet à Jacques Rossiaud de situer le port au village même ou à quelques centaines de mètres en amont, au débouché de la route du Puy dans le sillon rhodanien <sup>( 4492 )</sup>.

Ce port, permettant tout à la fois la traversée du fleuve en direction du péage de Roussillon et l'accostage d'embarcation, est prétexte à la perception du péage du mandement de Malleval. En effet, ce château est situé quelques kilomètres en retrait du sillon rhodanien et ne peut nullement contrôler la circulation fluviale, ni celle passant par la route terrestre. Le poste de péage de Boeuf figure ainsi dans l'enquête sur les péages rhodaniens conduite par les officiers delphinaux en 1446 ; il est alors entre les mains du « seigneur Gastounet » (sic), sans que soit précisé comment ce dernier le tient <sup>( 4493 )</sup>.

## De Boeuf à Serrières

Au sud de Saint-Pierre-de-Boeuf, la route se poursuit vers Serrières, un bois situé à Boeuf confrontant en 1377 l'*iter regium* de Boeuf à Serrières <sup>( 4494 )</sup>. De Boeuf à Serrières, le cadastre permet de penser que la route n'a connu que des modifications de tracé tout à fait mineures. Il est vrai que nous sommes là au niveau d'un passage où le rivage se réduit à une bande très étroite, moins de cent mètres de large avant Serrières, ce qui n'a nullement permis de changer son emplacement. On peut donc suivre la route par Limony,

<sup>4488</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-André-le-Bas*, n°179.

<sup>4489</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste dauphinois, op. cit.*, t. VI, n°34645.

<sup>4490</sup> ) AM Romans, FF 1, f°116 et ss.

<sup>4491</sup> ) AD 38, B 2981, f°255.

<sup>4492</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 354.

<sup>4493</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4494</sup> ) AD 42, B 2037, f°9.



village où elle traverse le Limony dans une configuration toponymique courante, l'hydronyme devenant le toponyme du point de franchissement de la rivière. On peut toutefois suggérer qu'au niveau de Limony même, la route ancienne passait plus à l'est, traversant directement le village, ce que ne fait plus la R.N. 86 dont le tracé semble issu de travaux récents au début du XIX<sup>e</sup> siècle.

Après Limony, on peut suivre la route par Fontalioux puis par Marlet. Entre ces deux lieux-dits, il est significatif qu'elle marque la limite des paroisses de Limony à l'est et de Charnas à l'ouest, seul l'établissement de la voie ferrée ayant déporté la route actuelle d'une dizaine de mètres à l'est. De là, se confondant totalement avec la R.N. 86, le chemin médiéval se poursuit jusqu'à Serrières. Dans cette localité, l'une des principales routes du Vivarais, conduisant à Annonay et par-delà vers le Velay, se sépare de l'axe rhodanien.

### Le port de Serrières

Le port de Serrières, permettant de traverser le Rhône en direction de Sablons et de Salaise, compte au nombre des installations les plus anciennement mentionnées. En effet, ce dernier figure parmi les biens qu'*Ascherius*, lévite, chanoine de Saint-Maurice-de-Vienne, et ses frères, donnent à la mense des chanoines de cette église autour de l'année 972<sup>(4495)</sup>. Par la suite, le port de Serrières est encore attesté en 1275, lorsque Artaud de Lamastre, prieur de Saint-Sauveur-en-Rue, et Vivien et Guillemet, pontonniers du port de Serrières, concluent un accord. Pour les besoins de la grange de la *Chalmeta*, située en rive gauche du fleuve, ces derniers s'engagent à passer au port de Serrières, le prieur, ses familiers, ses envoyés et les animaux de la grange, moyennant une quarte de blé à la mesure de Serrières et un repas à prendre au prieuré de Saint-Sauveur lorsqu'ils iront à Notre-Dame du Puy ou lorsqu'ils en reviendront<sup>(4496)</sup>. Aux deux derniers siècles du Moyen Age, les mentions du port de multiplient, témoignant de son activité. Le port de Serrières est à la fin du Moyen Age le théâtre de la montée en puissance d'une famille de la petite aristocratie, la famille Faure, qui en 1380 ne détient que les  $\frac{3}{12}$ <sup>e</sup> du droit de pontonnage<sup>(4497)</sup>, alors qu'à partir de 1450, elle en contrôle la totalité, sans que l'on puisse préciser les modalités de cette acquisition<sup>(4498)</sup>. Pour finir, en 1435, le port de Serrières compte au nombre des « ports et passages » de la sénéchaussée de Beaucaire par lesquels doivent impérativement transiter importations et exportations<sup>(4499)</sup>.

<sup>4495</sup> ) Chevalier (U.) : *Chartes de Saint-Maurice-de-Vienne, de Léoncel et de l'église de Valence*, op. cit., n°115\*.

<sup>4496</sup> ) Charpin-Feugerolles, Guigue (C.) : *Cartulaire de Saint-Sauveur-en-Rue*, op. cit., n°CCXIV.

<sup>4497</sup> ) AD 38, B 4633.

<sup>4498</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3085/1.

<sup>4499</sup> ) Ménard (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes, avec des notes et des preuves*, op. cit., t. 3, p. 254.

Le port de Serrières est l'un des plus solides et des mieux établis du Rhône moyen, du fait de la stabilité du lit du fleuve à ce niveau. On nous dit à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle qu'il est « un port des plus beaux et des plus commode à la navigation »<sup>(4500)</sup>. A la fin du Moyen Age, il se trouve face au *castrum*<sup>(4501)</sup>. Nous avons déjà expliqué que la localité de Serrières est probablement d'origine antique, et assurément du très haut Moyen Age, l'habitat étant alors vraisemblablement localisé à proximité de l'église Saint-Sornin, au sud du village actuel. Au haut Moyen Age, c'est là qu'aboutit la route d'Annonay. Il est donc probable que le premier port s'y soit trouvé. Remarquons de plus qu'à la fin du Moyen Age, la traversée se fait de Serrières à Sablons, cette localité de rive gauche étant face à Saint-Sornin, et non au *castrum*. Le déplacement du centre de peuplement vers le nord aux XI<sup>e</sup>-XII<sup>e</sup> siècles aurait donc tout à la fois entraîné un glissement de la route d'Annonay et du port.

Le château de Serrières, chef-lieu de mandement, impose un péage aux voies de circulation traversant son ressort. Ce dernier est attesté à de très nombreuses reprises aux trois derniers siècles du Moyen Age. Dès 1228, Girard, seigneur de Roussillon et de Serrières, à la demande d'Anselme, prieur de Saint-Vallier, confirme l'exemption de péage précédemment accordée aux hommes et aux animaux du prieuré de Saint-Vallier<sup>(4502)</sup>, confirmation renouvelée en 1247<sup>(4503)</sup>. Le premier affermage que l'on connaisse du péage de Serrières date de 1367, lorsque Aymar de Roussillon, seigneur de Serrières, le concède pour une durée de quatre ans<sup>(4504)</sup>.

Sans retenir les nombreuses autres mentions du péage, relevons un acte de 1393 qui nous renseigne sur ses modalités de perception. Cette année-là, le roi ordonne au gouverneur de Dauphiné de faire démolir la maison forte de « Carlat », où Jacques de Tullins levait le péage de Serrières qui lui avait pourtant été confisqué<sup>(4505)</sup>. Nous ne sommes pas parvenus à localiser la maison forte où le fermier du péage percevait les droits qui lui sont dus, mais sans doute cette dernière se trouvait-elle non loin du *castrum*, au bord du fleuve. Une telle situation lui permettait de contrôler en effet le trafic terrestre venant d'Annonay, celui longeant le Rhône, mais aussi le trafic fluvial. A partir du milieu du XV<sup>e</sup> siècle, le péage de Serrières, qui ne fait jusqu'alors l'objet d'aucune division, est fragmenté. En effet, en 1445, alors que les officiers delphinaux enquêtent sur les péages rhodaniens, ils interrogent plusieurs marchands qui leurs répondent de manière convergente<sup>(4506)</sup>. Ils relèvent tous que se payent à Serrières *multa pedagium, scilicet pedagium magnum*, seul ce dernier semblant alors concerner le trafic fluvial. Par ailleurs,

<sup>4500</sup> ) AD 07, C 102, f°108.

<sup>4501</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 355.

<sup>4502</sup> ) AD 38, B 4176.

<sup>4503</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

<sup>4504</sup> ) AD 38, B 3901.

<sup>4505</sup> ) AD 34, A 6, f°361.

le péage dit des « gentilhommes » est mentionné pour la première fois au XVI<sup>e</sup> siècle ( <sup>4507</sup> ). Cette appellation laisse donc penser que le péage principal, le *magnum pedagium* du milieu du XV<sup>e</sup> siècle reste, nominalement au moins, entre les mains du seigneur châtelain, par opposition à des droits moindres, affermés ou vendus à une noblesse subalterne.

### De Serrières à Peyraud

Au sud de Serrières, la route se dirige vers le village de Peyraud, distant de quelques kilomètres seulement, où elle est peut-être mentionnée entre 976 et 993, comme confront des biens que *Ingelbofo*, fils de *Elmeradi*, et *Elmeradus* son petit-fils donnent à Saint-André-le-Bas ( <sup>4508</sup> ). De Serrières à Peyraud, le tracé de la route a sensiblement été modifié. Dans un premier temps, cette dernière et la R.N. 86 restent confondues, de l'église Saint-Sornin jusqu'au ruisseau de Vernat. Ensuite, l'établissement de la voie ferrée a déporté la route vers l'ouest, alors que le tracé initial longeait le pied du coteau jusqu'à Peyraud. Ce n'est qu'à l'entrée de Peyraud que les deux tracés se coupent. La route actuelle évite le village par l'est alors que le tracé ancien le traverse.

### Le port de Peyraud

Le port de Peyraud est mentionné tardivement. En 1381, Guillaume de Fay acquiert du Dauphin une partie de la seigneurie de Peyraud, dont « un droit de port », acquis par le Dauphin de Jean de Roussillon en 1379 ( <sup>4509</sup> ). Encore mentionné en 1433, date à laquelle il reçoit la visite d'inspecteurs delphinaux ( <sup>4510</sup> ), ce port apparaît aussi en 1514, lorsque des marchands Romains signalent qu'ils l'empruntent pour commercer avec le Royaume ( <sup>4511</sup> ). Tout laisse penser que nous sommes en présence d'un aménagement réduit, simple débarcadère local permettant à la population de Peyraud de traverser le fleuve sans aller jusqu'à Serrières au nord ou Champagne au sud, mais en aucun cas il ne faut considérer Peyraud comme un port important.

Pour finir, signalons qu'un péage est associé au château de Peyraud. Ce droit n'est cependant mentionné que tardivement, en 1381, lorsque Guillaume de Fay le rachète avec le port ( <sup>4512</sup> ). Il ne semble plus en être ensuite question qu'en 1445. A ce

<sup>4506</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4507</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 355.

<sup>4508</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-André-le-Bas*, n°93.

<sup>4509</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3008/2.

<sup>4510</sup> ) AD 38, B 2981, f°255. Jacques Rossiaud considère que le port est déjà mentionné en 1347, mais l'acte, au demeurant peu clair, qui y fait référence ne renvoie nous semble-t-il pas expressément au port, mais à la seigneurie dans son ensemble, le port n'apparaissant pas spécifiquement [Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. VI, n°34945].

<sup>4511</sup> ) AM Romans, CC 472, f°345.

moment-là, dans l'enquête delphinale sur les péages rhodaniens, *Johanne de Prato* marchand de Lyon, déclare le payer à chaque voyage <sup>(4513)</sup>.

### De Peyraud à Champagne

Une fois le village de Peyraud traversé, la route se dirige vers Champagne, prochain port permettant de traverser le Rhône. Les premiers kilomètres au sud de Peyraud ont été très perturbés par l'établissement d'une gare de triage. La continuité de la route est toutefois nette sur le cadastre napoléonien. Celle-ci chemine à l'ouest de la R.N. 86, par le quartier d'Orange, puis elle se confond avec cette dernière jusqu'à Champagne. Avant Champagne, le « chemin tendant de Champagne à Peyraud » est signalé au quartier de Merderieu en 1560 <sup>(4514)</sup>, alors que « le grand chemin tendant de Champagne à Peyraud » est signalé au terroir du « Caire, autrement du Reposoir » <sup>(4515)</sup> ainsi qu'au Pegoy <sup>(4516)</sup>. Dans la traversée de Champagne, au compoix de 1777, la route prend encore le nom de Grande Rue, longeant l'église, comme le fait actuellement la R.N. 86 <sup>(4517)</sup>.

### Le port de Champagne

Champagne est un port mentionné dès 1347, lorsqu'il est confirmé que le Roi en détient la garde <sup>(4518)</sup>. Ensuite, il figure encore dans les différentes enquêtes delphinales déjà évoquées pour Serrières et Peyraud, comme en 1380 <sup>(4519)</sup>, en 1433 <sup>(4520)</sup> ou en 1514 <sup>(4521)</sup>.

L'emplacement du port est encore attesté par le toponyme « Le Port », sur la rive droite, auquel « Le Port de Champagne » fait face en rive gauche, à Saint-Rambert-d'Albon. Peut-être a-t-il été déporté vers le sud de deux à trois cents

<sup>4512</sup> ) Nicod (E.) : « La maison de Fay-Gerlande », art. cité, p. 153 et AN, H<sup>4</sup> 3008/2.

<sup>4513</sup> ) AD 38, B 2898, f°85.

<sup>4514</sup> ) Document portant fondation de messe en faveur de l'église Saint-Pierre-de-Champagne. Inconnu dans un dépôt public, publié par Arnaud (R.) : « A la recherche de la vérité sur l'église Saint-Pierre-de-Champagne », art. cité, p. 61.

<sup>4515</sup> ) *Ibidem*, p. 63.

<sup>4516</sup> ) *Ibidem*, p. 63.

<sup>4517</sup> ) *Ibidem*, p. 67.

<sup>4518</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. 6, n°34645.

<sup>4519</sup> ) AD 38, B 4463.

<sup>4520</sup> ) AD 38, B 2981, f°255.

<sup>4521</sup> ) AM Romans, CC472, f°247,250.

mètres, comme le laisse penser la disposition des chemins de desserte. En, effet, celui du nord, aboutissant au « Port de Champagne », en rive gauche, constitue la limite des paroisses de Saint-Rambert et de Saint-Romain-d'Albon ce qui plaiderait en faveur de son antériorité.

Pour finir, signalons que c'est par ce port que les muletiers transportant de l'argent de contrebande depuis le Rouergue à destination des foires de Champagne, ont l'habitude de traverser le Rhône, et le traverse encore en 1424 avant de se faire arrêter en Dauphiné <sup>(4522)</sup>.

### De Champagne à Andance

Après Champagne, l'*itinere regio* que nous suivons depuis Boeuf est mentionné en 1400 à Andance, au terroir de *La Perouza* <sup>(4523)</sup>. Au sud de Champagne, il nous est signalé comme confront d'une vigne au territoire des « Arrenières », actuellement Les Aireniers <sup>(4524)</sup>. Peu après Les Aireniers, la route arrive à l'extrémité sud de la plaine de Champagne et se heurte à la montagne du Châtelet, dominant Andance. Cette dernière lui barre le passage et ne laisse subsister qu'une étroite bande de terrain horizontal, large de quelques mètres seulement, entre fleuve et versant rocheux. Immédiatement au débouché du défilé, la route arrive à Andance, village qu'elle traverse sur le même axe que la R.N. 86 actuelle, passant devant l'église Saint-Pierre.

### Le port d'Andance

La première mention que l'on connaisse du port d'Andance date de 1228, lorsque *Othmar Giberti* rend hommage de plusieurs droits à l'église d'Andance dont le port et la rive du Rhône <sup>(4525)</sup>. Ensuite, il disparaît de la documentation et il faut attendre le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle pour en trouver une nouvelle mention, lorsqu'en 1337, Amblard Georges rend hommage de la moitié du port au prieur d'Andance <sup>(4526)</sup>.

Le port d'Andance semble être le plus animé de tous ceux du Vivarais situés au nord de Tournon, ce dont rendent compte plusieurs éléments. Tout d'abord, en 1380, c'est celui qui offre les plus gros revenus des cinq ports que visitent les officiers delphinaux (Silon, Champagne, Serrières, Tournon et Andance), arrivant même à être quatre fois supérieurs aux revenus du port de Silon <sup>(4527)</sup>. L'importance du port se traduit aussi en 1514 dans les déclarations de nombreux marchands dauphinois, de Moirans, Grenoble,

<sup>4522</sup> ) Bautier (R.-H.) : « Marchands, voituriers et contrebandiers du Rouergue et de l'Auvergne. Trafics clandestins d'argent par le Dauphiné vers les foires de Genève (1424) », art. cité, p. 677.

<sup>4523</sup> ) Poncer (J.-A.) : *Mémoires historiques sur le Vivarais*, op. cit., t. 1, p. 127.

<sup>4524</sup> ) Document portant fondation de messe en faveur de l'église Saint-Pierre-de-Champagne. Inconnu dans un dépôt public, publié par Arnaud (R.) : « A la recherche de la vérité sur l'église Saint-Pierre-de-Champagne », art. cité, p. 61.

<sup>4525</sup> ) AD 43, 1H 292, n°1.

<sup>4526</sup> ) AN, H 3085/2 et AD 43, 1H 292, n°1.

Romans, Saint-Marcellin et Saint-Antoine, qui passent de préférence à Andance pour commercer avec Annonay et au-delà avec le Massif Central <sup>(4528)</sup>. Pour finir, en 1470, on apprend que le port est très fréquenté par les Lombards et les Piémontais qui traversent là le Rhône <sup>(4529)</sup>.

Si l'importance du port d'Andance ne fait aucun doute, il est difficile de le situer avec précision : la micro-toponymie reste silencieuse, de même que tous les textes le mentionnant. On peut toutefois retenir que, dans la mesure où il relie Andance à Andancette, il ne peut qu'être très proche d'Andance même et sans doute situé face au village. Cependant, on sait qu'il a subi quelques déplacements, probablement pour suivre les fluctuations des berges du fleuve. En effet, en 1485-1486, deux nouvelles piles pour la traille sont construites de part et d'autre du lit <sup>(4530)</sup>.

Le développement du port d'Andance est très certainement directement lié à celui de la route conduisant à Annonay puis au-delà vers le Velay que nous avons déjà décrite et qui arrive à Andance.

### D'Andance à Silon

Au sud d'Andance, le port suivant est implanté à Silon, non loin de Sarras. Entre ces deux points, aucun document ne nous renseigne sur le tracé de la route. Néanmoins, immédiatement au sud d'Andance, le talus rhodanien très abrupt arrive directement au niveau du Rhône sans aucune plaine. La topographie constitue donc un guide assuré, la route ancienne se confondant probablement avec la R.N. 86 actuelle et la voie ferrée, toutes deux mitoyennes. On peut donc la suivre par Cueil puis Les Pâles. Ce n'est qu'ensuite, alors que la vallée s'élargit, qu'il est plus difficile de localiser le tracé. L'archéologie nous livre un indice fort permettant de le situer : le mausolée antique, dit de la Sarrasinière, est probablement localisé en bordure de la route. La face décorée, la seule qu'il convienne de présenter pour un monument de prestige de cet ordre, est à l'est, ce qui implique que la route antique passait entre le fleuve et le mausolée <sup>(4531)</sup>. En est-il de même pour la route médiévale ? Il est net que la R.N. 86 est de construction récente, se surimposant en tous points ou presque au parcellaire, alors que subsiste encore partiellement sur le cadastre napoléonien un chemin passant bien à l'est du mausolée, puis continuant par Saint-Bosc, la chapelle de Saint-Barulot et enfin Cansard et Cance. A l'heure actuelle, au niveau du mausolée, l'établissement de la voie ferrée a totalement bouleversé le réseau vicinal et le parcellaire si bien qu'il est impossible de retrouver la

<sup>4527</sup> ) AD 38, B 4633. Comparaisons issues de Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 359.

