

## Prendre la route. Approches sociales de la mobilité de l'Antiquité au XVIIIe siècle

Journée d'études organisée par Boris Bove, Martin Gravel, Claudia Moatti (EA 1571 « Histoire des pouvoirs, savoirs et sociétés » de l'Université de Paris 8) en collaboration avec Laurent Costa (Programme archéologie du Bassin Parisien, Arscan, UMR 7041)

### Claudia MOATTI (univ. Paris 8), Introduction

Cette journée est le fruit de la rencontre de deux programmes de recherche: le projet *Bassin Parisien* d'Arscan et le programme de recherche *Vivre en mobilité* de l'EA 1571 de Paris 8. Le programme Bassin Parisien a pour vocation de collecter des données archéo-géographiques sur une aire régionale, et la journée est l'occasion de faire valoir des données collectées récemment à propos des itinéraires des rois, tandis que le programme *Vivre en mobilité* vise à proposer une anthropologie des mobilités depuis l'Antiquité, selon une approche qui privilégie l'expérience même des migrants, leur précarité sur les routes et les mers, et dans les lieux d'accueil. Cette journée constitue la troisième de ce programme de recherche.

Le thème d'aujourd'hui, *Prendre la route. Approches sociales de la mobilité*, permet ainsi de croiser les problématiques des deux programmes, tout autant que les problèmes méthodologiques qu'elles soulèvent.

Les hommes étaient-ils égaux sur la route ? L'usage de la route est-il le même pour tous, et si discrimination il y avait, quels en étaient les critères : position sociale, genre, race ou d'autres encore ? Il ne s'agit pas seulement de considérer les conditions matérielles des déplacements (à pied, à cheval, en chariot), il faut aussi prendre en compte aussi les itinéraires, les étapes, les douanes, bref l'organisation des circulations. Les itinéraires étaient-ils indifférenciés, et les distances les mêmes pour tous ? Et comment l'historien peut-il saisir ces différences ? Nous voulons considérer ici non les voyages exceptionnels, mais les déplacements réguliers, les usages ordinaires de l'espace. A travers notre question c'est en effet l'espace qui devient l'objet de l'étude mais un objet en perpétuelle définition, un objet qualifié non en soi mais par rapport aux personnes qui se déplacent.

### Jérôme FRANCE (univ. Bordeaux-Montaigne), Pratiques fiscales et société : passer la douane dans l'empire romain.

La question de la douane n'est pas anecdotique dans l'empire romain antique, car le prélèvement est élevé, et surtout donne lieu à des inégalités de traitement notables selon les personnes.

D'abord ils ne concernent pas sur toutes les catégories sociales, puisque les soldats, les vétérans et les officiels en déplacements en sont exemptés – ce qui donne parfois lieu à des fraudes quand des marchandises privées sont mêlées aux fournitures des armées ou du personnel de l'Etat. Tous ceux qui sont liés au service de l'empereur bénéficient donc, de fait, d'un traitement spécial à la douane.

Mais le passage de la douane donne lieu à des inégalités plus subtiles, liées par exemple à l'exercice d'une fonction publique par des personnes privées (les publicains qui prennent à ferme la douane impériale), d'autant que le contrôle des marchandises est opéré par un personnel (esclaves ou affranchis), d'un rang souvent bien moins élevé que les voyageurs. La relative impunité que leur donnent ces fonctions, conjuguée à leur culture particulière d'entrepreneurs, conduit les publicains à abuser de leur position, d'autant plus lorsque le voyageur méconnaît le monde des douanes. C'est donc moins la richesse que leur culture de la douane qui discrimine les voyageurs.

### Josiane BARBIER (univ. Paris-Ouest-Nanterre), Prendre la route à l'époque mérovingienne

On peut affirmer pour le monde mérovingien du VIe-VIIIe s. que tout le monde est mobile, sauf ceux qui sont contraints à la sédentarité, comme les moines par exemple qui ont fait vœu de clôture. Les modalités du voyage sont en revanche certainement très différenciées, les aristocrates étant probablement les plus maîtres de leurs déplacements et les plus à même de voyager confortablement en profitant du *cursus publicus* et de réquisitions coutumières.

Un dossier de textes permet d'illustrer ce propos en comparant ce que le tonlieu de Fosse-sur-Mer doit fournir aux ambassadeurs royaux de passage et aux agents du monastère de Corbie venus prendre livraison des denrées concédées par le roi Chilpéric II à Corbie en 716. Se dessine ainsi un régime alimentaire différencié : les moines perçoivent de l'huile, beaucoup d'épices, du papyrus et du cuir sur les recettes de cette douane, tandis que les agents laïcs venus chercher les marchandises ont droit à moins d'épices, mais du lard et de la viande ordinaire (chèvre, poulet), tandis que les ambassadeurs royaux peuvent bénéficier pour leurs repas de toutes les épices disponibles mais aussi de viande de qualité (porcelets, agneaux, oies, faisans).