<sup>4528</sup> ) AM Romans, CC 472, f°283.

<sup>4529</sup> ) AD 43, 1H 292, n°2.

<sup>4530</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 359.

<sup>4531</sup> ) Blanc (A.) : *Carte archéologique de la Gaule romaine, fascicule XV, Ardèche*, op. cit., p. 30.

route sur le terrain. Pour finir, la route venant d'Annonay par Talencieux arrive dans la vallée du Rhône au niveau de Cance, puis la route traverse la Cance au hameau du même nom, puis elle décrit ensuite un virage vers l'est qui lui permet de passer directement au port de Silon.

### Le port de Silon

Le *portu de Silone* n'apparaît pas avant 1277 dans la documentation consultée, lorsqu'un acte n'ayant pourtant aucun rapport avec le port ou le fleuve y est conclu<sup>(4532)</sup>. Par la suite, le port est encore cité dans les actes ou enquêtes déjà présentés au sujet d'autres localités, en 1380<sup>(4533)</sup> ou 1433<sup>(4534)</sup>. Pour finir, nous savons qu'en 1491 la famille Peyrolier, marchands valentinois, détentrice d'une part des revenus du port, l'affirme pour un an<sup>(4535)</sup>. Le port de Silon est avant tout un port local, dont l'existence est liée au débouché du chemin venant de Satillieu, qui lui non plus n'apparaît pas comme une voie de pénétration majeure vers le Massif Central, mais avant tout comme un axe désenclavant le sud du plateau annonéen.

Pour finir, remarquons qu'au niveau du port de Silon, la route traverse le mandement du château de Revirand, mais qu'aucun péage ne semble lui avoir été associé, malgré sa situation qui aurait pu lui permettre de tirer très largement profit du trafic fluvial<sup>(4536)</sup>.

### De Silon à Sarras

Au sud de Silon, la route se dirige ensuite vers Sarras, en longeant encore le bord du Rhône. Rapidement, elle arrive à hauteur de l'Ay qui est traversé à l'aplomb du château de Revirand. Signalons ici que plusieurs barques recensées au port de Silon en 1380 ont pour fonction de servir au franchissement de la Cance et de l'Ay, affluent du Rhône encadrant Silon<sup>(4537)</sup>. Une fois l'Ay traversée, la route arrive à Sarras, mais ne suit pas le même tracé que la R.N.86. Elle passe quelques mètres à l'ouest par le coeur même du village. Notons qu'au niveau de Sarras, le rivage ancien du Rhône devait être beaucoup plus près du village, ainsi qu'en témoignent encore un bras mort et plusieurs quartiers des « îles » correspondant à des atterrissements totalement fossilisés.

### Le port de Sarras

Le port de Sarras n'apparaît jamais comme tel dans la documentation. Il est toujours lié à

<sup>4532</sup> ) Huillard-Bréholles : *Inventaire des titres de la maison ducale de Bourbon*, op. cit., n°646<sup>a</sup>.

<sup>4533</sup> ) AD 38, B 4463.

<sup>4534</sup> ) AD 38, B 2981, f°255.

<sup>4535</sup> ) AD 07, 2E 6760, f°58.

<sup>4536</sup> ) Cf Laffont (P.-Y.) : « Le château de Revirand, données nouvelles sur un petit *castrum* du Haut-Vivarais », art. cité.

<sup>4537</sup> ) AD 38, B 4463.

Saint-Vallier, localité de rive gauche à laquelle il est en fait attaché. On peut donc penser qu'aucun débarcadère n'existe à Sarras, mais qu'il s'agit uniquement d'un bac permettant la traversée. Le premier acte connu concernant le port, datant de 1280, est passé dans le mandement d'Ozon, donc en rive droite, « au port de Saint-Vallier »<sup>(4538)</sup>. Il ne fait ainsi aucun doute qu'un bac existe et que le port dit de Saint-Vallier s'étend sur les deux rives. Ensuite, lors de toutes les visites delphinales du XIV<sup>e</sup> et du XV<sup>e</sup> siècles, il n'est question que du port de Saint-Vallier<sup>(4539)</sup>. Pour finir, nous savons qu'en 1488 le bac ne fonctionne pas toujours bien : au mois de juin, un émissaire de la ville de Bourg-les-Valence se rendant à Vienne ne peut y traverser, sans que la raison de ses difficultés nous soit précisée<sup>(4540)</sup>. D'importance locale avant tout, le port de Sarras-Saint-Vallier est surtout destiné à la traversée du Rhône, plus encore au débarquement de cargaisons, ainsi qu'en témoigne le carnet de recettes du péage de Saint-Vallier de l'année 1430<sup>(4541)</sup>.

Il est difficile de localiser le port de Sarras faute d'information précise. Doit-on même chercher un véritable port, avec une esquisse de quai ? C'est peu probable dans la mesure où nous sommes en présence d'un simple point de traversée, dont on ne sait même pas s'il fonctionnait à l'aide d'une traîlle. Dans le cas d'un simple bac « volant », les aménagements plus que limités peuvent se déplacer rapidement au gré des fluctuations des îles que l'on remarque encore de nos jours face à Sarras<sup>(4542)</sup>. Le cours du fleuve ancien étant cependant très près de Sarras, on peut penser que le port médiéval se trouvait immédiatement au contact du village.

### De Sarras à Arras

A partir de l'Ay au nord, jusqu'au ruisseau d'Ozon au sud, la route traverse le mandement d'Ozon. Un péage est associé à ce château, attesté dès 1347<sup>(4543)</sup>, puis en 1415<sup>(4544)</sup> et encore mentionné en 1445 lors de l'enquête delphinale sur les péages rhodaniens<sup>(4545)</sup> et en 1498 alors qu'hommage en est rendu à noble Briand de Retourtour<sup>(4546)</sup>. Le

<sup>4538</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. 2, n°7028.

<sup>4539</sup> ) AD 38, B 4463 et B 2981, f°255.

<sup>4540</sup> ) AM Bourg-les-Valence, CC 30.

<sup>4541</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 362.

<sup>4542</sup> ) Île de la Pépinière, Grande Île, Île Plantée, etc.

<sup>4543</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 363.

<sup>4544</sup> ) AD 07, C 196, f°433.

<sup>4545</sup> ) AD 38, B 2898, f°85.

<sup>4546</sup> ) AD 07, C 196, f°433.



péage est acheté la même année par noble Thomassin Baron, de Roussillon <sup>( 4547 )</sup>.

Sur cette section, la route ancienne ne diffère pas sensiblement de la R.N. 86 actuelle : si la berge du fleuve est aujourd'hui distante du talus rhodanien de plusieurs centaines de mètres, il n'en est pas de même au Moyen Age, ainsi qu'en témoignent plusieurs bras morts aujourd'hui comblés, mais parfaitement lisibles dans le relief. A ce niveau, les principaux changements de morphologie du fleuve sont, en effet, récents, puisqu'ils sont la conséquence des travaux de canalisation entrepris dans les années 1950-1970. Au Moyen Age, le fleuve vient donc directement battre au pied du coteau ce qui ne laisse subsister qu'une étroite bande de terre passant par Obeiron, Gaspard puis Avanon et Les Granges, avant d'arriver à Arras, bande sur laquelle la route est confinée. Ce n'est qu'à l'approche d'Arras que le tracé médiéval et la route actuelle divergent. Alors que celle-ci évite le village par l'est, le tracé primitif le traverse, franchissant le ruisseau d'Ozon nettement à l'ouest du pont actuel.

Immédiatement au nord d'Arras, la route franchit le ruisseau d'Ozon et entre dans le mandement du château d'Arras. Un péage, associé à ce dernier, est mentionné à de très nombreuses reprises. Dès 1260, Silvion d'Arras vend au Dauphin ce qu'il possède du château d'Arras, dont le péage dudit lieu <sup>( 4548 )</sup>. Ensuite, en 1266, le même Silvion reprend en fief ce qu'il avait vendu au Dauphin, dont le péage d'Arras <sup>( 4549 )</sup>, puis en 1285, il vend encore son péage à ses deux gendres pour la somme de 100 livres <sup>( 4550 )</sup>. Pour finir, le péage d'Arras est mentionné en 1445 par tous les marchands interrogés dans le cadre de l'enquête delphinale sur les péages rhodaniens <sup>( 4551 )</sup> et, en 1478, il devient la possession du seigneur de Tournon <sup>( 4552 )</sup>. A partir de cette date, au moins pour la part concernant le trafic fluvial, il sera levé à Tournon même, avec le péage associé à ce dernier château <sup>( 4553 )</sup>.

## Le port d'Arras

Tout comme celui de Sarras, le port d'Arras ne compte pas au nombre des plus importants du Rhône moyen. Tout d'abord, remarquons qu'il est systématiquement mentionné comme le port de Serves, localité de rive gauche située en vis-à-vis d'Arras. Ainsi, en 1347, le port de Serves est placé sous la garde des officiers du roi <sup>( 4554 )</sup> et, en 1433 <sup>( 4555 )</sup>, c'est encore ce dernier qui est mentionné. On peut donc douter de la

<sup>4547</sup> ) AD 07, C196, f°550.

<sup>4548</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. 2, 011n°9610.

<sup>4549</sup> ) AD 38, B 3021.

<sup>4550</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

<sup>4551</sup> ) AD 38, B 2898, f°85.

<sup>4552</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

<sup>4553</sup> ) AD 07, 2E 6889, f°202.

présence à Arras d'installations permettant le débarquement de marchandises, et sans doute le port doit-il se limiter à un bac léger utilisé localement, attesté en 1488<sup>(4556)</sup>.

### D'Arras à Vion

Au sud d'Arras, la route se dirige vers Vion, où elle est peut-être attestée au X<sup>e</sup> siècle. Entre Arras et Vion, la route ancienne et la R.N. 86 sont superposées, passant par Caire. Sur cette section, en 1503, un acte est passé *in itinere regio tendente de Turnone apud Andanciam, videlicet juxta maladeriam Alzonis*<sup>(4557)</sup>.

A partir du Caire, après avoir franchi le ruisseau d'Iserand, la route ancienne se sépare de la R.N. 86. Alors que celle-ci traverse la plaine de Vion non loin du fleuve, le tracé médiéval suit au contraire le pied du coteau, pour passer immédiatement en contrebas du village de Vion. Dans le courant du X<sup>e</sup> siècle, *Wigo* et sa femme *Wandalmoda* donnent à l'abbaye de Cluny une partie de leurs biens situés dans la *villa Vugon* (Vion), ces biens étant limités tout à la fois par le *flumen rodanum* et la *strada publica*<sup>(4558)</sup>. Certes, nous ne possédons aucune certitude sur le fait que la *strada publica* du X<sup>e</sup> siècle soit bien la route que nous suivons, mais c'est toutefois fort probable. En effet, cette dernière est proche du Rhône, ce qui interdit de penser qu'il s'agisse d'une route cheminant sur le coteau ou le piémont annonéen. En outre, le fait qu'elle soit désignée comme une *strata*, et non comme un simple chemin, implique que nous sommes en présence d'un axe important, qui plus est, relève du domaine public et ne peut donc se confondre avec un simple chemin local. De même, en 1395, c'est encore un *itinere regio publico* qui longe le Rhône à l'aplomb du village de Vion, confrontant une terre dépendant de la collégiale Saint-Julien de Tournon<sup>(4559)</sup>.

### Le port de Vion

Entre 952 et 954, *Arlulfus* donne à l'abbaye Saint-Barnard de Romans ce qu'il possède dans la *villa Vinonia*, au *pagus* de Vienne, dans l'*ager* d'Annonay, se réservant toutefois le *portum* et quelques autres biens et droits<sup>(4560)</sup>. Par la suite, aucun autre acte n'atteste son existence, ce qui laisse penser que ce port n'a pas eu de postérité jusqu'à la fin du Moyen Age. Même les enquêtes delphinales du milieu du XV<sup>e</sup> siècle, pourtant

<sup>4554</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. 6, n°34945.

<sup>4555</sup> ) AD 38, B 2981, f°255.

<sup>4556</sup> ) AM Bourg-les-Valence, CC 30.

<sup>4557</sup> ) Garnodier (J.) : « Notice archéologique et historique sur Eclassan », art. cité, p. 56.

<sup>4558</sup> ) Cluny, t. I, n°415.

<sup>4559</sup> ) AD 07, G 254.

<sup>4560</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Barnard, op. cit.*, n° 27 p. 39-40.

systematiques, n'y font nullement référence <sup>( 4561 )</sup>. La proximité de Tournon-Tain et de son port, situé au débouché de la route de la vallée du Doux, est certainement pour une large part responsable de la disparition de celui de Vion. En outre, entre Vion et Erôme, le fleuve est très large, divaguant entre de nombreuses îles, ce qui ne permet pas l'établissement solide et durable d'une traille, ni même d'un débarcadère.

## De Vion à Tournon

A la sortie sud de Vion, le cadastre permet de localiser la route au pied du coteau du Bois de Ferra, bien différenciée de la R.N. 86. Ce n'est qu'à partir du quartier de Cheval Blanc que les deux tracés se confondent à nouveau, passant par La Tuillière, puis Le Chambon, avant de passer devant l'église de Saint-Jean-de-Muzols, où l'*itinere regio* est mentionné en 1446 <sup>( 4562 )</sup>. A partir du quartier de la Maladière, toponyme signalant la présence d'une maladrerie non loin de la route, plusieurs tracés sont possibles jusqu'à Tournon. Le voyageur peut continuer directement en direction de cette ville, auquel cas il lui faut traverser le Doux à gué, ou lorsque les eaux sont plus hautes, sur le bac mentionné en 1551 <sup>( 4563 )</sup>. La seconde possibilité qui s'offre à lui consiste à suivre la vallée du Doux sur trois kilomètres pour traverser au « Pont de César », emporté par une crue en 1252, remplacé par un bac, lui-même remplacé par le « Grand Pont », encore actuellement en service et ouvert à la circulation dans les premières années du XVI<sup>e</sup> siècle. Si, selon les périodes, cette solution permet de traverser à pied sec, elle n'en impose pas moins un détour significatif de près de neuf kilomètres, auquel il faut ajouter un passage difficile au niveau du lieu-dit du Malpas, le chemin dominant alors dangereusement la rivière. C'est pourtant bien la solution qui semble la plus normale, puisque l'acte de nomination de Durand *Solerii* comme administrateur de l'oeuvre du pont du Doux, en 1350, indique que cet ouvrage doit être construit « sur le chemin allant de la curie romaine en France en traversant Tournon » <sup>( 4564 )</sup>. De même, en février 1351, un droit de barrage est concédé à la communauté de Tournon par le roi pour reconstruire le pont, ce dernier servant à la route « *transeundo per Lugdunum in Franciam* » <sup>( 4565 )</sup>. Une fois le Doux traversé, la route arrive à Tournon, passant par le quartier des Fourches, où s'élevaient peut-être les bois de justice du seigneur de Tournon. Son entrée dans la ville de la fin du Moyen Age se faisait par la Porte du Doux, devant laquelle un faubourg s'est développé. En 1395, une maison de ce dernier, située *extra Portale Dulcis*, confronte tout à la fois le *barry* et l'*iter regium* <sup>( 4566 )</sup>.

Au niveau de Vion/Saint-Jean-de-Muzols, il faut signaler l'existence possible d'un

<sup>4561</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 365.

<sup>4562</sup> ) AD 07, G 283.

<sup>4563</sup> ) AD 07, 2E 6897.

<sup>4564</sup> ) AD 07, 52J 56, f°398. Analyse donnée par Albin Mazon à partir d'un acte qu'il signale comme étant « aux archives de l'église Saint-Julien de Tournon. Néanmoins, nous n'avons pu le localiser dans ce chartier.

<sup>4565</sup> ) Mazon (A.) : *Notes historiques sur Tournon et ses seigneurs*, op. cit., p. 75.

second tracé. Le cadastre mentionne en effet le « chemin de Varogne », parallèle au fleuve, traversant la plaine à mi-distance entre Saint-Jean-de-Muzols et le rivage. On peut le suivre depuis Vion, passant par Chapote et Raillon pour finir au quartier de Varogne, au bord du Doux. Nous avons déjà remarqué que le nom de Varogne, dont l'étymologie possible est *Via Rodania*, est employé dans la région au début du XIX<sup>e</sup> siècle pour désigner de façon générique les routes antiques ou très anciennes dans le Moyen Age. On peut donc penser que le tracé précédent la route tardimédiévale passant par Vion et Saint-Jean même restait dans la plaine rhodanienne, traversant ensuite le Doux à gué au droit de Tournon, non loin de son embouchure avec le Rhône.

### Le port de Tournon

Le port de Tournon est probablement d'origine antique <sup>(4567)</sup>. En ce qui nous concerne, la première mention que nous en ayons date de 1196, alors qu'Odon, seigneur de Tournon, exempte les moines cisterciens de l'abbaye de Léoncel, au diocèse de Die, de tout péage et pontonnage par terre et par eau <sup>(4568)</sup>, concession confirmée en 1223 par Guigues de Tournon <sup>(4569)</sup>. De même, il fait bénéficier la Grande Chartreuse de telles libéralités à la fin du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(4570)</sup>. Par la suite, le port de Tournon est régulièrement attesté jusqu'à la fin du Moyen Age. Ainsi, en 1337, les franchises des habitants de La Roche-de-Glun au port de Tournon sont confirmées <sup>(4571)</sup> et, en 1347, il est placé sous la garde des agents du roi <sup>(4572)</sup>. En 1398, le port figure en bonne place dans les biens de feu Jacques de Tournon, transmis à son frère Guillaume <sup>(4573)</sup>.

Le port de Tournon est incontestablement le plus important du Rhône moyen, à l'égal de ceux de Valence ou Vienne <sup>(4574)</sup>. Une telle importance est tout à la fois due aux conditions naturelles, à la qualité des aménagements portuaires et au réseau routier qui converge vers Tain-Tournon.

Les conditions naturelles d'établissement du port constituent le premier avantage de Tournon. En effet, à ce niveau, le Rhône présente des berges rocheuses stables sur

<sup>4566</sup> ) AD 07, G 252.

<sup>4567</sup> ) Penin (A.) : *L'agglomération antique de Tain-Tournon*, op. cit.

<sup>4568</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye Notre-Dame de Léoncel au diocèse de Die, ordre de Citeaux*, op. cit., n°LIX.

<sup>4569</sup> ) *Ibidem*, n°LXXXVIII.

<sup>4570</sup> ) Bligny (B.) : *Recueil des plus anciens actes de la Grande Chartreuse*, op. cit., n°LXV.

<sup>4571</sup> ) AD 38, B 2891.

<sup>4572</sup> ) AD 38, B 4463.

<sup>4573</sup> ) AN, KK 1230, f°14.

<sup>4574</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 1, p. 4.

lesquelles il est possible d'établir des constructions durables. En outre, la largeur du lit entre Tain et Tournon n'excède pas 150 mètres, facilitant ainsi la traversée. Du fait de cette faible largeur, le fleuve prend de la vitesse face à Tournon, interdisant toute formation d'îles et d'atterrissements, si gênants en d'autres lieux.

Parfaitement bien dotée par la nature en matière fluviale, la ville de Tournon a su faire fructifier ce capital par des installations portuaires jugées de grande qualité. Ainsi, les commissaires delphinaux visitant plusieurs ports rhodaniens en 1380 considèrent que celui de Tournon est l'un des plus sûrs et des mieux aménagés. En conséquence, ils y font transférer les navires se trouvant à Serrières<sup>(4575)</sup>. C'est encore pour la même raison que les marchands dauphinois utilisent le port de Tournon de préférence à tous les autres, que ce soit en 1382<sup>(4576)</sup> ou en 1514<sup>(4577)</sup>. Au XV<sup>e</sup> siècle, les installations portuaires font même l'objet de la convoitise des villes voisines qui veulent que leur port soit bâti selon le modèle de Tournon. Ainsi, en 1482, la ville de Valence fait modifier sa traîlle « à l'imitation de celle de Tournon »<sup>(4578)</sup> et en 1489, ce sont des charpentiers de Tournon qui sont appelés, toujours à Valence, afin de conseiller la ville sur l'emplacement de la nouvelle traîlle<sup>(4579)</sup>.

Le réseau routier convergeant vers Tournon est probablement tout à la fois cause et conséquence du développement portuaire. En rive droite, une route majeure quitte Tournon en direction du Velay, par Lamastre et Saint-Agrève, alors qu'une autre de moindre importance s'y dirige par Saint-Félicien. Plus au nord, Tournon est aussi relié à Annonay et au-delà au Forez. Au XIV<sup>e</sup> siècle, Tournon est même l'un des ports privilégiés des foréziens<sup>(4580)</sup>. En rive droite, le principal itinéraire arrive de Romans, drainant à Tournon une large part du trafic provenant de l'arc alpin et se dirigeant vers le Massif Central<sup>(4581)</sup>.

Une gravure de 1704 représentant la ville de Tournon vue depuis la rive gauche du fleuve permet de situer le port : il se trouve au sud-est du château<sup>(4582)</sup>. En 1489, nous savons que la *carreria portus Rodani, per quam itur de platea Rotulji dicti loci versus magnum portum Rodani* débouche sur la *platea dicti portus*<sup>(4583)</sup>. Nous avons ici mention du « grand port », laissant sous-entendre qu'il en existe aussi un « petit ». Il est

<sup>4575</sup>) AD 38, B 4633.

<sup>4576</sup>) AM Romans, FF 1, f°116.

<sup>4577</sup>) AM Romans, CC 472, f°280.

<sup>4578</sup>) AD 26, E 2526, f°34.

<sup>4579</sup>) AM Valence, CC 32, compte de J. Mosset.

<sup>4580</sup>) Fournial (E.) : *Les villes et l'économie d'échange en Forez aux XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles*, op. cit., p. 365.

<sup>4581</sup>) Sclafert (M.-Th.) : *Le haut Dauphiné au Moyen Age*, op. cit., p. 728 et ss.

<sup>4582</sup>) B.N., collection des estampes, Av7, tome 2, H 110641.

impossible de le localiser avec certitude, mais constatons que le « grand port » se trouve au niveau de l'extension tardimédiévale de Tournon, alors que la porte Saint-Julien, mentionnée en 1327 contre la collégiale, ouvre le *castrum* initial sur le fleuve <sup>(4584)</sup>. Le débouché de la porte Saint-Julien pourrait donc être l'emplacement du premier port, plus petit que le second. Notons que cet espace figure encore au cadastre napoléonien comme le « Quai Saint-Julien » <sup>(4585)</sup>.

Outre les droits de port et de pontonnage, le mandement du château de Tournon est aussi prétexte à percevoir un péage. Le prélèvement de ce dernier est attesté dès 1196, lorsque Odon de Tournon en exempte les moines de l'abbaye de Léoncel, comme il le fait aussi pour le pontonnage <sup>(4586)</sup>. Il est alors explicitement précisé que le péage est un droit portant sur le trafic tant par terre que par eau. Par la suite, d'autres établissements sont encore exemptés de droits de péage à Tournon, comme la Grande Chartreuse à la fin du XII<sup>e</sup> siècle <sup>(4587)</sup> ou le prieuré de Saint-Vallier en 1222 <sup>(4588)</sup>, 1228 <sup>(4589)</sup> et 1247 <sup>(4590)</sup>. Ensuite, en 1268, c'est encore la Grande Chartreuse qui se voit exemptée de péage <sup>(4591)</sup>. Dès 1211, les premières franchises de la ville de Tournon, confirmées en 1292, portent elles aussi exemption de péage pour la population locale <sup>(4592)</sup>. Ensuite, de nombreuses mentions attestent qu'aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles, la perception du péage de Tournon ne s'est jamais interrompue <sup>(4593)</sup>.

### De Tournon à Glun

La route rhodanienne constitue l'axe de développement de la ville de Tournon qu'elle traverse dans sa totalité dans le sens nord-sud <sup>(4594)</sup>. Entrée par la Porte du Doux, cette

<sup>4583</sup> ) AD 07, G 354, f°16.

<sup>4584</sup> ) AD 074, G 103.

<sup>4585</sup> ) Tournon, cadastre de 1819, section A<sup>4</sup> dite de la Ville.

<sup>4586</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de l'abbaye Notre-Dame de Léoncel au diocèse de Die, ordre de Cîteaux*, op. cit., n°LIX.

<sup>4587</sup> ) Bligny (B.) : *Recueil des plus anciens actes de la Grande Chartreuse*, op. cit., n°LXV.

<sup>4588</sup> ) AN, Q<sup>1</sup> 31, n°9.

<sup>4589</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

<sup>4590</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960

<sup>4591</sup> ) AD 34, B 26, f°67.

<sup>4592</sup> ) AN, K 1175.

<sup>4593</sup> ) 1292 : AD 07, 1E 1876 ; 1298 : AD 07, 29J 3 ; 1309 : AD 07, 52J 114 ; 1387 : AD 34, A 6, f°212v° ; 1398 : AN, KK 1230 ; 1436 : AD 07, 59J 54, p. 161 ; 1447 : AD 34, A 12, f°119v°.

dernière longe le *castrum* initial, puis arrive à la place centrale, la *Platea Rotuli*, qui distribue les rues soit vers le port <sup>(4595)</sup>, soit vers le *Portale de Malvis*, la Porte de Mauves, du nom du village situé sur la route au sud de la ville <sup>(4596)</sup>. Dans toute la traversée de Tournon, la route prend en 1480 le nom de *Magna Carreria* <sup>(4597)</sup>.

De Tournon à Mauves, deux chemins figurent encore au cadastre napoléonien.

Le premier de ces deux chemins sort de la porte de Mauves et constitue ensuite l'actuelle rue du Huit Mai. Cinq à six cents mètres après la porte, cette dernière présente une inflexion vers l'ouest, alors que le chemin initial continue droit au sud, formant l'actuelle rue Hélène de Tournon. Se dirigeant ensuite vers le Paturel, il gagne la berge de l'ancien cours du Rhône au niveau de l'étang des Goules. Ensuite, sa continuité est nette longeant l'ancien rivage du Rhône, qui est localisable à partir de plusieurs bras morts. De la sorte, la route arrive immédiatement au sud de Mauves, sans passer par le cœur même du village.

Le second axe se sépare nettement du premier au niveau du carrefour des rues du Huit Mai et Hélène de Tournon. Le second chemin se poursuit par la rue du Huit Mai, passant par Sauvat et le quartier de Saint-Vincent. Ce n'est qu'après avoir traversé le modeste ruisseau des Aurets que tracé ancien et R.N. 86 se confondent sur les quelques centaines de mètres restant jusqu'à Mauves. Traversant le village, ce chemin prend en 1444 le chemin d'*itinere regio* de Tournon à Valence <sup>(4598)</sup>. Toujours à Mauves, dans la première moitié du XV<sup>e</sup> siècle, il est aussi dit *magnum iter* <sup>(4599)</sup>.

La succession chronologique de ces chemins ne fait aucun doute. Le second chemin passant par Mauves se sépare de la première route en pleine ligne droite, formant un angle encore net sur le cadastre napoléonien, même si à l'heure actuelle, diverses rectifications rendent le carrefour moins lisible. Il en est de même au sud de Mauves où la route se poursuit dans la stricte continuation du premier chemin, et non dans l'axe du second tracé. Il est néanmoins difficile, voire impossible, de proposer une datation pour ce déplacement d'itinéraire.

De Mauves à Glun, la route contourne la lône des Pierrelles par le quartier de la Condamine, puis par Chalaix, et la Vinsonne, elle gagne les abords de Glun. Néanmoins, rien n'indique qu'elle soit passée au cœur même de ce village, situé tout à fait au bord du fleuve.

<sup>4594</sup> ) Sur le développement urbain de Tournon, cf. t. I, p. 474-475.

<sup>4595</sup> ) AD 07, G 354, f°16.

<sup>4596</sup> ) AD 07, G 297.

<sup>4597</sup> ) *Ibidem*.

<sup>4598</sup> ) AD 07, G 351.

<sup>4599</sup> ) AD 07, G 350.

## Le port de Glun

Le port de Glun, subalterne, est lié à celui de La Roche-de-Glun, en rive gauche du fleuve. Jamais Glun n'apparaît indépendamment, mais toujours en association avec La Roche. Ainsi, en 1337, la charte de franchises de la Roche mentionne le port de La Roche<sup>(4600)</sup> et, en 1347, il est indiqué que ce dernier se trouve sous la garde des officiers du roi<sup>(4601)</sup>, mais jamais il n'est fait directement référence à Glun. Cette localité apparaît donc comme le point d'aboutissement de la traîlle du port de La Roche-de-Glun, qui demeure un bac local, servant avant tout au commerce du vin produit de Cornas à Mauves sur les coteaux rhodaniens et vendu en Dauphiné<sup>(4602)</sup>. Aucun acte ne nous permet de localiser le bac avec précision, mais La Roche d'une part, et Glun de l'autre, sont en vis-à-vis de chaque côté du fleuve en un point où ce dernier se resserre à l'extrême, mesurant alors moins de 100 mètres de largeur. Ceci permet de situer sommairement le bac qui devait se trouver entre les deux villages. Le chemin reliant la route rhodanienne à Glun qui se poursuit au-delà en ligne droite jusqu'au bord du fleuve arrive d'ailleurs à ce niveau : il pouvait conduire jusqu'au bac.

### - De Glun à Saint-Péray/Guilherand

Après La Vinsonne, où se sépare le chemin conduisant au bac de Glun, la route principale se poursuit en direction de Châteaubourg, où l'*itinere regio* est attesté en 1461<sup>(4603)</sup>. Sur cette section son tracé se confond avec celui de la R.N. 86, passant par le lieu-dit de La Garde, qui marque son entrée dans le mandement de Châteaubourg<sup>(4604)</sup>. Ensuite, s'éloignant pendant quelques centaines de mètres de la R.N. 86, la route passe devant l'église de Châteaubourg, située en contrebas du château. Un péage est associé à ce dernier ; il est attesté dès 1335, lorsque Guichard de Clérieux lègue à l'église Notre-Dame de la Mure une pension de 10 livres à prendre sur son péage de Châteaubourg<sup>(4605)</sup>. Ensuite, le péage de Châteaubourg figure en 1393 dans un état des revenus de la terre de Valentinois pour la somme de 151 florins soit une part très modeste de l'ensemble, très en deçà des autres localités auxquelles des droits de péages sont associés, comme Chalencon (400 florins) ou Le Pouzin (238 florins)<sup>(4606)</sup>. Pour finir, le

<sup>4600</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. 5, n°28970.

<sup>4601</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. 6, n°34945.

<sup>4602</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 368.

<sup>4603</sup> ) AD 07, G 289.

<sup>4604</sup> ) Aucun texte ne nous renseigne sur les limites du mandement de Châteaubourg, mais nous savons que celui-ci n'englobe que la paroisse du même nom, ce qui laisse penser que les limites communales correspondent à celles du mandement.

<sup>4605</sup> ) Document transcrit à partir d'un document du chartrier de Peyrins dans Gallier (A.) : « Essai historique sur la baronnie de Clérieu », art. cité, p. 415.

<sup>4606</sup> ) BM Grenoble, U460.



péage de Châteaubourg est systématiquement mentionné par tous les marchands questionnés lors de l'enquête delphinale de 1445 sur les péages rhodaniens <sup>(4607)</sup>. Si la route terrestre passe à proximité immédiate du château de Châteaubourg, l'absence de vrai port peut être un handicap pour percevoir les droits sur le trafic fluvial. Certes, quelques indices permettent de penser qu'une escale sommaire a existé, mais elle ne semble pas perdurer au-delà du milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, il est précisé avec beaucoup d'insistance que les droits de péage de Châteaubourg se perçoivent en direction du sud jusqu'au *Rou de la Golle*, actuellement le ruisseau de la Goule, séparant les mandements de Dyrtil et de Châteaubourg, et actuellement les communes de Cornas et de Châteaubourg <sup>(4608)</sup>. Cela se comprend lorsque l'on sait que les navires ne touchent au mandement de Châteaubourg que sur quelques centaines de mètres à ce niveau. En effet, au nord de son confluent avec l'Isère, la navigation se fait en rive gauche <sup>(4609)</sup>.

Entre Châteaubourg et Saint-Péray, le « chemin royal » est attesté en 1536 au quartier de la Mure, puis à Cornas <sup>(4610)</sup>. Jusqu'à La Mure, la route ancienne se confond avec la R.N. 86, cantonnée à la base du coteau rhodanien que le fleuve vient battre directement. A partir du quartier de Pied la vigne, à Cornas, les deux axes divergent. La route médiévale oblique vers l'ouest pour passer à Cornas même, au coeur du village, avant de retrouver le tracé de la R.N. 86 au niveau du quartier des Saveaux. Continuant par Les Plantiers, elle arrive à Saint-Péray où *l'itinere publico quo itur de Sancto Petreay apud Turnonem* confronte une terre en 1431 <sup>(4611)</sup>.

Au niveau de Saint-Péray, la route traverse le mandement du château de Crussol, dans lequel se prélève un péage. Ces droits sont très mal renseignés, éclipsés dans la documentation par le pontonnage du Rhône appartenant, comme nous allons l'expliquer, aux seigneurs de Crussol. Aussi, le péage de Crussol, tant par terre que par eau, n'est-il attesté qu'en 1406 <sup>(4612)</sup>, 1429 <sup>(4613)</sup> et 1499 <sup>(4614)</sup>.

## Le port de Guilhaerand-Valence

C'est au niveau de Saint-Péray que le voyageur désireux de se rendre à Valence doit

<sup>4607</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4608</sup> ) AD 07, 2E 6895, f°15v°.

<sup>4609</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 370.

<sup>4610</sup> ) AD 07, 1J 18, n°4.

<sup>4611</sup> ) AD 26, E 2665, f°4.

<sup>4612</sup> ) AD 34, A 7, f°385.

<sup>4613</sup> ) AD 26, 2E 2666, f°6r°.

<sup>4614</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2965/2, n°1.

quitter la route de Lyon à Nîmes pour gagner le bord du Rhône au quartier des Granges, sur la paroisse de Guilhaerand, par un chemin précédemment décrit.

A ce niveau, le véritable port, servant à l'accostage des navires de batellerie, se situe sur la rive gauche à Valence même. Il ne fait donc pas spécifiquement partie du domaine étudié et nous nous attacherons donc avant tout ici aux moyens de franchir le fleuve, ponts et bacs.

Dès l'Antiquité, Valence a été dotée d'un pont permettant de traverser le Rhône<sup>(4615)</sup>. Ses vestiges ont été retrouvés sur les deux rives, permettant de le situer au débouché de la bien nommée rue Pompéry, à la limite de Valence et de Bourg-les-Valence, dans l'axe du *decumanus* urbain<sup>(4616)</sup>. Il n'est cependant plus en service à la période du Moyen Age qui nous intéresse, sans pouvoir préciser quand il s'est effondré et s'il a encore été utilisé au haut Moyen Age.

Il faut ensuite attendre l'extrême fin du XII<sup>e</sup> siècle ou le début du XIII<sup>e</sup> siècle pour voir un nouveau pont permettre éventuellement de traverser le fleuve face à la ville. Apparaissant en filigrane dans la documentation conservée, nous manquons d'informations précises à son sujet. Quelques jalons de son histoire peuvent toutefois être retrouvés. Tout d'abord, notons qu'à partir de 1160, les chanoines de Saint-Pierre-du-Bourg commencent à rassembler par différentes acquisitions les droits sur le port de Valence. Ainsi, en 1160 même, Giraud Bastet engage auprès des chanoines ce qu'il possède du port, avec la faculté pour les chanoines de racheter ces droits<sup>(4617)</sup>. En 1162, Guillaume de Crussol fait de même ce qui augmente significativement la part du port que les chanoines détiennent<sup>(4618)</sup>. Pour finir, probablement au tournant des XII<sup>e</sup> et XIII<sup>e</sup> siècles, Bernard de Beauregard, suivi par son épouse *Sazia*, donnent, eux aussi, leurs droits sur le port aux chanoines<sup>(4619)</sup>. Sans doute peut-on considérer avec Jacques Rossiaud que ces acquisitions de droits sur le port par les chanoines, sont la marque de la sollicitude qu'ils lui portent, dans le but d'en devenir détenteurs exclusifs et de pouvoir librement lancer la construction du pont<sup>(4620)</sup>. Cela semble être chose faite en juin 1214, lorsque Adalbert de Crussol promet de ne jamais transmettre le droit du port qui lui reste à l'hôpital du pont, ni à aucun bourgeois qui aurait la charge de cette construction, mais à l'église de Saint-Pierre-du-Bourg<sup>(4621)</sup>. *Item operi pontis Valentie supra Rhodanum lego*

<sup>4615</sup> ) Cf. Mellier (E.) : *Les ponts anciens et modernes sur le Rhône à Valence*, op. cit., qui est l'ouvrage de base sur les ponts valentinois, à compléter toutefois pour le volet archéologique par les travaux d'André Blanc mentionnés ci après.

<sup>4616</sup> ) Blanc (A.) : *Valence des origines aux Carolingiens*, op. cit., p. 105.

<sup>4617</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° III.

<sup>4618</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. 1, n°4138.

<sup>4619</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° XX.

<sup>4620</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 410.

<sup>4621</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. 1, n°4138.

*viginti sextaria frumenti reddenda infra tres annos post obitum meum* : le testament de Giraud Bastet, seigneur de Crussol, daté de 1264, est on ne peut plus clair sur l'existence d'un pont à Valence <sup>(4622)</sup>. A notre connaissance, le dernier acte à mentionner une oeuvre du pont à Valence est le testament de Guigue Pagan, seigneur de Mahun et d'Argental, qui lègue, en 1252, 20 sous viennois aux oeuvres des ponts de Lyon, Vienne et Valence <sup>(4623)</sup>. Passée cette date, la documentation est muette sur l'ouvrage.

Si les tentatives de construire un pont ne font aucun doute, ont-elles été menées à bien ? On est malheureusement aucunement renseigné sur le déroulement des travaux et on ne sait si le pont fut ouvert à la circulation. Tout le laisse cependant penser. Tout d'abord, les vestiges du pont médiéval, situés une cinquantaine de mètres en amont du pont actuel sont connus. Ainsi, la culée de rive droite, encore visible, et les piles retrouvées par la Compagnie Nationale du Rhône au fond du lit du fleuve, lors de travaux de dragage en 1968 <sup>(4624)</sup>, témoignent de l'avancée des travaux. Toutes les piles fondées, voire sans doute construites, les culées réalisées, en a-t-il été de même pour les arches et le tablier ? Rien ne l'atteste, mais notons que durant tout le XIII<sup>e</sup> siècle, la documentation se fait plus silencieuse sur le port, silence relatif que l'on peut interpréter comme la conséquence d'une baisse d'activité. Le dernier acte le concernant longuement est un litige éclatant en décembre 1192 entre Bertrand de Beauregard, détenteur du port, et l'église Saint-Pierre-du-Bourg <sup>(4625)</sup>. Le port est encore mentionné en 1209 et 1210, et 1238 <sup>(4626)</sup> et 1245 <sup>(4627)</sup>, mais ensuite, il n'apparaît que rarement dans la documentation. Les références qui y sont faites portent en outre sur des droits, dont on sait qu'ils peuvent perdurer pendant des décennies de manières désuètes, et non sur le trafic réel ou des problèmes de gestion qui seuls pourraient attester d'un véritable usage <sup>(4628)</sup>. On peut donc avancer que le pont commencé au tournant du siècle, est entré en service dans les années 1220-1230, entraînant un tarissement du trafic du port.