Ce document permet aussi de montrer la forte continuité de l'époque mérovingienne avec l'époque antique dans la culture de la route : le commerce à longue distance fonctionne toujours, de même que les équipements et le *cursus publicus*.

### Léonard DAUPHANT (univ. Lorraine), Des chemins qui ne se croisent pas? Les échelles de la circulation dans le royaume de France et sur ses marges à la fin du Moyen Âge

R. Mesqui, R.H. Bautier, J. Meyer ont noté la hiérarchisation du réseau routier et une perméabilité différentielle de l'espace, en mettant en avant des problèmes techniques mais ne serait-elles pas aussi sociologiques ?

La culture routière des élites évoque en effet surtout les grands chemins, et pensent l'espace à partir de ces grands axes, des nœuds de communications ou des seuils douaniers. Elles circulent sur ces axes familiers.

La culture populaire de la route est difficile à saisir en revanche. On constate d'abord que le peuple passe par des chemins où on ne l'attend pas : à travers les lignes de front, les forêts obscures, brefs des zones mal contrôlées par le pouvoir. Mais on constate aussi que le peuple ne passe par des chemins où on l'attend : un pont sur la Loire ne semble guère emprunté par des paysans qui se marient, travaillent et meurent toujours sur la même rive.

Le cas d'une seigneurie jurassienne permet de noter le rapport différencié aux sentiers perdus des élites et des manants : l'enquête montre que le seigneur n'est jamais allé dans les coins les plus reculés de sa seigneurie, au contraire des bûcherons, cueilleurs de poix et les chasseurs. Surtout, ces derniers ont d'eux-mêmes institué des repères et posés les bornes de la seigneurie, sans que le seigneur ait pris part à leur initiative. Cette seigneurie mal contrôlée semble être un cas limite qui invite à se méfier des effets de sources : ces sentiers hors d'atteinte sont-ils la norme ou l'exception ?

[Boris BOVE \(univ. Paris 8\) , Laurent COSTA \(Arscan\), "Ce que les itinéraires royaux apprennent sur les déplacements ordinaires vers 1400"](#)

La numérisation des itinéraires des rois de France permet d'interroger la spécificité de la mobilité royale en termes quantitatifs et géographiques. On suppose que cette spécificité est forte, du fait de l'importante domesticité qui suit le souverain vers 1400 : son Hôtel compte jusqu'à 600 personnes et il est suivi dans ses déplacements par une caravane d'une quinzaine de chariots au moins. Dans ces conditions, on n'est pas surpris qu'il se déplace au rythme des caravanes marchandes, avec des étapes moyennes de 25 km par jour. On l'est plus que sa mobilité soit insensible aux saisons, qui ne semblent pas une contrainte.

Dans ce contexte on peut faire l'hypothèse qu'il n'emprunte que les grands chemins construits tels que les définis Beaumanoir au XIIIe s. (de type IV, V, VI), Pour le vérifier, on a dû constituer un référentiel géographique de la hiérarchie des voies vers 1400 à partir de *La Guide des chemins de France* de Charles Estienne (1552) et des routes principales telles qu'établies par Cassini et Louis Capitaine à la fin du XVIIIe s. La comparaison montre qu'en effet, pour se rendre en Flandre à l'ost ou pour des visites diplomatiques, le roi emprunte les grands chemins, mais le voyage du sacre est un contre-exemple troublant : ni Charles VI, ni Philippe de Valois, ni Philippe le Bel n'empruntent une route signalée par Estienne ou Cassini ! La caravane royale est donc capable de passer par des chemins secondaires et le SIG permet de mesurer que cela est tout à fait ordinaire : 44 à 54% des lieux fréquentés par ces trois rois se trouvent éloignés d'une route tracée par Cassini. Les rois voyagent donc autant sur les grands chemins, que sur des routes secondaires – les sources ne permettent cependant pas de dire jusqu'à quel niveau de petite route la caravane royale peut descendre sans s'embourber.

[Sandrine ROBERT \(EHESS\), « Les chasse-marées sur la route, ou comment réduire la distance dans l'approvisionnement de la marée au Moyen-Age et à l'époque moderne](#)

Les chasse-marées sont des commerçants qui se chargent d'approvisionner Paris en poisson de mer frais à partir des ports normands, à 200 km en moyenne, alors que les circuits d'approvisionnement ordinaires ne permettent pas d'apporter du poisson frais à plus de 100 km. Cela nécessite donc une organisation particulière pour résoudre le problème du délai de livraison, limité à 36 heures maximum, avec une arrivée dans la capitale avant prime.