Jusqu'à quand le pont a-t-il été utilisé ? L'érudition a parfois proposé que sa chute soit à lier à la terrible crue de l'Isère du 15 septembre 1219 <sup>(4629)</sup>, mais rien ne l'atteste formellement et par la suite, plusieurs indices comme l'absence de trafic au port ou la persistance de l'oeuvre du pont laissent penser que ce n'est probablement pas le cas. Il a

<sup>4622</sup> ) AN, 265 AP 176.

<sup>4623</sup> ) AD 07, 29J 3, n°4.

<sup>4624</sup> ) Blanc (A.) : *La vie en Valentinois sous les Rois de France (de 1500 à 1790)*, op. cit., p. XXX, note 10.

<sup>4625</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° XIV.

<sup>4626</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° XXXVI ; AN, 265AP 184, dossier 4.

<sup>4627</sup> ) *Ibidem*, n° XXXVII.

<sup>4628</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalité et imaginaire d'un fleuve, recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. 1, vol. 2, p. 410.

<sup>4629</sup> ) Blanc (A.) : *La vie en Valentinois sous les Rois de France (de 1500 à 1790)*, op. cit., p. XXX, note 10.

aussi été proposé d'associer la disparition du pont aux difficultés du XIV<sup>e</sup> siècle, le retournement de conjoncture ne permettant pas d'assurer les financements nécessaires à l'entretien <sup>(4630)</sup>. Nous ne disposons à ce sujet que de quelques jalons ténus. La dernière référence connue à l'oeuvre du pont date de 1292 : ceci implique que soit l'ouvrage existait encore, soit qu'il était déjà effondré, mais que l'idée de le restaurer n'avait pas encore été abandonnée <sup>(4631)</sup>. A l'opposé, il est assuré que le pont est effondré en 1395, puisqu'il est alors dit « Pont Perdu » <sup>(4632)</sup>. De plus, il nous semble acquis qu'il n'existe déjà plus dès le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle. En effet, même si c'est un argument à exploiter avec prudence, la documentation est silencieuse, ne mentionnant aucunement l'ouvrage, alors qu'elle devient particulièrement abondante sur la place de Valence (archives notariales et municipales principalement) comme sur Saint-Péray et Guilherand (chartrier de Crussol).

L'état de la documentation impose donc l'humilité et nous pousse à conclure sur un large aveu d'incertitude quant au pont de Valence. Sa construction, envisagée et préparée par les chanoines de Saint-Pierre-du-Bourg à partir du milieu du XII<sup>e</sup> siècle, prend probablement forme dans les premières années du XIII<sup>e</sup> siècle. Si l'on admet l'achèvement de l'ouvrage, il faut probablement le placer dans le courant des années 1220-1230, celui-ci s'effondrant peut-être avant la fin du XIII<sup>e</sup> siècle, probablement entre 1300 et 1350 et assurément avant 1395. C'est donc une existence brève qui laisse la part belle aux bacs et autres traillles.

Le bac de Valence est mentionné, comme nous l'avons expliqué, dès 1160, lorsque Giraud Bastet engage auprès des chanoines de Saint-Pierre-du-Bourg ce qu'il en possède <sup>(4633)</sup>. La transaction de 1192 sur ce bac, conclue entre Bertrand de Beauregard et l'église Saint-Pierre-du-Bourg <sup>(4634)</sup> est très explicite quant à son fonctionnement <sup>(4635)</sup>. Retenons-en qu'il existe un bac principal, situé au nord de la ville, aboutissant en rive gauche sur la seigneurie de Saint-Pierre-du-Bourg, et non sur celle de l'évêque, et sur la rive droite au lieu-dit de *Saramanus*. Outre ce bac principal et officiel, dit « grand port », la transaction de 1192 nous apprend que les habitants de basse ville de Valence ont aussi, à titre privé et franc, la faculté de faire traverser le fleuve à des passagers, cette pratique constituant sans doute le droit de « petit port ». Eclipsé par le pont au XIII<sup>e</sup> siècle, le bac

<sup>4630</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 411.

<sup>4631</sup> ) AD 07, 29J 3, n°4.

<sup>4632</sup> ) AD 26, F 118/2, cahier 38, p. 43. En 1395, l'abbé de Saint-Ruf baille une terre située à Guilherand au quartier de Combe qui est confrontée par le chemin de « Guilherand au Pont Perdu ». Etant donné la situation du quartier de Combe entre Guilherand et le fleuve, nous pouvons penser qu'il s'agit des vestiges du pont sur le Rhône.

<sup>4633</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° III.

<sup>4634</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de Saint-Pierre-du-Bourg*, op. cit., n° XIV.

<sup>4635</sup> ) Nous ne détaillerons pas ici le fonctionnement complexe du bac, mais nous renvoyons le lecteur aux pages très explicites de Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 411-418.

n'en disparaît pas pour autant, puisqu'il est par exemple encore bien attesté en 1209<sup>(4636)</sup>), mais il faut attendre la fin du XV<sup>e</sup> siècle pour qu'un changement majeur soit signalé. Après plusieurs mouvements successifs attestés depuis 1450, il est fixé en 1490 à proximité du pont disparu, quittant la seigneurie de Saint-Pierre-du-Bourg pour celle de l'évêque et des bourgeois, ce qui traduit l'essor de la bourgeoisie urbaine et le relatif déclin du chapitre de Saint-Pierre<sup>(4637)</sup>.

La traversée du Rhône au niveau de Valence, indépendamment des ports de débarquement qui ne concernent pas le Vivarais, connaît de multiples changements tout au long du Moyen Âge : de l'utilisation éventuelle du pont antique au début de la période au bac fixe du XV<sup>e</sup> siècle, en passant par le pont médiéval. Retenons avant tout que c'est incontestablement le point de traversée majeur du Vivarais rhodanien, supplantant tous les autres, ainsi que l'atteste la volonté d'établir un pont, favorisée par la présence d'une concentration urbaine importante.

### De Saint-Péray à Soyons

A Saint-Péray, la route du Puy par Chalencon et Saint-Agrève quitte l'axe de la vallée du Rhône et emprunte la vallée du Mialan. C'est cet axe qui traverse le village de Saint-Péray, la route rhodanienne n'y pénétrant vraisemblablement pas, mais franchissant le ruisseau de Mialan juste avant. Aucun pont n'est attesté au Moyen Âge, et les vestiges subsistant d'un ouvrage ancien ne peuvent nullement être attribués à un ouvrage antérieur au XVII<sup>e</sup> siècle. A partir de Saint-Péray, la route de la vallée du Rhône contourne la montagne de Crussol par l'est, par les quartiers de la Beleysse et de Vingard. Passant par Sainte-Eulalie de Guilherand, elle se confond avec la R.N. 86 jusqu'à Soyons.

Peu après les Freydières, elle passe devant la maladrerie de Soyons, localisable grâce au toponyme « La Maladière » qui figure encore sur la carte de Cassini et au cadastre napoléonien. De là, le « grand chemin royal tendant de Soyons à Valence »<sup>(4638)</sup> se dirige vers Soyons même, où il est attesté à de très nombreuses reprises dans les terriers de l'abbaye de moniales implantée en bordure de l'axe. En 1470, il entre dans le village par la Porte de *Pozour*<sup>(4639)</sup>. A proximité de cette dernière se trouve la Porte de Trêves, au quartier de *Treves*, où se situe en 1391 le carrefour de la route rhodanienne avec celle conduisant à Toulaud et Chalencon<sup>(4640)</sup>. La route de Lyon à Nîmes constitue l'axe central du village, prenant en 1425 le nom de *Magna Carreria*<sup>(4641)</sup>. Pour finir, elle

<sup>4636</sup> ) Chevalier (U.) : *Cartulaire de St Pierre du Bourg*, op. cit., n°17.

<sup>4637</sup> ) AM Valence, CC 32, comptes de J. Mosset.

<sup>4638</sup> ) AD 26, 23H 14, liasse 16, n°3.

<sup>4639</sup> ) AD 26, 23H 39, f°14.

<sup>4640</sup> ) AD 26, 23H 27, liasse 26, n°10.

<sup>4641</sup> ) AD 26, 23H 40, f°12.

en sort au sud par la Porte des Moulins <sup>( 4642 )</sup>. Le passage de la route au travers du village de Soyons est nettement identifié en 1629 sur une gravure représentant le siège de la localité pendant les guerres de religion <sup>( 4643 )</sup>.

Dans sa traversée du village, la route longe l'abbaye de moniales Saint-Jean l'Evangeliste, à laquelle un hôpital est associé, dit *domus de Paumient* en 1347 <sup>( 4644 )</sup>.

Traversant la seigneurie abbatiale, la route et le Rhône font l'objet du prélèvement d'un péage attesté dès le haut Moyen Age. Le *telloneus* de Soyons et le *navale*, portant expressément sur le trafic terrestre et maritime figurent en effet dans le formulaire de *Marculf*, compilé dans la première moitié du VIII<sup>e</sup> siècle <sup>( 4645 )</sup>.

Par la suite, Soyons est l'une des limites de l'étendue des péages de l'évêque de Valence. Ainsi, en 1157, l'empereur confirme ce droit de péage à ce dernier, précisant qu'il s'étend *a flumine Isarae* (Isère) *ad castrum Montilii* (Montélier), *et a castro Cresci* (Crest) *ad villam Subdione* (Soyons) <sup>( 4646 )</sup>. En 1208, il est encore question des mêmes termes <sup>( 4647 )</sup>. Dans ce cas, il s'agit d'une fraction de la paroisse de Soyons qui s'étend en rive gauche du fleuve et le péage en question ne peut donc être considéré comme étant rattaché au mandement de Soyons, en rive droite. Cette absence de péage spécifique au mandement de Soyons est probablement à mettre en relation avec la faiblesse temporelle de l'abbaye qui se manifeste aussi dans de nombreux autres domaines, aboutissant à la cession de ladite seigneurie à l'évêque de Valence en 1245 <sup>( 4648 )</sup>.

De La Mure, au nord de Cornas, à Soyons, il faut aussi signaler l'existence d'un autre tracé routier. Au niveau de La Mure, devant l'église Notre-Dame, alors que le tracé tardimédiéval oblique vers l'ouest en longeant le pied du coteau rhodanien, le tracé que nous proposons continue droit dans le prolongement de la route venue de Châteaubourg, de sorte que l'on peut affirmer qu'il s'agit de la continuation du même axe, la route passant par Cornas étant un embranchement postérieur. A partir de la Mure, il prend encore actuellement le nom de « Chemin des Mulets ». Traversant la plaine de Cornas/Saint-Péray en ligne droite, par le quartier de la Viale, puis, formant pendant cinq cents mètres la limite des paroisses Saint-Pierre de Cornas et Saint-Pierre d'Ay

<sup>4642</sup> ) Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 204.

<sup>4643</sup> ) BNF, Cabinet des estampes, Va 10, f°1 et 35.

<sup>4644</sup> ) AD 26, 23H 15, liasse 18, n°9.

<sup>4645</sup> ) Zeumer (K.) : *Formulae merovingici et karolini aevi*, op. cit., p. 107.

<sup>4646</sup> ) AD 26, 12G 108.

<sup>4647</sup> ) AM Valence, CC 74.

<sup>4648</sup> ) Cf. Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 155 et ss.

(Saint-Péray), il arrive ensuite au niveau du ruisseau du Mialan, qui est traversé à gué à proximité de la maladrerie de Saint-Péray. Au sud du Mialan, la route se poursuit dans le même axe par Les Courrières puis Les Freydières. Peu après les Freydières, alors qu'il constitue la limite des paroisses de Notre-Dame de Soyons et de Sainte-Eulalie de Guilherand, il s'oriente légèrement vers l'ouest, mais la lône de Blaud, ancien bras mort du Rhône, le coupe. A ce niveau, il est rejoint par la route tardimédiévale venant de Saint-Péray. Le caractère très rectiligne de cette route, constituant une limite de paroisse mais ne passant par aucun pôle d'habitat médiéval, laisse penser que nous sommes en présence d'un vestige de la route antique ou du très haut Moyen Age. Notons en outre que cet axe est dans la continuité topographique de la route venant de Châteaubourg au nord, et de celle conduisant à Soyons au sud, le chemin passant à Cornas et Saint-Péray se greffant nettement sur cet axe.

Outre ce chemin, il faut aussi proposer au niveau de Cornas l'existence d'un autre axe s'insérant entre le chemin tardimédiéval et la route antique. Se séparant de la route antique une fois le ruisseau du Coulet traversé, ce chemin, qui pendant quelques centaines de mètres n'existe plus à l'heure actuelle que comme une limite parcellaire, rejoint le quartier de la Viale, puis arrive aux Lacs et directement au quartier de la Beleysse, où il rejoint la route tardimédiévale. Sans que nous puissions proposer de datation absolue pour cet axe, on peut affirmer qu'il est postérieur à la route présumée antique dite « Chemin des Mulets » de laquelle il se sépare. Cependant, aucun élément ne nous permet de le placer chronologiquement par rapport à la route en service à la fin du Moyen Age. Peut-être faut-il voir dans ce chemin une alternative à la route passant par Cornas et Saint-Péray, permettant au voyageur de s'épargner quelques détours.

## Le port de Soyons

Outre le formulaire de Marculf laissant penser qu'un port existe très probablement dès le VIII<sup>e</sup> siècle, situé au point de perception des droits de tonlieu évoqués, l'hagiographie nous apporte quelques éléments sur ce dernier au haut Moyen Age. En effet, l'hagiographie, reprise par l'érudition locale (<sup>4649</sup>), voudrait que les reliques de saint Venance (<sup>4650</sup>) aient été enlevées de l'église Notre-Dame du Rhône, à Viviers, pour les protéger des invasions sarrasines du VIII<sup>e</sup> siècle. Quittant Viviers par le fleuve, accompagnée des moniales en ayant la garde, l'embarcation aurait alors remonté presque seule le courant jusqu'à Soyons où elle a subitement refusé d'avancer, obligeant les bénédictines à débarquer avec leurs saintes reliques et à fonder en ce lieu l'abbaye Saint-Jean l'Évangéliste (<sup>4651</sup>). Si la translation des reliques de saint Venance semble

<sup>4649</sup> ) Rouchier (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. 1, p. 363.

<sup>4650</sup> ) Evêque de Viviers dans la première moitié du VI<sup>e</sup> siècle.

<sup>4651</sup> ) Columbi (J.) : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium*, op. cit., p. 51. *Aiunt sepultum in ecclesia Beatae Mariae de Rhodano, quam moniales tum tenerent ; et cum vel ad affinibus, vel a cognatis Burgundiae regibus repeteretur, ab illis impositum navi, ut Lugdunum Rhodano deportaretur ; et cetera quidem facile delatum, sed ubi naves legeret ripam Subdionensem, vi nulla potuisse moveri, attonitis ad insigne portentem mortalibus ; atque admirationem auxisse, quod area campana de se, nemine agitante, sonitum pariter omnia subitaneum ac vehementem dedere.*

être bien réelle, sa chronologie et ses modalités sont à reconsidérer : divers éléments permettent de la situer non au VIII<sup>e</sup> siècle, mais très probablement au X<sup>e</sup> siècle, celle-ci ne devant rien à de dangereux Sarrasins, mais tout à un vol. Dans ce cadre, la remontée du fleuve en barque apparaît donc comme une création du X<sup>e</sup> siècle, destinée à draper le méfait commis dans des atours présentables <sup>(4652)</sup>. Il n'en demeure pas moins que le moyen de transport choisi alors, atteste de l'importance du fleuve dans la géographie régionale des transports du X<sup>e</sup> siècle.

Toutefois, ce n'est qu'en 1230 que l'existence du port de Soyons est assurée. Cette année-là, Béatrice, fille de Guillaume de Beaudiner, apporte en dot à Silvion de Clérieu, outre de nombreux autres biens, le tiers du port et le fief de la garde de Soyons <sup>(4653)</sup>, droits de port dont l'existence est confirmée en 1235, lorsqu'Armand de Retourtour cède le tiers de la garde de la *villa* de Soyons et le tiers du port de Soyons à Giraud Bastet, seigneur de Crussol <sup>(4654)</sup>. En 1245, lorsque l'abbaye Saint-Jean-l'Evangeliste vend la seigneurie de Soyons à l'évêque de Valence, il est aussi spécifié que les moniales retiennent le tiers du port <sup>(4655)</sup>. Par la suite, en 1270, le droit de pontonnage, dont les abbesses sont dispensées par Louis IX qui les prend sous sa protection, implique l'existence d'un port <sup>(4656)</sup>, ce qui est explicite dans la confirmation de cette exemption intervenant en 1329 <sup>(4657)</sup>.

Au XV<sup>e</sup> siècle, la documentation est plus précise sur le port lui-même, et non seulement sur les droits de pontonnage. Ainsi, en 1484, il est question du *naviculum portus*, à proximité duquel doit être placardé un acte destiné à être rendu public <sup>(4658)</sup>. Sans doute s'agit-il là du bac de traversée, fonctionnant peut-être déjà avec une traïlle, bien que cette dernière ne soit pas attestée avant 1552, lorsque des pierres sont à livrer « dessulz la trailhe du port de Soyons » <sup>(4659)</sup>. En 1498, une mention de biens situés *in portu veteris* nous renseigne sur un déplacement du port <sup>(4660)</sup>. Sur la carte de Cassini, il figure au nord de Soyons, non loin de la maladrerie. Cependant, l'existence d'une « porte

---

<sup>4652</sup> ) cf. les derniers développements hagiographiques dans Darnaud (O.) : *Le site médiéval de Soyons, VI<sup>e</sup> -XIII<sup>e</sup> siècles, recherches archéologiques et apports documentaires*, op. cit., p. 113-128.

<sup>4653</sup> ) AD 38, B 3520.

<sup>4654</sup> ) AN, 265AP 179, dossier.3, f°4.

<sup>4655</sup> ) AD 26, 23H 4.

<sup>4656</sup> ) BM Lyon, fonds général, Ms 5065.

<sup>4657</sup> ) AD 26, 23H 3, liasse 2, n°5.

<sup>4658</sup> ) AD 26, 23H 9, liasse 9, n°20.

<sup>4659</sup> ) AD 07, 2E 7407, f°50v°.

<sup>4660</sup> ) AD 26, 23H 41, f°6.



du Rhône » perçant les fortifications de la fin du XIV<sup>e</sup> siècle permet de penser que le port tardimédiéval devait se trouver à proximité du village, quelques centaines de mètres au sud du débouché de la route venant de Toulaud.

Participant à l'ouverture du Vivarais en direction de Valence et des vallées préalpines, de la Drôme principalement, le port de Soyons connaît manifestement un développement assez important qui lui confère le privilège de figurer en 1435 au nombre des « ports et passages » de la sénéchaussée <sup>(4661)</sup>.

### De Soyons à Charmes

Au sud de Soyons, la route se dirige vers le village de Charmes. Jusqu'au quartier de Loche, le Rhône vient pratiquement battre le pied des falaises de la montagne de Soyons, ce qui interdit toute digression à la route. Ce n'est qu'ensuite que le rivage rhodanien s'élargit sensiblement, la route ancienne se différenciant nettement de la R.N. 86, qui chemine à l'est de celle-ci, par La Plaine, Chantourne et Les Champs Trenteniers, avant de repasser à l'ouest de la R.N. 86 à l'entrée de Charmes. A Charmes, la route ne passe pas au *castrum* même, établi au sommet du coteau, mais reste dans la plaine. Le péage associé au château de Charmes dont nous avons mention dès 1319 <sup>(4662)</sup> ne peut donc y être directement perçu, mais se prélève dans la rue principale du faubourg se structurant de part et d'autre de la route rhodanienne et qui porte encore de nos jours le nom de « Rue du Péage ». Le péage de Charmes est explicitement désigné en 1445 par les marchands répondant aux enquêteurs delphinaux <sup>(4663)</sup>. Par la suite, il apparaît encore en 1464 et au début du XVI<sup>e</sup> siècle à l'occasion de litiges concernant sa perception <sup>(4664)</sup>.

### Le port de Charmes

Le port de Charmes, reliant la rive gauche au niveau d'Etoile, demeure mal renseigné au Moyen Age et tout juste peut-on en saisir l'existence au travers de quelques actes. Tout d'abord, il compte au nombre des « ports et passages » de la sénéchaussée de Beaucaire en 1435 <sup>(4665)</sup>. Ensuite, en 1463, un contrat commercial portant sur de la chaux stipule qu'elle est livrable au port de la « boca d'Embraye près Charmes » <sup>(4666)</sup>,

<sup>4661</sup> ) Ménard (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes, avec des notes et des preuves, op. cit.*, t. 3, p. 254.

<sup>4662</sup> ) AN, 265AP 179, dossier n°3, f°3v°.

<sup>4663</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4664</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I, vol. II, p. 467.

<sup>4665</sup> ) Ménard (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes, avec des notes et des preuves, op. cit.*, t. 3, p. 254.

<sup>4666</sup> ) AD 26, E 2541, f°79.

ce qui nous permet de le situer à l'emplacement du port de plaisance actuel, à la confluence de l'Embroye et du Rhône, probablement dans le petit estuaire formé par l'Embroye. En 1519, une terre confronte encore le « chemin du port de Charmes »<sup>(4667)</sup>, et en 1528 des travaux y sont effectués, avec construction d'une nouvelle traîlle<sup>(4668)</sup>. Le toponyme « Le Bateau », situé deux cents mètres environ en amont du confluent, peut lui aussi marquer la localisation d'un bac.

Mal documenté, le port de Charmes n'en est pas pour autant un point de passage secondaire. Notons tout d'abord qu'il figure au nombre des ports et passages de la sénéchaussée au milieu du XV<sup>e</sup> siècle. C'est probablement sa proximité avec Valence qui lui assure l'essentiel du trafic qui l'anime. En effet, il semble que le port de Charmes se soit fait une spécialité de la traversée des troupeaux venant du plateau vivarois à destination de Valence et descendant par le plateau de Vernoux<sup>(4669)</sup>.

### De Charmes à La Voulte

Immédiatement au bout de la rue du Péage, la route traverse l'Embroye et entre dans le mandement de Saint-Marcel-de-Crussol, sans qu'aucun péage ne semble avoir été associé à ce château. A partir de là et sur plusieurs kilomètres, elle se confond avec l'actuelle R.N. 86, passant par Le Petit-Blod, Les Châtaigniers puis Les Ramières avant d'arriver à Beauchastel. Néanmoins, entre Les Châtaigniers et les Ramières, les travaux de canalisation du Rhône ont fait disparaître le tracé qui semble pouvoir être restitué, grâce au cadastre, à l'est de la route actuelle. Au niveau des Ramières, exactement au lieu-dit de Mars, une route précédemment décrite arrive de Vernoux par Pierregourde. Non loin de Beauchastel, le passage de *l'itinere publico et regio* est attesté en 1452 au lieu-dit *de Las Terrassas*, où il confronte une vigne et des labours<sup>(4670)</sup>.

A Beauchastel, plusieurs routes convergent vers le Rhône. Une première, la plus importante, arrive par la vallée de l'Eyrieux depuis Le Puy en passant par Saint-Agrève et Chalencon. Les autres arrivent aussi du Puy, mais elles traversent le plateau de Vernoux et le mandement de Pierregourde, débouchant sur Beauchastel à quelques kilomètres du *castrum*.

Un port a parfois été placé sur le Rhône au niveau de Beauchastel. Il nous semble que c'est une erreur due à la mauvaise analyse d'un document essentiel donné par un érudit local<sup>(4671)</sup>. En effet, une transaction entre les habitants de Pierregourde et ceux de Beauchastel datée de 1394 stipule que tous sont francs de pontonnage, mention sibylline considérée à tort comme la preuve de l'existence d'une traîlle sur le Rhône<sup>(4672)</sup>. Le

---

<sup>4667</sup> ) AD 07, 2E 2896.

<sup>4668</sup> ) AD 07, C 138, pièce 158, f°43.

<sup>4669</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 437.

<sup>4670</sup> ) AD 69, EP128, liasse 20, n°8.

<sup>4671</sup> ) Coulet (C.) : *Beauchastel, de la montagne aux îles*, op. cit., p. 27.

texte original est en effet plus précis, ne permettant aucune confusion : il est bien convenu que les populations pourront passer au port de Beauchastel sans rien payer, tout en précisant que ce port sert à traverser l'Eyrieux, détail important oublié dans l'analyse moderne maintes fois reprise <sup>(4673)</sup>. Beauchastel se trouve donc probablement trop près de Charmes au nord ou de La Voulte au sud pour avoir pu développer un port rhodanien.

Tout au plus doit-on considérer qu'un simple point d'accostage a existé à Beauchastel, afin de percevoir les droits de péage portant sur le transport fluvial. Ces droits de péage sont attestés dès 1299, dans un acte nous indiquant qu'ils existent alors depuis 45 ans environ <sup>(4674)</sup>. Ensuite, en 1310, ce péage est explicitement qualifié de *pedagium salis*, ce qui implique encore l'escale des navires <sup>(4675)</sup>. Le testament d'Odon de Retourtour, en date de 1319, mentionne pour sa part le *pedatgium Bellicastri per terram et aquam* <sup>(4676)</sup>. Outre de nombreuses mentions aux XIV<sup>e</sup> et XV<sup>e</sup> siècles <sup>(4677)</sup>, en 1445, le péage de Beauchastel figure en bonne place dans la liste dressée par les officiers delphinaux après enquête <sup>(4678)</sup>. Par ailleurs, en 1371, un barrage situé à Beauchastel est prélevé sur le trafic dans le but de financer les travaux de fortification du lieu. Un tel droit considéré comme abusif par le roi est alors supprimé <sup>(4679)</sup>.

Au niveau de Beauchastel, s'ouvre la vallée de l'Eyrieux qui conduit le voyageur jusqu'au Velay. Après le *castrum* de Beauchastel, où la route n'entre d'ailleurs pas, elle doit traverser l'Eyrieux. Le passage de la rivière peut se faire en deux points. C'est tout d'abord, le bac mentionné en 1320 et que nous avons déjà évoqué, sachant que le très faible débit estival de la rivière permet sans doute le plus souvent de la guéer sans risque. Néanmoins, lors des crues automnales et printanières, il est impensable que le bac ait pu fonctionner sur les flots déchaînés de l'une des rivières les plus dangereuses du Vivarais. Aussi, un détour s'imposait alors vers l'amont jusqu'au défilé de Pontpierre où un solide ouvrage probablement d'origine antique permettait de traverser. Une telle disposition du pont, en retrait de cinq ou six kilomètres par rapport à la route, si elle impose un détour, n'en a pas moins été indispensable pour parvenir à trouver des berges rocheuses stables et élevées nécessaires à la construction d'un ouvrage solide.

L'emplacement exact du bac n'est attesté par aucun document médiéval. Tout au

<sup>4672</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 438.

<sup>4673</sup> ) AD 69, EP 132, n°12.

<sup>4674</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3188.

<sup>4675</sup> ) AD 07, 1E 1583.

<sup>4676</sup> ) AD 07, 1E 1583.

<sup>4677</sup> ) 1313 : AD 07, 1E 1583 ; 1330 : AD 07, 59J 54, p. 181 ; 1398 : AN, KK 1230 ; 1447 : AD 34, A 12, f°119v°.

<sup>4678</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4679</sup> ) AD 34, A 6, f°50v°.

plus peut-on constater que face au *castrum*, en rive droite de l'Eyrieux, un chemin vicinal prolonge à l'heure actuelle la R.N. 86 qui marque un net virage vers l'ouest. Il est vraisemblable que ce chemin et la route qui le prolonge soient les héritiers de l'axe médiéval et nous indique l'emplacement du bac. Ensuite, le chemin continue par Grange Neuve, Le Perrou puis Les Plantas. A l'approche de La Voulte, le tracé ancien se poursuit très nettement au pied du coteau jusqu'à l'aplomb du château, traversant le *castrum* alors que la route actuelle, issue de travaux du XVIII<sup>e</sup> siècle, l'évite<sup>(4680)</sup>. Pour finir, le passage de l'*iter regium* à La Voulte est attesté en 1452<sup>(4681)</sup>.

Le château de La Voulte prélève un important péage sur la route rhodanienne, tant par voie d'eau que de terre. Celui-ci, peut-être concédé dès 1151 par l'empereur Conrad à Silvion de Clérieu<sup>(4682)</sup>, est l'un des mieux renseignés, puisque nous possédons à son sujet deux pancartes de 1371 et 1377<sup>(4683)</sup>, auxquelles il faut associer les registres de comptabilité d'André Terrasson, receveur du péage pour l'année 1399-1400<sup>(4684)</sup>.

Outre ce péage, tout comme nous venons de l'expliquer pour Beauchastel, la communauté d'habitants exerce un droit de barrage portant sur les marchandises traversant le mandement, taxe destinée à financer l'entretien des fortifications. Néanmoins, ce prélèvement, jugé abusif, est supprimé en 1371<sup>(4685)</sup>.

### Le port de La Voulte

L'existence d'un port à La Voulte est attestée dès le milieu du XIII<sup>e</sup> siècle, lorsqu'en 1235 le comte de Valentinois y concède toutes franchises à l'abbaye de Saint-Ruf<sup>(4686)</sup>. Ensuite, la documentation consultée reste muette durant le XIV<sup>e</sup> siècle. Seule l'indication, entre 1330 et 1340, d'un chemin allant à Etoile, confrontant une terre à La Voulte, implique que la traversée du Rhône est alors chose courante, Etoile étant un village situé en rive gauche, au nord-ouest de La Voulte<sup>(4687)</sup>. Il faut cependant attendre 1399-1400 pour que les précieux comptes d'André Terrasson, receveur du péage, nous indiquent tous les navires passant ou s'arrêtant à La Voulte pendant ce laps de temps, ne

<sup>4680</sup> ) Mazon (A.) : *Notice sur la baronnie de La Voulte*, op. cit., p. 299.

<sup>4681</sup> ) AD 69, EP 128, n°8.

<sup>4682</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. 1, n° 3906.

<sup>4683</sup> AN, H4 2960.

<sup>4684</sup> ) BN, Nouvelles acquisitions latines, Ms 2131. Ces comptes ont très largement été publiés. Cf. Mazon (A.) : *Notice sur la baronnie de La Voulte*, op. cit., p. 63-90.

<sup>4685</sup> ) AD 34, A 6, f°50v°.

<sup>4686</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois*, op. cit., t. 2, n°7392.

<sup>4687</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

permettant ainsi nullement de douter de l'existence et de l'activité du port, malgré une documentation globalement lacunaire à son sujet.

Aucun acte n'est explicite quant à l'emplacement du port de La Voulte. Néanmoins, on peut penser qu'il devait se situer non loin du pont actuel, sur l'espace séparant le fleuve de la bourgade, que l'on trouve désigné en 1285 comme le *Plano Voute prope Rodanum* <sup>(4688)</sup>.

Le port de La Voulte peut-il être considéré comme un port important ? Il est très difficile de le préciser, mais retenons que les conditions de navigation imposent aux navires remontant de changer de rive face à La Voulte afin d'éviter le confluent Rhône-Drôme en rive gauche au sud, puis après La Voulte, de retraverser afin d'éviter celui de l'Eyrieux en rive droite. Il est ici indéniable que le réseau hydrographique, favorise la localité, puisqu'elle devient de la sorte une étape technique obligatoire. Néanmoins, aucune route majeure n'en part en rive droite et seule la rive gauche ouvre en direction des Alpes par la vallée de la Drôme <sup>(4689)</sup>. On peut donc penser que l'on est en présence d'un port au trafic avant tout local, ne comptant pas parmi les principaux du fleuve, mais que de nombreux navires y font escale en un point où la navigation devient difficile.

### De La Voulte au Pouzin

Dès sa sortie de La Voulte, la route passe devant l'hôpital, attesté dans les années 1330-1340 <sup>(4690)</sup>. Ensuite, elle se dirige vers le pied du coteau au quartier de Roffy, puis rejoint les bords du Rhône plus au sud, alors que le versant de la colline plonge presque dans l'eau, à partir de Renard. De là et jusqu'au Pouzin, la route est rigoureusement coincée à très peu de distance du Rhône par un versant abrupt se terminant au sommet par des falaises. On peut donc aisément la suivre par Monteillet, les Cinq Ponts puis Maisons Rouges.

Le Pouzin est un carrefour routier important où la principale route conduisant vers Le Puy par Privas quitte la vallée du Rhône en suivant celle de l'Ouvèze. L'habitat, outre les vestiges d'une probable agglomération secondaire antique, témoigne de l'importance de la route. En effet, dès le XIII<sup>e</sup> siècle, la différence est faite entre le *castrum*, perché sur la colline dominant le confluent de l'Ouvèze et du Rhône, dit *castro superior* en 1239 et la *bastida de burgo inferior*, qui correspond à la localité commerçant au niveau du carrefour routier, où le marché se trouve implanté dès cette date <sup>(4691)</sup>. Sans que l'on puisse parvenir à la localiser une maladrerie est mentionnée dans les années 1330-1340 <sup>(4692)</sup>, alors que l'hôpital de la Madeleine est attesté dès 1239 <sup>(4693)</sup>. En 1442, on apprend qu'il

<sup>4688</sup> ) AN, K 1158, n°7.

<sup>4689</sup> ) Sclafert (M.-Th.) : *Le haut Dauphiné au Moyen Age*, op. cit., p. 728 et ss.

<sup>4690</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

<sup>4691</sup> ) AD 26, E 605 n°1.

<sup>4692</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

se trouve à la sortie sud de la ville, au « Plan de Baix »<sup>(4694)</sup>.

Implanté à un tel carrefour, le château du Pouzin prélève un péage tant par terre que par eau. Bien que le château soit attesté dès 1197<sup>(4695)</sup>, la documentation du XIII<sup>e</sup> siècle reste muette au sujet de ce droit. On peut penser que c'est une lacune des sources. En effet, les quelques textes conservés concernant Le Pouzin mentionnent systématiquement ou presque plusieurs châteaux auxquels il est difficile de rattacher tel ou tel droit énuméré dans l'acte ou, encore, la liste des droits énumérés avec le château du Pouzin se termine par un générique « et autres droits » qui nous laisse dans l'incertitude. Relevons toutefois que le droit de leyde apparaît en 1239<sup>(4696)</sup>, sachant qu'il serait bien surprenant qu'un péage ne lui ait pas été associé comme dans la quasi-totalité des autres cas mieux connus. Il faut néanmoins attendre 1339 et l'hommage que Guillaume Berlion rend au comte de Valentinois pour que le péage soit clairement attesté, en association avec la leyde<sup>(4697)</sup>. Ensuite, il est encore mentionné en 1345 dans le testament de Louis de Poitiers<sup>(4698)</sup>, puis en 1355 lorsque Aymar de Poitiers, comte de Valentinois, assigne une rente en faveur de sa femme, Alix de Beaufort, à prendre sur divers biens dont le péage du Pouzin<sup>(4699)</sup>. Finalement, en 1393, le péage du Pouzin figure clairement dans les comptes de revenus du comte de Valentinois dans le Royaume<sup>(4700)</sup>. Notons qu'il y est noté au même titre que le château, ce qui laisse penser qu'il participe pour une part conséquente aux revenus de la châtellenie.

Outre le péage, un barrage temporaire destiné à financer les fortifications est levé au Pouzin dans les années 1360, puis supprimé par décision royale en 1371<sup>(4701)</sup>.

### Le port du Pouzin

Si le péage du Pouzin n'est pas assurément mentionné avant le XIV<sup>e</sup> siècle, il n'en est pas de même pour le port. En effet, en 1235, Armand du Pouzin, après avoir rendu hommage du château du Pouzin au comte de Valentinois, reçoit en augment de fief la somme de deux sous à prendre sur le *portus* du Pouzin<sup>(4702)</sup>. Ensuite, il faut attendre

<sup>4693</sup> ) AD 26, E 605 n°1.

<sup>4694</sup> ) AD 73, SA 136.

<sup>4695</sup> ) AD 38, B 3518.

<sup>4696</sup> ) AD 26, E 605 n°1.

<sup>4697</sup> ) AD 07, C 196. AN, J 288.

<sup>4698</sup> ) AN, J 288, n°6.

<sup>4699</sup> ) AN, JJ93, n°694 et n°173.

<sup>4700</sup> ) BM Grenoble, U460.

<sup>4701</sup> ) AD 34, A 6, f°50v°.

1345 pour que le port apparaisse à nouveau dans la documentation, lorsque Louis de Poitiers inféode divers fonds confrontant le « chemin allant du port du Pouzin à Loriol »<sup>(4703)</sup>. Pour finir, le port est encore mentionné en 1442, lorsque suite au passage de bandes armées, le témoignage de *Jamin de Lyonibus*, gardien du port, est requis<sup>(4704)</sup>. Pour finir, la 8<sup>e</sup> partie des droits de port est vendue en 1500 pour la somme de 100 écus<sup>(4705)</sup>.

Bien attesté dès le XIII<sup>e</sup> siècle, le port du Pouzin est assurément l'un des plus importants du Rhône moyen. Nous avons déjà expliqué qu'une route majeure en part vers le Velay. En outre, tout comme pour La Voulte, il ouvre sur la vallée de la Drôme qui permet de remonter vers les Alpes, en Briançonnais et au-delà vers l'Italie. L'importance du trafic qui l'anime est nette à l'examen de la valeur d'affermage du port au début du XVI<sup>e</sup> siècle, 150 livres tournois, contre par exemple seulement 45 livres pour celui de Baix, au sud<sup>(4706)</sup>. L'importance de l'escale du Pouzin se traduit dans la géographie de la perception des autres péages rhodaniens au XV<sup>e</sup> siècle. En effet, il ressort de l'enquête delphinale de 1445 que les péages d'Etoile, Leyne et de Savasse sont perçus au Pouzin et non dans leurs mandements respectifs, ceci pour des raisons de commodité<sup>(4707)</sup>. Point de traversée majeur en direction du Velay, il intéresse tout particulièrement les bourgeois valentinois qui en sont fermiers à plusieurs reprises, comme en 1496<sup>(4708)</sup>.

### Du Pouzin à Baix

Au niveau du Pouzin, la route doit traverser l'Ouvèze avant de continuer vers le sud. Un pont d'origine antique, probablement construit au second siècle, encore en service de nos jours, lui permet de franchir le cours d'eau une centaine de mètres en amont du Pouzin, à l'entrée d'un étroit défilé rocheux. A partir de là, serpentant autour de l'axe de la R.N. 86, la route se dirige en direction de Baix en longeant le pied du coteau rhodanien, passant par Molinard, La Croze et Les Mottes, avant d'arriver à Payre. C'est au niveau de ce hameau que la route traverse la Payre, probablement à gué, la rivière étant à sec l'essentiel de l'année.

Une fois la Payre franchie, le chemin entre dans le mandement et la paroisse de Baix, où l'*itinere publico quo itur de Banio versus Pouzini* confronte en 1466 une vigne située au quartier de *Panalhant*, ce qui nous permet de penser que jusqu'au village de

<sup>4702</sup> ) AD 38, B 2632.

<sup>4703</sup> ) Chevalier (U.) : *Regeste Dauphinois, op. cit.*, t. VI, n°33657.