Les chasse-marées vont s'organiser pour réduire le temps de transport en imposant le monopole de l'achat et de la vente, en centralisant la vente aux Halles à Paris, en fluidifiant la circulation en obtenant du roi des privilèges pour interdire les prises opérées par les grands seigneurs sur le trajet et par une logistique très organisée : le poisson est tassé dans des paniers

d'osier portés par des chevaux ou en fourgons avec un fond de cordage et le trajet se fait sans interruption, jour et nuit, et par un système de relais tant en hommes comme en animaux de bats, car couvrir la distance dans le temps imparti suppose une progression ininterrompue de 5 à 7 km/h des chasse-marées à pied poussant les bêtes devant eux.

Le point notable de ce phénomène, c'est que ce tour de force logistique ne passe pas par une amélioration des routes, mais par une organisation collective particulière : les chasse-marées passent par des itinéraires spécifiques qui contournent les villes dont la clôture nocturne pourrait être un obstacle ; l'étude des micro-toponymes montre que en effet ces itinéraires empruntent un faisceau de (petits) chemins différents dans un couloir de 6 km. Il n'y a pas de prise en charge des routes par le pouvoir avant 1696, ni d'ailleurs de prise en charge de l'approvisionnement en poisson de mer par le roi, qui le laisse entièrement à l'initiative privée – tout juste se contente-il d'accorder quelques exemptions de prise. L'organisation collective des chasse-marées reste cependant mystérieux, faute de statut corporatif.

### Martin GRAVEL (univ. Paris 8), *Considérations sur les invariants des modes de déplacements avant l'ère industrielle*

Cet essai propose de remplacer la présence ou l'absence d'institution de poste comme premier critère d'étude, par la base stable des invariants mécaniques et physiologiques propre aux déplacements humains. L'histoire des institutions est digne d'intérêt, c'est une évidence, mais il faut mesurer précisément les effets de l'institutionnalisation sur les pratiques, plutôt que supposer qu'elle détermine jusqu'à l'existence de ces pratiques. L'institution postale des temps préindustriels permettait à ses organisateurs d'atteindre régulièrement des vitesses de transmission exceptionnelles, sur des trajets et dans des situations précises, rien de plus, rien de moins. En temps normal, les voyageurs et les nouvelles se déplacent au rythme déterminé par les invariants dont il a été question, avec ou sans service postal.

Sur la base de ces invariants, il devient possible d'engager des comparaisons fructueuses, pour autant que l'on reste dans l'espace et le temps des transports non motorisés. C'est ce que suggère le croisement des expériences de voyages des missionnaires de la Germanie du VIII<sup>e</sup> siècle et du Canada du XIX<sup>e</sup>. En principe, elles devraient se trouver dans deux univers distincts. En pratique, elles semblent déterminées par deux facteurs communs : les invariants des transports et le prisme de la culture chrétienne de la mission. Au-delà de cette expérience et de ce regard communs, des différences majeures se révèlent, sur d'autres critères, comme ceux de la mise en récit et de la conception du temps.

L'approche comparative confirme qu'avant l'invention du moteur à vapeur, l'histoire du mouvement était déterminée par des invariants physiologiques et techniques. Notamment, elle montre que lorsqu'il est question de vitesse de déplacement, l'histoire est immobile, ou presque, tant que l'homme dépend du cheval, de la voile ou de ses muscles. De fait, les études portant sur des espaces spécifiques devraient éviter les distinctions trop strictes, et considérer plutôt que les variations dans la vitesse normale des déplacements se produisent dans les limites d'un *ambitus* beaucoup plus restreint qu'on a voulu le croire (mythe d'un haut Moyen Âge lent). De façon générale, l'expérience physique du voyage possède aussi de ces invariants, qui devraient encourager un traitement géographique et chronologique aussi vaste que possible de notre sujet.

## Conclusion

Ces communications confirment l'hypothèse d'usages différenciés de la route tant par le niveau du rang social que le niveau de culture, mais ils ont aussi fait apparaître un clivage assez net parmi les participants qui oppose, non pas les périodes entre elles ou les historiens aux archéologues, mais plutôt les tenants d'une circulation différentielle sur des tracés précis et hiérarchisés (dont l'archétype est la voie romaine, destinée aux élites et aux convois lourds), des tenants d'une circulation en faisceau sur des tracés variés avec une corrélation molle entre type de tracé et de moyen de transport (donc hiérarchie socio-professionnelle). Ce débat passionnant mérite d'être exploré plus avant pour surmonter les effets de source.