<sup>4704</sup> ) AD 73, SA 136.

<sup>4705</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3051/2.

<sup>4706</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I, vol. II, p. 442.

<sup>4707</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4708</sup> ) AD 38, B 4463, f°340.

Baix, la route ancienne et la R.N. 86 sont confondues <sup>(4709)</sup>. Peu avant Baix, non loin du carrefour où se sépare la route conduisant à Privas, le chemin de la vallée du Rhône passe à proximité de la maladrerie de Baix, située au territoire dit de la *Malauteyra* en 1466 <sup>(4710)</sup>. A Baix même, la route traverse le bourg vieux puis le bourg neuf, correspondant au *castrum* initial et à l'extension urbaine tardimédiévale <sup>(4711)</sup>. Non loin de cette dernière, mentionnons l'existence d'un hôpital, attesté dès 1345 <sup>(4712)</sup>, établissement que tous les comtes de Valentinois successifs jusqu'à la fin du XV<sup>e</sup> siècle gratifient de quelques legs testamentaires.

Le péage associé au château de Baix apparaît dès 1243, lorsque le comte de Valentinois, seigneur du lieu, en affranchit la population du *castrum*, sans que nous possédions plus de précision sur la nature de ce péage, ne sachant s'il porte sur terre ou sur eau, bien qu'il soit probable qu'il pèse déjà sur tout le trafic traversant le mandement <sup>(4713)</sup>. Ce n'est qu'à partir de 1272, lorsque Aymar de Poitiers en fait don à Poncet Brunel, que l'on apprend qu'il s'applique à toute marchandise transportée par bateau tant en montant qu'en descendant le Rhône <sup>(4714)</sup>. En 1278, le péage prend explicitement le nom de « péage vieux », par opposition au « péage des gentilshommes » qui n'est pas encore explicitement mentionné, mais qui existe déjà, sans quoi la précision de péage « vieux » n'aurait aucun sens <sup>(4715)</sup>. Le péage vieux, encore entre les mains des comtes de Valentinois, seigneurs châtelains du lieu, doit correspondre au péage issu du droit de ban, à la différence du péage des gentilshommes, dont le nom renvoie probablement à un droit perçu par une noblesse subalterne <sup>(4716)</sup>. Pour finir, le péage de Baix est mentionné dans plusieurs testaments des comtes de Valentinois, ces derniers assignant à de nombreuses reprises des rentes sur le *castrum* de Baix et les biens qui en dépendent, comme en 1345 <sup>(4717)</sup>, 1355 <sup>(4718)</sup> ou 1419 <sup>(4719)</sup>. En 1445, il figure aussi en bonne place parmi les

<sup>4709</sup> ) AM Baix, CC 8, f°20.

<sup>4710</sup> ) AM Baix, CC 8, f°18.

<sup>4711</sup> ) AM Baix, CC 8, f°20.

<sup>4712</sup> ) AN, J 288, n°6.

<sup>4713</sup> ) AM Baix, AA 2, n°1

<sup>4714</sup> ) AD 07, 19B 20.

<sup>4715</sup> ) AD 07, 1J 499 ; AN, H<sup>4</sup> 3012/2, n°1.

<sup>4716</sup> ) Sur l'évolution des droits de péage et leur concession à une noblesse subalterne, cf. t. I, p. 411-412.

<sup>4717</sup> ) AN, J 288, n°6.

<sup>4718</sup> ) AN, JJ 93, n°17.

<sup>4719</sup> ) AN, J 288, n°14.



péages mentionnés par les marchands interrogés par les enquêteurs delphinaux <sup>(4720)</sup>.

### Le port de Baix

Le port de Baix est l'un des plus anciennement attesté sur cette section du Rhône. En 1175, Jocerand de Saint-Romain transige avec l'abbaye voisine de Cruas qui lui abandonne ses droits sur le donjon de Baix, en contre partie de quoi il s'engage à ne jamais rien exiger des moines au port de Baix <sup>(4721)</sup>. Ensuite, il faut attendre le milieu du XIV<sup>e</sup> siècle pour qu'il soit encore mentionné. En 1347, Pons Bayle, de Saint-Lager-Bressac, prête hommage au comte Aymard de Poitiers pour le quart de la baillie de Baix et le quart de l'argent prélevé sur les navires et les marchands passant sur le Rhône au port de Baix, dans le sens de la descente <sup>(4722)</sup>. On sait qu'en 1393, les revenus dudit port s'élèvent à 24 florins <sup>(4723)</sup>.

Le péage de Baix, probablement situé au niveau même du bourg, n'est pas l'un des plus important du Rhône vivarois. Certes, un registre de comptabilité de 1422 laisse entrevoir un trafic soutenu <sup>(4724)</sup>, mais qui, en comparaison avec celui animant bien d'autres ports, reste relatif. Rappelons par exemple que le port de Baix ne s'affirme que pour 45 livres par an au début du XVI<sup>e</sup> siècle, alors qu'à la même période celui du Pouzin atteint les 150 <sup>(4725)</sup>. Sans doute que les conditions naturelles défavorables imposant de fortes contraintes sont pour l'essentiel responsables de ce médiocre développement. En effet, même si la route de Privas et du Puy arrive à Baix, notons que cette dernière débouche aussi au Pouzin, port on ne peut plus avantagé par le fleuve. Ainsi, il est dit au XVIII<sup>e</sup> siècle du port de Baix que « l'avenue de ce bac est très incertaine et pour ainsi dire point tracée sur la rive gauche. Il faut en déterminer l'emplacement malgré les difficultés du passage du fleuve qui dans cette partie offre plusieurs branches et une grande instabilité, ce qui ne peut permettre la construction d'aucun ouvrage sur les lones et graviers qui lui servent de lit lors des crues ordinaires » <sup>(4726)</sup>. La carte I.G.N. antérieure à la canalisation du fleuve est suffisamment parlante d'elle-même : le lit du fleuve s'y étale sur plus d'un kilomètre de largeur, encombré de nombreuses îles instables. Ainsi, il devait être particulièrement difficile d'accoster à Baix, d'où un développement portuaire qui reste avant tout régional.

<sup>4720</sup> ) AD 38, B 2898.

<sup>4721</sup> ) BNF, Nouvelles acquisitions françaises, Ms 9763, f°264.

<sup>4722</sup> ) AD 38, B 2633.

<sup>4723</sup> ) AD 38, Inventaire Marcelier, Viennois, t. 1, f°166.

<sup>4724</sup> ) Denel (F.) : « La navigation sur le Rhône au XV<sup>e</sup> siècle d'après les registres de péage de Baix », art. cité.

<sup>4725</sup> ) Rossiard (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 444.

<sup>4726</sup> ) AD 07, S 309.

### De Baix à Cruas

Au sud de Baix, le tracé de la route a été sensiblement modifié par l'établissement de la voie ferrée et de la R.N. 86. Alors que cette dernière se rapproche dans un premier temps du fleuve, le chemin ancien, dont la continuation est nette dans l'axe de la rue principale de Baix, se poursuit au pied de la colline, pour ensuite passer à l'est de la R.N. 86, en bordure d'une brassière morte du fleuve. A ce niveau, *l'itinere regio quo itur de Banio apud Crudacium* est attesté en 1466, au quartier du Besset <sup>(4727)</sup>, puis plus au sud au pied de la montagne Sainte-Euphémie <sup>(4728)</sup>. Il figure ensuite au quartier de Pontil, très proche du Rhône, sur un plan terrier du XVII<sup>e</sup> siècle <sup>(4729)</sup>. On n'en retrouve que quelques vestiges ténus, la voie ferrée l'ayant le plus souvent coupé au sud de Sainte-Euphémie. Il disparaît même totalement sur près d'un kilomètre, mais le cadastre permet de le situer au travers d'une vaste parcelle remembrée, longeant de près le fleuve en direction de Vincent, point à partir duquel il devient à nouveau net jusqu'à Cruas, où il arrive en passant par Bouillierie et Le Verger.

### Le Port de Cruas

Le port de Cruas n'apparaît qu'à de très rares reprises dans la documentation. Il est vrai que l'abbaye bénédictine, seigneur du lieu, bien que fondée au IX<sup>e</sup> siècle, ne nous a laissé que trois maigres liasses d'archives postmédiévales. Aussi, c'est au travers de la documentation commerciale tardimédiévale qu'il faut tenter de percevoir l'existence de ce port. En 1464, tout au plus sait-on qu'une cargaison de vin est à livrer au bord du Rhône, au lieu-dit de Saint-Marcel, non loin de Cruas, précision étant apportée que c'est le lieu « ou lon a coustume de chargier » <sup>(4730)</sup>. Ensuite, en 1492, c'est le port d'Arbièras, actuellement Derbières qui est mentionné, en rive gauche du Rhône, face à Cruas <sup>(4731)</sup>.

Par-delà la rareté de la documentation concernant Cruas, il faut considérer le large silence de la documentation comme le signe de la faible importance de ce port, qui ne semble être, au mieux, qu'un débarcadère sommaire à usage local, permettant de faire fonctionner un bac « volant », sans traîlle. En 1492, il n'est d'ailleurs question que de l'endroit « ou lon a coustume de chargier » et non d'un vrai port.

### De Cruas à Rochemaure

Dans un premier temps, au sud de Cruas, il semble que la route médiévale suive le même

<sup>4727</sup> ) AM Baix, CC 8, f°49.

<sup>4728</sup> ) AM Baix, CC 8, f°18v°.

<sup>4729</sup> ) AM Baix, CC 25, n°39.

<sup>4730</sup> ) AD 26, E 2451, f°111.

<sup>4731</sup> ) AM Arles, CC 233, f°61 et CC 237. Cité par Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 445.

tracé que la R.N.86, mais l'implantation de cimenteries en a toutefois perturbé la lisibilité à partir du quartier de Dusserre. Cependant, le cadastre permet de restituer un axe traversant les usines au pied du coteau rhodanien. La découverte de deux bornes milliaires au quartier de Ferrand précise indiscutablement le tracé. Ensuite, l'établissement de la voie ferrée et de la route moderne ne permettent plus de retrouver le tracé ancien sur lequel ces deux axes modernes se sont superposés. A partir du lieu-dit de Charre, le tracé médiéval s'oriente vers l'ouest en suivant le flanc de la vallée, alors que les axes modernes continuent directement vers le sud. Le chemin ancien conduisant à Rochemaure passe donc par Les Chaînées avant de pénétrer dans le village de Meysse, qu'il traverse.

Meysse, premier village du mandement de Rochemaure que la route rencontre en venant du nord est un poste de perception du péage associé à ce château, ainsi que nous l'apprend une exemption de péage de 1226, où le péage de la *villa* de Meysse apparaît alors subordonné à celui du *castrum* de Rochemaure <sup>(4732)</sup>. Ensuite, ce poste de perception perdure, puisqu'en 1365 <sup>(4733)</sup> et 1368 <sup>(4734)</sup>, il apparaît encore comme tel lors d'un conflit opposant à deux reprises les péagers et les habitants de Viviers, qui prétendent passer en toute franchise,.

De Meysse à Rochemaure, le cadastre laisse penser que le tracé ancien et la R.N. 86 sont confondus jusqu'au quartier des Fontaines, à l'entrée de Rochemaure.

Dans la traversée du bourg de Rochemaure, à partir du quartier des Fontaines, on peut le suivre longeant le pied de l'éperon sur lequel le *castrum* c'est implanté. Là encore, comme au Pouzin, à Charmes ou à Baix, un long faubourg s'implante en bordure de la route, séparé du *castrum* initial par un espace vide de construction, mais enclos par les murailles urbaines tardi médiévales. C'est d'ailleurs très probablement dans ce faubourg routier que se prélève le péage terrestre du mandement de Rochemaure, attesté à de très nombreuses reprises à partir du XIII<sup>e</sup> siècle.

Le péage de Rochemaure pourrait être mentionné pour la première fois en 1204. Cette année-là, un acte, qui n'est connu que par une copie du XIV<sup>e</sup> siècle et plusieurs mauvaises copies modernes, nous apprend que l'empereur Frédéric donne à Giraud et Lambert Adhémar, frères, les péages par eau et par terre de Montélimar et de Rochemaure, donation qui est suivie d'un tarif de ces péages <sup>(4735)</sup>. Néanmoins, à cette date, l'empereur n'est pas Frédéric, mais Philippe 1<sup>er</sup>, ce qui permet de nourrir quelques doutes au sujet de l'authenticité de la charte. Quoi qu'il en soit, l'existence de ce péage de Rochemaure est confirmée en 1226, lorsque Giraud Adhémar, seigneur de Montélimar, affranchi, par un acte ne soulevant aucune difficulté, les habitants de Viviers du péage du *castrum* de Rochemaure et de la *villa* de Meysse <sup>(4736)</sup>. Cette libéralité est ensuite

<sup>4732</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°7.

<sup>4733</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°8

<sup>4734</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°6.

<sup>4735</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 2960.

rappelée à plusieurs reprises, principalement lorsqu'un conflit éclate au sujet de son application, comme en 1335<sup>(4737)</sup>, 1347<sup>(4738)</sup>, 1365<sup>(4739)</sup> ou 1368<sup>(4740)</sup>.

### Le port de Rochemaure

Le port de Rochemaure, à la différence du péage, n'apparaît que très rarement dans la documentation consultée : il n'y est mentionné qu'en 1326 et en 1335<sup>(4741)</sup>. En effet dans le couple portuaire Rochemaure - Ancône, c'est ce dernier lieu, en rive gauche, qui a une réelle importance commerciale, au point que les bateliers du XVI<sup>e</sup> siècle parlent de « Rochemaure-lez-Ancônes », bien que cette dernière localité ne soit qu'un très modeste village<sup>(4742)</sup>. Cette situation est due à la proximité de la ville de Montélimar, dont Ancône est le port fluvial le plus proche, distant de deux à trois kilomètres seulement. On comprend donc mieux alors que les navires aient préféré accoster face à une ville qu'au niveau d'un *castrum* n'ayant pas dépassé le niveau de simple bourg local.

### De Rochemaure au Teil

A la sortie du faubourg routier de Rochemaure, la route s'oriente pendant quelques centaines de mètres en direction du fleuve puis s'en éloigne afin de gagner le quartier des Faysses. A ce niveau, la colline de La Blache forme un verrou abrupt aboutissant pratiquement dans les flots d'un ancien bras du fleuve circonscrivant la Petite Île. L'ensemble des axes de circulations, toutes périodes confondues, ne disposent alors que de quelques dizaines de mètres de large pour passer. La voie ferrée et la R.N. 86 se superposent donc au tracé ancien, passant par Chauvières et Teillaret. Ce n'est qu'à l'aplomb du *castrum Tili* que le tracé ancien et la route actuelle divergent, le chemin médiéval traversant un petit faubourg du Teil, existant probablement dès la fin du Moyen Age<sup>(4743)</sup>. C'est d'ailleurs dans ce faubourg que semble se situer l'hôpital du Teil recevant un legs en 1407<sup>(4744)</sup>.

<sup>4736</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°7.

<sup>4737</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°4.

<sup>4738</sup> ) AM Viviers, AA 1 n°9.

<sup>4739</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°8.

<sup>4740</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°6.

<sup>4741</sup> ) Chabredier (L.) : *Rochemaure, gardienne du Rhône*, op. cit., p. 106.

<sup>4742</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 447.

<sup>4743</sup> ) AD 07, 2E 8143. En 1407, de très nombreuses maisons sont localisées dans le *castrum* du Teil, mais bien d'autres sont simplement dites « au Teil », ce qui laisse penser qu'elles ne sont pas à l'intérieur des fortifications, bien qu'elles soient dans un contexte d'habitat groupé (confronts signalant d'autres maisons). On est donc tenté de voir là l'origine du faubourg en question.

Un péage est associé au château du Teil. Nous en apprenons l'existence en 1262, lorsque l'évêque de Viviers vend à l'université de son église une rente de 6 livres viennoises à prendre sur son péage du Teil <sup>(4745)</sup>. Dès l'année suivante, en 1263, l'évêque de Viviers présente les revenus du péage du Teil comme caution dans une dette qu'il a envers Aymar de Poitiers, comte de Valentinois <sup>(4746)</sup>.

Ensuite il est encore mentionné en 1365 lors d'un conflit opposant Pierre Franchassin, de Viviers, à Hugues Adhémar, seigneur du Teil, ce dernier ne reconnaissant pas les franchises accordées aux habitants de Viviers <sup>(4747)</sup>. En 1368, ces franchises posent encore des problèmes, puisqu'elles doivent être rappelées dans une transaction entre les habitants de Viviers et l'évêque <sup>(4748)</sup>.

### Le port du Teil

Le port du Teil est mentionné pour la première fois en 1407, lorsqu'une terre située au lieu-dit d'*Alguas*, confronte *a borea cum itinere publico quo itur de Monabo versus portum Tili* <sup>(4749)</sup>. Ensuite, il faut attendre 1485 pour qu'une livraison de blé à faire au port de la Grange des Gérenthon, en face du Teil, en rive gauche, nous renseigne encore sur ce port <sup>(4750)</sup>. Trop proche de celui de Viviers au sud, desservant la rive droite du fleuve, ou d'Ancone au nord, desservant la rive gauche, le port du Teil ne semble avoir au Moyen Age qu'une vocation locale, destiné avant tout à permettre aux populations locales de traverser le fleuve et de gagner les plaines alluviales fertiles de rive gauche qui font défaut au Teil, confiné sur des collines de peu de valeur.

### Du Teil à Viviers

En 1407, une parcelle située au Teil confronte *l'itinere publico quo itur versus Vivarensis* <sup>(4751)</sup>. Immédiatement au sud du faubourg du Teil, la route conduisant à Alba, Aubenas et au Puy se sépare de la route du Rhône, qui traverse alors le Frayol. Le hameau de Frayol, à proximité duquel *l'itinere publico regio* est attesté en 1351 situe probablement le point de traversée <sup>(4752)</sup>. Nous savons par ailleurs qu'en 1356, un barrage temporaire est

<sup>4744</sup> ) AD 07, 2E 8143, f°40.

<sup>4745</sup> ) Roche (A.) : *Armorial généalogique et biographique des évêques de Viviers*, op. cit., t. 1, p. 233.

<sup>4746</sup> ) AD 38, B 3526.

<sup>4747</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°14.

<sup>4748</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°6.

<sup>4749</sup> ) AD 07, 2E 8143, f°22v°.

<sup>4750</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 448.

<sup>4751</sup> ) AD 07, 2E 8143, f°15.

imposé sur ordre de l'administration royale afin de financer la reconstruction d'un pont sur le Frayol, l'ouvrage précédent ayant été emporté par une inondation<sup>(4753)</sup>, barrage dont les habitants de Viviers sont finalement exemptés<sup>(4754)</sup>. Sans doute doit-on attribuer à ces travaux les quelques éléments d'un pont encore visible de nos jours, parfois considérés avec réserves comme antiques<sup>(4755)</sup>. Cet ouvrage, comme tous les autres ponts connus implantés sur l'axe rhodanien, ne se situe pas au débouché de la rivière dans la vallée du Rhône, mais quelques centaines de mètres en amont, au mieux, si ce n'est pas à plusieurs kilomètres. C'est le cas de ce pont qui se situe au niveau de Mélas, à l'aplomb du pont actuel.

Après le hameau de Frayol, la route continue par la Violette en se confondant avec la R.N. 86, puis, à l'approche des carrières et des cimenteries, son tracé se perd, seul le cadastre permettant de la situer au travers des secteurs remaniés. Suivant au plus près la montagne, elle passe par le quartier de Lafarge, puis par La Roussette et Eymieux. A partir de là, elle se divise en deux branches pour traverser l'Escoutay.

La continuité de la route est nette en direction du quartier de La Moutte. Un passage à gué figure encore sur le cadastre napoléonien entre les quartiers de la Madeleine et de la Moutte<sup>(4756)</sup>, conservant probablement le souvenir de la planche médiévale attestée à partir de 1374<sup>(4757)</sup>, puis à de nombreuses reprises par la suite, comme en 1467<sup>(4758)</sup>. Peu après avoir traversé l'Escoutay, la route passe devant la maladrerie<sup>(4759)</sup> qu'elle confronte et que les toponymes de « La Madeleine » figurant encore sur les cartes actuelles<sup>(4760)</sup> et de « L'Hôpital » porté sur le cadastre<sup>(4761)</sup> permettent de situer avec précision. Il doit s'agir ici de la nouvelle maladrerie, puisque la vieille maladrerie est implantée au sud de la ville le long de la route conduisant à Bourg-Saint-Andéol<sup>(4762)</sup>.

<sup>4752</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°93v°.

<sup>4753</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°17.

<sup>4754</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°5.

<sup>4755</sup> ) Blanc (A.) : « Les ponts gallo-romains et très anciens en Drôme et Ardèche », art. cité, p. 79-80.

<sup>4756</sup> ) Viviers, cadastre de 1811 section B dite de La Farge.

<sup>4757</sup> ) AD 07, 2E 7634, f°17.

<sup>4758</sup> ) AM Viviers, AA 9, n°7.

<sup>4759</sup> ) AM Viviers, AA 9, n°7.

<sup>4760</sup> ) I.G.N., 1/25000<sup>è</sup>, n°3038 ouest, Montélimar.

<sup>4761</sup> ) Viviers, cadastre de 1811, section B dite de La Farge.

<sup>4762</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°105v°.

La seconde branche de la route rhodanienne pénètre sur quelques centaines de mètres dans la vallée de l'Escoutay pour traverser sur un pont d'origine romaine, encore en service au moins jusque dans les années 1370. Cet ouvrage apparaît encore comme confront de terres en 1329<sup>(4763)</sup> puis en 1352<sup>(4764)</sup> alors qu'en 1374, il est question de « l'oeuvre du pont et de la planche de l'Escoutay »<sup>(4765)</sup>. Faut-il en conclure que le pont est alors en trop mauvais état pour pouvoir encore remplir son rôle et permettre de traverser l'Escoutay ? C'est probable et le don qui est fait à une « oeuvre du pont » laisse penser que des travaux sont entrepris, ou tout au moins envisagés. Les vestiges encore visibles plaident en outre en faveur d'une rupture du pont à la fin du Moyen Age. En effet, plusieurs arches (peut-être trois), ont été reconstruites après le Moyen Age en arcs très fortement surbaissés ce qui est un parti architectural inconnu avant le XVII<sup>e</sup> siècle et l'intervention des premiers ingénieurs<sup>(4766)</sup>. Entre Viviers et le pont, la route principale est désignée au XIX<sup>e</sup> siècle sous le nom de « Grande route de Villeneuve-de-Berg à Bourg-Saint-Andéol ». Elle s'inscrit très mal dans le parcellaire, ce qui laisse penser qu'elle est alors de création récente. Néanmoins, une longue succession de limites parcellaires rectilignes correspond très probablement au tracé de l'axe précédent, à une centaine de mètres au sud<sup>(4767)</sup>.

Dès 1147, l'évêque de Viviers se voit confirmé par l'empereur Conrad III le droit de percevoir, au titre des *regalia* que lui concède l'empereur, le *pedaticum utraque strata telluris et fluminis Rhodani*<sup>(4768)</sup>, concession confirmée en 1177 par Frédéric Barberousse<sup>(4769)</sup>, puis en 1235 par Frédéric II<sup>(4770)</sup>, avant que celui-ci ne se ravise en 1244 et retire ces privilèges à l'évêque, lui reprochant, en pure perte, son infidélité<sup>(4771)</sup>.

Parallèlement aux concessions et confirmations impériales, en 1154, l'évêque de Viviers exempte les habitants de sa cité de ses droits de péage sur le sel<sup>(4772)</sup>, franchise

<sup>4763</sup> ) AD 07, 2E 7627, f°31.

<sup>4764</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°77.

<sup>4765</sup> ) AD 07, 2E 7634, f°17.

<sup>4766</sup> ) Mesqui (J.) : *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, op. cit., p. 180 et ss.

<sup>4767</sup> ) Viviers, cadastre de 1811, section C<sup>1</sup> dite de Viviers.

<sup>4768</sup> ) *Gallia Christiana Novissima*, t. XVI, Instrumenta. col. 224.

<sup>4769</sup> ) *Gallia Christiana Novissima*, t. XVI, Instrumenta. col. 225-226

<sup>4770</sup> ) Huillard-Bréholles (J.-L.-A.), Albertis de Luynes (H. de) : *Historia diplomatica Friderici secundi*, op. cit., t. 4, p. 805-806

<sup>4771</sup> ) AN, J 610, n° 5 ; *Layettes du Trésor des Chartes*, t. 2, n°3195 ; Huillard-Bréholles (J.-L.-A.), Albertis de Luynes (H. de) : *Historia diplomatica Friderici secundi*, t. 6, pars 1, p. 231-232.

<sup>4772</sup> ) AM Viviers, AA 15, n°10.

de péage qui fait l'objet d'une nouvelle transaction en 1368 <sup>(4773)</sup>.

### Le Port de Viviers

Le port de Viviers est l'un des plus anciennement mentionné. En effet, le *portum Vivarii* figure dans le bref d'obédience du chapitre cathédral de Viviers, non daté, mais que l'on peut penser avoir été rédigé dans la seconde moitié du X<sup>e</sup> siècle <sup>(4774)</sup>.

Ensuite, en 1110, Pons Gontard, Guigard, Armand et Oto échangent avec l'évêque de Viviers divers fiefs au mandement de Viviers dont le port du Rhône tant pour la descente que pour la montée <sup>(4775)</sup>. Cette analyse due à l'officier révolutionnaire ayant inventorié le chartrier de l'église de Viviers avant son « brûlement » est néanmoins assez peu claire. Que doit-on entendre par « port du Rhône tant pour la descente que pour la montée » ? Une telle distinction entre les deux sens de circulation ne se rencontre généralement que pour les péages, et non les droits de port et pontonnage. Le transcritteur aurait-il été imprécis ? Nous pouvons le supposer.

Par contre, en 1226, le port est mentionné de façon indubitable, puisque l'exemption qu'accorde Giraud Adhémar, seigneur de Montélimar et de Rochemaure, aux habitants de Viviers est enregistrée *ad portum Vivarii a parte Castri Novi* <sup>(4776)</sup>.

Par la suite, outre une longue litanie de simples mentions du port au travers de nombreuses localisations de biens, retenons qu'en 1394, il est question de la *tralha* du port <sup>(4777)</sup> qu'en 1419, les habitants de Viviers y obtiennent une large réduction des droits <sup>(4778)</sup> et qu'en 1471, le port est dit *portus vetus Vivarii*, à côté duquel est installé un moulin-bateau <sup>(4779)</sup>.

Ces quelques actes nous renseignent sur la localisation du port. A la lecture de celui de 1110, malgré les réserves que l'on peut formuler à son sujet, on peut penser que le port, ou tout au moins une partie de ce dernier, se trouve au nord-est de Viviers, à l'aplomb du château vieux, non loin de l'actuel port de plaisance. La topographie des lieux laisse penser qu'ici il n'y a pas eu d'île ou de brassière pouvant perturber le fonctionnement du port, ce qui est un atout indéniable. Par contre, on sait en 1471 que le port est dit *vetus*, ce qui sous-entend un déplacement, sans que l'on puisse préciser l'ampleur de celui-ci. Jacques Rossiaud pense que le port a alors été déplacé assez loin

<sup>4773</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°6.

<sup>4774</sup> ) Rouchier (J.) et Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. I, P-J n° 3 p. 640-642.

<sup>4775</sup> ) André (M.) : « La destruction des archives ecclésiastiques de Viviers », art. cité, p. 29.

<sup>4776</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°7.

<sup>4777</sup> ) AD 07, 2E 7651, f°41.

<sup>4778</sup> ) AM Viviers, AA 3, n°3.

<sup>4779</sup> ) AD 07, 2E 7806.



de Viviers, au sud de la ville, jusqu'à l'actuel pont de Touchelaze. Toutefois, la configuration des lieux, associée à l'absence de preuve documentaire claire, permet d'en douter. En effet, en rive droite, la plaine alluviale est marquée par plusieurs brassières et îles, ne permettant pas d'aborder facilement le chenal ouvert. En outre, celui-ci est très réduit, moins de 500 mètres, ce qui amène une brutale accélération du courant encore redoutée par les marinières actuels, pourtant incomparablement mieux armés contre les aléas du fleuve. Plusieurs naufrages récents y ont encore été déplorés.

Le port de Viviers est l'un des ports majeurs de la moyenne vallée du Rhône. Remarquons qu'il figure en 1435 au nombre des ports et passages de la sénéchaussée de Beaucaire par lesquels les exportations sont autorisées<sup>(4780)</sup>. En outre, il est établi au débouché de la plus importante route reliant Le Puy et au-delà l'Auvergne à la Provence et au sud-est méditerranéen en général, ce qui devait indiscutablement y drainer un trafic considérable. Cependant, bien qu'aucun élément chiffré ne puisse être avancé, on peut penser que l'ouverture du pont de Saint-Saturnin-du-Port, au tout début du XIV<sup>e</sup> siècle, a pu constituer une concurrence sérieuse pour le port de Viviers.

### De Viviers au port de Saint-Montan

Après avoir traversé la ville basse de Viviers, structurée le long de l'axe routier, le *magnum iter regio* de Viviers à Bourg est mentionné dès la sortie de Viviers en 1324<sup>(4781)</sup> et 1351<sup>(4782)</sup>, chemin dont on sait en 1348<sup>(4783)</sup> et en 1353<sup>(4784)</sup> qu'il longe les *malauteyras vielhas*, les bâtiments de l'ancienne maladrerie, la nouvelle étant implantée au nord de la ville. Au-delà de la maladrerie, la route se poursuit entre les collines de la Joanade et de Saint-Michel passant par l'actuel chemin Saint-Aule puis par le quartier de Romarin. A ce niveau, la voie ferrée et la R.N. 86 lui sont presque superposées. Ce n'est qu'à partir du quartier de Lourse que le tracé ancien diverge nettement de la R.N. 86 : cette dernière figure sur le cadastre napoléonien sous le nom de « Grande route de Viviers à Bourg-Saint-Andéol », sa très mauvaise inscription dans le parcellaire laissant penser que ce n'est qu'une création récente. Néanmoins, sur quelques centaines de mètres subsiste encore le « chemin de Viviers à Bourg-Saint-Andéol », coupé par un bras du Rhône ce qui le rend inutilisable au début du XIX<sup>e</sup> siècle, et a imposé la construction de la nouvelle route. On peut donc restituer son tracé par Champagne, puis Grange Neuve et enfin Combette<sup>(4785)</sup>.

<sup>4780</sup> ) Ménard (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes, avec des notes et des preuves, op. cit.*, t. 3, p. 254.

<sup>4781</sup> ) AD 07, 2E 7629, f°48v°.

<sup>4782</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°82v°.

<sup>4783</sup> ) AM Viviers, AA 11 n°37.

<sup>4784</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°105v°.

<sup>4785</sup> ) Saint-Montan, cadastre de 1829, section D<sup>2</sup> dite de La Plaine.

## Le port de Saint-Montan

Le port de Saint-Montan n'est manifestement qu'une installation limitée destinée avant tout à des débarquements ponctuels. En effet, il ne figure que dans quelques contrats de livraison de bois conclus entre les années 1489 et 1497<sup>(4786)</sup>. Il est difficile de préciser où ce port pouvait être localisé. On peut néanmoins suggérer qu'il devait se situer face à l'île du Passerou, entre les quartiers de La Plaine et de Champagne, où débouchent plusieurs chemins vicinaux.

## Du port de Saint-Montan à Bourg-Saint-Andéol

A partir de Combette, le tracé est très net sur le cadastre par Campagne, puis à partir de La Justice, alors que la route venue de Saint-Thomé le rejoint, il se confond selon les sections, soit avec la voie ferrée, soit avec la R.N. 86, jusqu'à l'entrée de Bourg-Saint-Andéol<sup>(4787)</sup>. Notons ici la présence du toponyme La Justice, situé non loin de la limite des mandements de Saint-Montan et de Bourg-Saint-Andéol. Passant près du Cheylard, où il est mentionné en 1448, l'*itinere regale* arrive à Bourg-Saint-Andéol<sup>(4788)</sup>.

Dès son entrée dans la ville de Bourg-Saint-Andéol dont elle constitue l'axe de développement, la route prend le nom d'*Itinere Recto*, le long duquel se trouvent plusieurs auberges, comme en 1448 celle des Deux Pommes, et l'hôpital du Saint-Esprit<sup>(4789)</sup>. De là, la route arrive à la *Platea del Trivo*, la place des trois routes, où se retrouve le chemin de Viviers, celui de Pont-Saint-Esprit et celui de Saint-Remèze<sup>(4790)</sup>.

Le péage de Bourg, détenu par l'évêque de Viviers, est mentionné à partir de 1241<sup>(4791)</sup>. Détenant ce droit au titre des *regalia* concédées par Conrad III en 1177<sup>(4792)</sup>, on peut penser que dès lors, le péage existe. Par la suite en 1252, pressé par les dettes suite à l'achat du château de Sampzon, l'évêque vend partiellement son péage de Bourg à

<sup>4786</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval*, op. cit., t. I, vol. II, p. 452.

<sup>4787</sup> ) Bourg-Saint-Andéol, cadastre de 1827, section A<sup>2</sup> dite de Rochecolombe.

<sup>4788</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1, f°137v°.

<sup>4789</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1, f°2.

<sup>4790</sup> AN, 3AP, H22, f°240. Ancienne cote citée par Courteault : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit. Les pièces du fonds Nicolay, essentielles à la connaissance de Bourg-Saint-Andéol, n'ont pu être consultées. Ce dernier, déposé aux Archives Nationales, ne peut être communiqué qu'avec l'accord de la famille. En outre, aucun inventaire précis n'en détaille la composition. Nous avons donc malheureusement dû nous limiter aux analyses données dans Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol; essai sur la constitution et l'état social d'une ville du Midi de la France au Moyen Age*, introduction à l'histoire de la maison Nicolay, op. cit., et Boislisle (A.-M.) : *Histoire de la maison de Nicolay*, op. cit.

<sup>4791</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 53.

<sup>4792</sup> ) *Gallia Christiana Novissima*, t. XVI, Instrumenta. col. 224.

plusieurs bourgeois du lieu <sup>(4793)</sup>, il en garde toutefois une large part, puisqu'en 1263, il le présente comme caution au comte de Valentinois, associé aux péages de Viviers, du Teil, et à plusieurs autres se percevant en Tricastin <sup>(4794)</sup>. Par la suite, en 1289, il en rachète une part à ces mêmes bourgeois bourguésans <sup>(4795)</sup>. En 1368, c'est d'ailleurs lui qui concède des franchises au péage de Bourg aux habitants de sa cité, où ils pourront passer sans rien payer, sauf pour les bateaux de sel <sup>(4796)</sup>. En 1373, il en afferme la perception, uniquement pour les droits par terre, pendant une durée de deux ans, à *Ahouti Symondi*, bourgeois de Bourg-Saint-Andéol <sup>(4797)</sup>, de même en 1450 <sup>(4798)</sup>.

A la fin du XV<sup>e</sup> siècle, la différence est faite entre le péage épiscopal et celui dite « *dels nobles* », s'apparentant probablement aux péages des « Gentilshommes » perçus à Baix ou à Serrières et semblant être issu d'un démembrement du droit épiscopal. Ainsi, en 1488, noble Jean Fayn vend à Michel Vincent ce qu'il possède *in pedagio dicto dels nobles* <sup>(4799)</sup>.

### Le port de Bourg-Saint-Andéol

Sans développer ici de propos sur les origines de la ville de Bourg-Saint-Andéol <sup>(4800)</sup>, retenons qu'un port est peut-être mentionné dès 877, lorsque l'empereur Charles le Chauve, à la demande du duc Boson, confirme l'église Saint-Vincent de Viviers dans diverses possessions, parmi lesquelles figurent *silvis et insulis et manso ex Burguitate (Bourg-Saint-Andéol) et portum de utraque parte* <sup>(4801)</sup>. Néanmoins, ce diplôme est à considérer avec prudence, surtout en ce qui concerne *Burguitate*. En effet, aucun original ou aucune copie ancienne n'en est connu, et il nous est livré uniquement par des copies modernes ne concordant pas. L'une d'elle ignore les biens situés vers *Burguitate*. On ne peut donc nier un risque d'interpolation, même s'il est impossible à prouver. Ensuite, il faut attendre 1246 pour que le port soit à nouveau mentionné dans un compromis entre Laurent, évêque de Saint-Paul-Trois-Châteaux, et Pons Petit, recteur de l'église de

<sup>4793</sup> ) B.N.F., Collection Baluze, Ms 19, f° 102.

<sup>4794</sup> ) AD 38, B 3526.

<sup>4795</sup> ) Columbi (J.) : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium*, op. cit., p. 132.

<sup>4796</sup> ) AM Viviers, AA 1, n°6.

<sup>4797</sup> ) AN, 3AP, 76H. Ancienne cote citée par Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit.

<sup>4798</sup> ) AN, 3AP, 67H, f°78. Ancienne cote citée par Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit.

<sup>4799</sup> ) AN, 3AP, 16H. Ancienne cote citée par Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit.

<sup>4800</sup> ) Sur cette question, cf. t. I, p. 475-477.

<sup>4801</sup> ) Giry (A.), Prou (M.), Lot (F.), Tessier (G.) : *Recueil des actes de Charles II le Chauve*, op. cit., t. 2, n° 443 ; *Galia Christiana Novissima*, t. 16, instrumenta, col. 221-222 ; *Recueil des Historiens des Gaules et de la France*, t. 8, p. 672-673.

Saint-Jean-Baptiste de Pierrelatte, d'une part et Jacques *Mareani* de Bourg-Saint-Andéol, d'autre part, portant sur les dîmes de deux terres situées *apud Berram* confrontées au nord par la voie publique allant de la *Berra* au port de Bourg-Saint-Andéol <sup>(4802)</sup>. De même, il est question en 1287 d'un chemin allant de La Palud, en rive gauche du Rhône, jusqu'à Bourg-Saint-Andéol, ce qui implique la présence d'un point de traversée au droit de la ville <sup>(4803)</sup>. En 1321, les coseigneurs de Bourg-Saint-Andéol permettent à Etienne Chapel de bâtir vers le Rhône, entre le portail de la Lèche et le Barri, une construction entourée de murs, à condition qu'il accepte que les bateaux puissent accoster au pilier qu'il envisage de mettre en avancée sur le fleuve, et moyennant une redevance de deux sous et six deniers par an <sup>(4804)</sup>. Ne possédant pas l'acte complet qui au début du XX<sup>e</sup> siècle semble conservé chez un particulier, il nous est difficile de savoir à quoi correspond ce « pilier » en bordure du fleuve, mais il est vraisemblable de proposer qu'il s'agisse d'une *tralha*, située à proximité même des remparts de la ville, à l'emplacement du port.

Outre les droits de port détenus par l'évêque et par divers bourgeois, le compoix de Bourg de 1448 laisse entrevoir une situation proche de celle du port de Saint-Pierre-du-Bourg déjà évoquée. En effet, au compte de Pierre Jaulet figure, outre divers fonds, le *passum et nauterium* <sup>(4805)</sup>. Un certain nombre d'habitants auraient donc le droit de passer le fleuve moyennant finances, cette activité étant reconnue puisque faisant l'objet d'une consignation au compoix. Il ne faut cependant pas surestimer son importance dans le cas de Pierre Jaulet, puisqu'il est *estimatum ad nichil*.

Le port de Bourg-Saint-Andéol semble être d'importance moyenne, bien qu'il compte au nombre des ports et passages de la sénéchaussée de Beaucaire en 1435 <sup>(4806)</sup>. Au XV<sup>e</sup> siècle, nous savons que le port est utilisé par les Auvergnats transportant du cheptel bovin jusqu'en Provence, la traversée de l'un d'eux donnant lieu à litige au sujet de 12 s et 9 deniers de droit de pontonnage en 1458 <sup>(4807)</sup>. En effet, nous avons expliqué que la route venant de Vallon et Saint-Remèze ne connaît qu'un développement médiocre, jouant un rôle avant tout local. Les nombreuses possessions des Bourguésans en Tricastin et l'extension de la paroisse Saint-Andéol outre Rhône justifient d'ailleurs son existence à elles seules.

### De Bourg-Saint-Andéol au port d'Ardèche

<sup>4802</sup> ) *Cartulaire de Saint-Paul-Trois-Châteaux*, *op. cit.*, n° 160 p.

<sup>4803</sup> ) AD 13, 56 H 4584.

<sup>4804</sup> ) Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, *op. cit.*, p. 30.

<sup>4805</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 1, f° 10v°.

<sup>4806</sup> ) Ménard (L.) : *Histoire civile, ecclésiastique et littéraire de la ville de Nîmes, avec des notes et des preuves*, *op. cit.*, t. 3, p. 254.

<sup>4807</sup> ) AN, 3AP, ancienne cote 7H, f° 82. Cité par Courteault(H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, *op. cit.*

Au sud de Bourg, on peut proposer l'existence de deux tracés bien différenciés, l'un passant par Saint-Etienne-de-Dion, le principal, l'autre passant par Saint-Marcel-d'Ardèche. Les comptes consulaires du milieu du XVII<sup>e</sup> siècle permettent de bien les différencier et ne laissent subsister aucun doute sur le fait qu'il s'agisse de deux tracés différents <sup>(4808)</sup>.

Le tracé principal quitte Bourg-Saint-Andéol par la porte de Tourne, puis, en se confondant avec la R.N. 86, traverse ce ruisseau en passant devant la maladrerie de Bourg, attestée dès 1158 <sup>(4809)</sup>, l'hôpital Saint-Jean, fondé peu avant 1153 <sup>(4810)</sup>, et enfin, les tanneries et moulins à tan <sup>(4811)</sup>. De là, la route passe à Pontpierre, puis en gardant approximativement le tracé de la R.N. 86, s'approche de l'église Saint-Etienne-de-Dion. A ce niveau, la R.N. 86 contourne l'oppidum de Dion par l'est, mais elle n'est pas encore construite en 1827. La route principale passe alors par Libian, à l'ouest du site. Ce n'est pas là non plus le tracé médiéval. Elle figure au cadastre sous le nom de « grande route de Pont-Saint-Esprit à Bourg-Saint-Andéol », mais sa mauvaise inscription dans le parcellaire interdit d'en faire un axe ancien. Le tracé précédent, issu du Moyen Age, est à chercher au sud de Saint-Etienne-de-Dion, traversant probablement l'oppidum sur lequel s'est implantée l'église paroissiale. Un hôpital y existait d'ailleurs au milieu du XIII<sup>e</sup> siècle. En effet, la vente d'une part du péage de Fermigières consentie par Béraud de Vernon, *miles* de Saint-Marcel, à Pons Salabard, est conclue *apud domum hospitalis Sancti Stephani in ecclesia Sancti Stephani*, le recteur de l'hôpital figurant au nombre des témoins <sup>(4812)</sup>. La route figure encore au cadastre sous le nom « d'ancien chemin de Pont-Saint-Esprit à Saint-Etienne-de-Dion » <sup>(4813)</sup>. De Dion au Port d'Ardèche, on peut encore nettement suivre ce chemin par Bransas, La Malotière, où se trouvait probablement la maladrerie de Saint-Marcel, puis pour finir Mélinas.

Le second chemin que l'on puisse suivre de Bourg au port d'Ardèche se sépare du premier une fois franchi le ruisseau de Pontpierre et se dirige vers Saint-Marcel par Vinsas et La Combe. Ensuite, au sud de Saint-Marcel, il gagne Saint-Just en passant par Le Fez et Croix-Blanche. Au sud de Saint-Just, « l'ancienne grande route » est encore nette sur le cadastre se dirigeant jusqu'au bord de l'Ardèche au lieu-dit de Bordelet <sup>(4814)</sup>.

L'Île de Fermigière, située au droit de Saint-Etienne-de-Dion et de Saint-Marcel-d'Ardèche, d'ailleurs actuellement appelée Île de Saint-Etienne-de-Dion, est

<sup>4808</sup> ) AM Bourg-Saint-Andéol, CC 101.

<sup>4809</sup> ) Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit., p. 82.

<sup>4810</sup> ) *Ibidem* p. 84.

<sup>4811</sup> ) Archives privées Allard, acte cité par Courteault (H.) : *Le Bourg-Saint-Andéol...*, op. cit., p. 24.

<sup>4812</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3071/2 ; AD 34, C 8666.

<sup>4813</sup> ) Saint-Marcel-d'Ardèche, cadastre de 1829, section C de Branchas.

<sup>4814</sup> ) Saint-Just, cadastre de 1829, section A dite de Joinnade.

prétexte à la perception d'un péage. Ce dernier est attesté dès 1226, lorsque Raymond de Vernon, *miles* de Saint-Marcel, vend à Pons *Marroani junior*, de Bourg, la moitié du péage qu'il a coutume de prélever sur l'île de *Formigerii*, portant sur toute barque remontant le Rhône chargée de sel, distinction étant faite au niveau du tarif entre celles munies d'un gouvernail et celles qui en sont dépourvues<sup>(4815)</sup>. Par la suite, ce droit fait encore l'objet de plusieurs transactions et cessions. Ainsi, en 1250, Pons de Mondragon et son fils cèdent à Pierre de Salabard, bourgeois de Bourg, la moitié de leurs droits sur le seul passant à Fromigères<sup>(4816)</sup>. En 1253, c'est Béraud de Vernon, *miles* de Saint-Marcel qui cède à Pons Salabard *junior* une part du péage<sup>(4817)</sup>. La même année, Raymond de Vernon cède à son tour une part de ses droits à Pons *Marroani*, portion de péage consistant en 13 sous melgoriens perçus sur chaque bateau remontant le Rhône, chargé de sel ou d'autres marchandises, moyennant la somme de 40 livres 10 sous<sup>(4818)</sup>. Pour finir, en 1256, c'est encore Pons Saladard *junior*, qui achète une nouvelle part de péage à Béraud de Vernon<sup>(4819)</sup>.

L'ensemble de toutes ces cessions de droits met en évidence l'importance de ce péage. En effet, comment interpréter autrement que par sa rentabilité le fait que pendant plus de 50 ans, des bourgeois de Bourg s'y intéressent au point d'en acheter systématiquement les droits à plusieurs reprises ? Pour autant que l'on puisse en juger, ce péage est très spécialisé, portant spécifiquement sur les embarcations chargées de sel, mais semblant ignorer le trafic terrestre et les autres marchandises transportées sur le fleuve. Peut-être peut-on supposer que cette situation soit liée au fait que Fromigères n'est pas un péage de plein droit, portant sur tous les produits traversant une juridiction, mais une fraction des droits épiscopaux de Viviers concédée à un moment donné, comme on le constate à Bourg-Saint-Andéol, au profit des bourgeois du lieu. La confirmation des *regalia* accordée à l'évêque de Viviers en 1235 par l'empereur Frédéric II est très claire à ce sujet : le péage de l'évêque tant par terre que par eau s'étend sur tout le rivage rhodanien *per Dunzeram et Burgum Sancti Andeoli usque ad flumen Arduchii veteris, quod est limes Imperii, et similiter per Vivarium et Tili*<sup>(4820)</sup>. Ce péage se perçoit d'ailleurs le plus souvent à Bourg-Saint-Andéol. En effet, en 1253, la cession que Raymond de Vernon, *miles* de Saint-Marcel, consent en faveur de Pons *Marroani* comporte une clause autorisant ce dernier à le percevoir soit aux îles de Fermigières, soit à Bourg-Saint-Andéol, ou bien en tout autre endroit que l'acquéreur trouvera bon<sup>(4821)</sup>. De

<sup>4815</sup> ) AD 34, C 8666 ; AN H<sup>4</sup> 3071/2.

<sup>4816</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3071/2.

<sup>4817</sup> ) AD 34, C 8666 ; AN H<sup>4</sup> 3071/2.

<sup>4818</sup> ) AN H<sup>4</sup> 3071/2.

<sup>4819</sup> ) AD 34, C 8666 ; AN H<sup>4</sup> 3071/2.

<sup>4820</sup> ) Columbi (J.) : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium, op. cit.*, p. 126.

<sup>4821</sup> ) AN, H<sup>4</sup> 3071/2.

même, en 1488, Jean Nicolay, obtient un mandement royal contre les débiteurs du péage qui lui est dû, alors qu'il est « recepveur du péage du sel de Boix Sabrenenc, Formigières et le Bourg-Saint-Andéol »<sup>(4822)</sup>.

### Le port de Saint-Marcel

Saint-Marcel-d'Ardèche possède un port rhodanien à ne pas confondre avec le « Port d'Ardèche », permettant de traverser cette rivière. Mal renseigné, il n'apparaît que dans une vente de bois à livrer au port du Rhône de Saint-Marcel à la fin des années 1460<sup>(4823)</sup>.

Ce n'est donc manifestement qu'un débarcadère très limité, destiné au trafic local, auquel est peut-être simplement associé un bac « volant » permettant de rejoindre le port de La Palud, situé en vis-à-vis de l'autre côté du fleuve. Faiblement structuré, il est difficile de le localiser, mais on peut penser qu'il était situé au niveau de Saint-Marcel, vers le quartier de La Michelonne, l'ancien rivage présentant ici plusieurs circonvolutions susceptibles de l'abriter.

### Le port d'Ardèche

A la différence du port rhodanien de Saint-Marcel, rarement mentionné, le port d'Ardèche figure très souvent dans la documentation. Dès 1238, Guillaume de Naves et son épouse Vienne de Balazuc cèdent à la commanderie hospitalière de Trignan une *bastida* située entre Saint-Just et l'Ardèche, bastide à laquelle ils associent divers biens et droits dont le port de Saint-Véran, sur l'Ardèche<sup>(4824)</sup>. Ensuite, en 1260 Hermessende, femme de Guillaume Martorel, et Eleazar de Sabran, reconnaissent tenir de l'évêque d'Uzès divers droits dont le *porte Ardechia qui est in tenemento de Campanis*<sup>(4825)</sup>, hommage renouvelé dans les mêmes termes par Eleazar en 1280<sup>(4826)</sup>. Bien plus tard, en 1351, le port d'Ardèche est pour partie entre les mains d'un bourgeois de Bourg-Saint-Andéol, Rostaing Duc, qui cède alors au chapitre de Viviers et à l'université des chanoines et clercs, le tiers d'un *desauchani* du port et de l'Ardèche, à Saint-Just, qu'il tient en alleu<sup>(4827)</sup>.

Où localiser ce port ? Il est très difficile d'y répondre, ne serait-ce que du fait des fluctuations du confluent de l'Ardèche et du Rhône et en tout état de cause, il est très

<sup>4822</sup> ) AN, 3 AP, cité par Boislisle (A.-M.) : *Histoire de la maison de Nicolay, op. cit.*, vol. 1, p. 27, n°30.

<sup>4823</sup> ) Rossiaud (J.) : *Réalités et imaginaire d'un fleuve. Recherches sur le Rhône médiéval, op. cit.*, t. I, vol. II, p. 455.

<sup>4824</sup> ) AD 13, 56 H 4589 ; AN, K 1175, n°3.

<sup>4825</sup> ) AN, 265 AP 59, dossier 1, n° 438 ; Chassin du Guerny (J.), Pellet (J.) : *Inventaire des archives de l'évêché d'Uzès en 1578, op. cit.*, n° 133 p. 15.

<sup>4826</sup> ) Chassin du Guerny (J.), Pellet (J.) : *Inventaire des archives de l'évêché d'Uzès en 1578, op. cit.*, n° 1200 p. 116

<sup>4827</sup> ) AD 07, 2E 7630, f°70v°.

mobile, ce dont témoigne une enquête de 1691. Elle indique que le bac se trouve alors au lieu-dit du Sablas, mais que lorsque l'Ardèche « est forte, il faut monter le bateau à plus de 500 toises plus haut... ; lorsque la rivière n'est ni trop forte ni trop basse, on met le port beaucoup plus bas en sorte que du champ on peut aborder facilement tous les endroits où se peut trouver le port, en quelque état que soit la rivière... »<sup>(4828)</sup>. Un plan contemporain de l'enquête permet de le localiser sommairement, au sud de Baladun<sup>(4829)</sup>. En 1235, il est d'ailleurs question du *flumen Arduchii veteris, quo est limes Imperii*<sup>(4830)</sup>, signalant un changement de lit définitif, puis en 1336, les habitants de Saint-Just s'attache à changer l'emplacement du port<sup>(4831)</sup>, et qu'en 1475, on sait que le Rhône *importavit maximam partem terre*<sup>(4832)</sup>, imposant probablement des réaménagements du point de traversée.

En 1238, il est localisé au lieu-dit de Saint-Véran, alors que l'Ardèche coule non loin de Baladun<sup>(4833)</sup>. Par la suite, en 1280, le port d'Ardèche est associé au territoire de *Campanis*, actuellement Champagne, et en 1351, il est dit port de Saint-Just. Ces trois localisations successives témoignent des déplacements du port au gré des atterrissements et des ensablements du lit de l'Ardèche, fluctuations qui deviennent tangibles en 1493, alors que le « port vieux » de l'Ardèche est mentionné dans une transaction fixant les limites de Pont-Saint-Esprit et de Saint-Paulet-de-Caisson<sup>(4834)</sup>. C'est donc une zone large qu'il faut cerner pour y placer les différents points de traversée successifs. En tenant compte de tous ces éléments et du réseau viaire arrivant à proximité de l'Ardèche, on peut penser que selon les périodes, le bac a oscillé de Mélinas, en aval, à Baladun en amont, se fixant finalement dans ce dernier secteur à la fin du Moyen Age et à l'époque moderne. En effet, à partir de la fin du XV<sup>e</sup> siècle, il ne semble plus se déplacer sensiblement, tout en connaissant encore sans doute des fluctuations mineures. La limite des territoires de Pont-Saint-Esprit et de Saint-Paulet-de-Caisson, que l'on peut suivre encore à l'heure actuelle est fixée en 1493 : elle suit la route royale de Bourg-Saint-Andéol à Bagnols, passant par le nouveau port d'Ardèche. Ceci permet d'affirmer qu'il est déjà globalement au niveau du pont actuel, à quelques centaines de mètres près<sup>(4835)</sup>.

<sup>4828</sup> ) AD 07, 2E 16332 ; acte communiqué par M. Alain Fambon.

<sup>4829</sup> ) AM de Saint-Marcel-d'Ardèche, non coté. Plan reproduit dans Fambon (A.) : « Le passage de la rivière Ardèche à son embouchure », art. cité, p. 23.

<sup>4830</sup> ) Columbi (J.) : *De rebus gestis episcoporum Vivariensium, op. cit.*, p. 126.

<sup>4831</sup> ) Régny (J.) : « Catalogue des actes de la commanderie de Saint-Jean de Trignan, 1156-1495 », art. cité, n° 57.

<sup>4832</sup> AN, 3 AP, cité par Boislisle (A.-M.) : *Histoire de la maison de Nicolay, op. cit.*, vol. 1, p. 20, n°25.

<sup>4833</sup> ) AD 13, 56 H 4589 ; AN, K 1175, n°3.

<sup>4834</sup> ) AM Pont-Saint-Esprit, AA 2, n°3.

<sup>4835</sup> ) AM Pont-Saint-Esprit, AA 2, n°3.



Quelques tentatives pour construire un pont semblent avoir vu le jour à l'extrême fin du Moyen Age, puisque les Etats du Vivarais, réunis le 27 novembre 1500 à Baix, allouent un subside de 40 livres « à l'oeuvre du pont que Monseigneur de Saint-Remèze est en train de construire sur la rivière d'Ardèche »<sup>(4836)</sup>. Néanmoins, cette tentative, bien que nous ne puissions en connaître le devenir exact, a été vouée à l'échec. En effet, il faut attendre 1754 pour que le premier pont voit le jour, au prix de difficultés immenses<sup>(4837)</sup>. Et encore, ce n'est qu'avec la construction du XIX<sup>e</sup> siècle que le problème de la traversée de l'Ardèche est résolu.

Quittant alors le Vivarais, la route entre en Uzège. Au sud de l'Ardèche, le tracé de la route royale de Bourg-Saint-Andéol à Bagnols, ainsi qu'elle est mentionnée en 1437<sup>(4838)</sup>, ne passe pas par Pont-Saint-Esprit, mais évite la ville par l'ouest, longeant la maladrerie située à la croisée de la route rhodanienne avec celle conduisant au pied des Cévennes<sup>(4839)</sup>.

La route du Rhône est incontestablement la plus importante du Vivarais, au moins du fait de la présence de la voie d'eau, ainsi qu'en témoignent les nombreux ports que nous avons identifiés. Toute importance confondue, ce sont vingt-quatre points de traversée et d'accostage qui ouvrent le Vivarais sur le fleuve ou sa rive gauche, soit plus d'un pour six kilomètres en moyenne. Le nombre de péages est aussi conséquent : dix-neuf assurés, soit un pour sept kilomètres en moyenne.

La route de la vallée du Rhône est assurément d'origine antique. Plusieurs découvertes de bornes milliaires l'attestent. Ainsi, deux bornes ont été retrouvées à Arras, puis une à Tournon, trois à Cruas, une à Meysse, une à Rochemaure, une aux environs du Teil, une à Viviers, et pour finir, une à Bourg-Saint-Andéol<sup>(4840)</sup>. Outre ces milliaires, la route passe sur plusieurs ponts dont les caractéristiques architecturales ne permettent pas de douter de leur antiquité. Il en va ainsi de celui de Viviers, sur l'Escoutay, mais aussi de celui du Pouzin sur l'Ouvèze, et probablement de ceux de Pontpierre et Tournon. Plusieurs modifications de tracés sont néanmoins perceptibles entre le tracé antique et la route médiévale. Sans les détailler toutes à nouveau ici, retenons de probables changements à Saint-Jean-de-Muzols, ou sur les sections Tournon/Mauves, Cornas/Saint-Péray et Bourg-Saint-Andéol/Saint-Just. Dans tous les cas, la route la plus ancienne que l'on puisse identifier, correspondant probablement à l'axe antique, chemine directement au bord du fleuve, ignorant les pôles d'habitat postérieurs qui ont par la suite attiré le réseau routier. Ainsi, le « chemin des Mulets », correspondant à la route antique au niveau de Saint-Péray et Cornas ignore ces deux villages alors que le chemin médiéval y passe. Il en est par exemple de même au nord à Mauves, ou au sud, à

<sup>4836</sup> ) Rouchier (J.), Régné (J.) : *Histoire du Vivarais*, op. cit., t. 2, p. 451.

<sup>4837</sup> ) AD 07, C 104.

<sup>4838</sup> ) AM Pont-Saint-Esprit, AA 2, n°2.

<sup>4839</sup> ) AM Pont-Saint-Esprit, AA 2, n°3.

<sup>4840</sup> ) Napoli (J.), Rébuffat (R.) : « Les milliaires ardéchois d'Antonin le Pieux », art. cité.

Saint-Just, à Saint-Marcel-d'Ardèche et à Pont-Saint-Espirit.