

Séminaire Paris au Moyen Âge

Séance introductive au thème des circulations des hommes, des biens et des nouvelles à Paris

7 novembre 2014

- **Boris Bove (Univ. Paris VIII) et Hélène Noizet (Univ. Paris I), « Etat de l'art sur les circulations en ville au Moyen âge ».**

Le thème de l'année ne correspond pas à un champ historiographique bien défini, mais en regroupe plusieurs, aussi bien l'économie, la religion, que l'archéologie... Il faut distinguer « circulations » et « voyage ». La circulation suppose le retour au point de départ, alors que le voyage se pense comme une ligne droite. La bibliographie sur le/les voyage(s) est abondante, mais pas celle sur la/les circulation(s). Le pluriel a été choisi (circulations), car il est difficile de séparer les êtres humains, les biens et marchandises, les nouvelles. Les circulations concernent tous les humains au Moyen Âge et principalement ceux vivants en ville. Paris est né du fleuve et de la route. S'il est relativement aisé de concevoir les circulations extérieures, les circulations internes sont plus difficiles à percevoir.

I. Les circulations dans les sciences sociales

Au début du XX^e siècle, le thème des circulations a été abordé par les tenants de l'urbanisme (terme apparu en 1910). Pour Le Corbusier (1933), il fallait supprimer la rue pour permettre les circulations. Ces dernières étant essentielles à l'Homme, les autoroutes semblaient nécessaires (arrivée de l'automobile). Cette primauté accordée à la circulation prend ses racines à la renaissance. A côté de cet urbanisme des architectes, s'affirme un urbanisme anthropologique autour de M. Poète (1924-1931) qui a participé à la fondation de l'enseignement de l'urbanisme. Il veut une histoire des villes dans laquelle il privilégie les circulations. En bref, la route/le chemin fait la ville, avec un intérêt pour les voies qui supportent les flux commerciaux. La route est vue comme un agent civilisateur. C'est la même approche chez A. Pirenne. En géographie les réflexions sont similaires comme on le voit avec Blanchard (1928).

Depuis les années 1990, on remarque une convergence des différentes sciences sociales. Le nœud est l'association entre Bernard Lepetit et Denise Pumain, c'est-à-dire une accroche entre histoire urbaine et géographie. Les travaux actuels combinent une analyse régionale ou interrégionale fondée sur l'utilisation d'outils mathématiques et informatiques. En histoire contemporaine, le thème des mobilités humaines est important actuellement, combiné aux enjeux de la transition écologique et à l'augmentation de l'urbanité.

Dans les travaux des historiens, après une introduction qui cherche à localiser, la dimension spatiale est gommée dans la suite de l'étude. Pour éviter cet écueil, quelques antidotes peuvent être proposés : distinguer le flux, le tracé (itinéraire) et le modelé (nature de la voie en trois dimensions en se fondant sur l'archéologie). Une route, c'est un faisceau et non une seule voie ; c'est un élément qui s'insère dans plusieurs tracés (ex. : les deux voies parallèles entre Paris et Orléans). Le réseau viaire est constamment refait (ex. : coupe d'une voie entre Chilly-Mazarin et Massy). Il peut y avoir discontinuité temporelle : un tronçon peut être oublié pendant quelques temps puis être repris.

II. Les infrastructures : routes, rues, ports, quais, ponts et gués

1) Les voies terrestres.

Les voies romaines sont les premières à avoir attiré l'attention, particulièrement à partir des travaux fondateurs de N. Bergier (1622) qui a proposé un modèle-type de voie romaine au XVII^e siècle. Les voies non construites sont oubliées. Récemment, le groupe de recherches, coordonné par Sandrine Robert et Nicolas Verdier, sur la Dynamique et la résilience des voies en Ile-de-France a fait la synthèse bibliographique des fouilles concernant les voies en Ile-de-France. Le modèle idéal de voie est en fait un modèle illusoire. La simple bande de circulation est l'élément majoritaire (63 %) y compris pour les voies antiques. Ce type de voie se retrouve aussi bien pour les chemins vicinaux que pour les voies de grand parcours. Les différents types de circulation sont observables archéologiquement par les traces de chariot et les fers à cheval (ex. : voie Paris-Orléans), mais l'absence d'ornières n'indique pas forcément que l'on est sur une voie de petit parcours. Les fers à cheval, éléments peu pris en compte, peuvent nous renseigner sur l'utilisation des voies (ex. : vieux chemin de Rouen). Grâce à eux, deux types de circulation peuvent être détectés : les fers avec une large couverture du sabot correspondent à des chevaux de trait (pour le charroi et/ou les labours) ; les fers plus étroits sont caractéristiques des chevaux de monte. Sur une même voie cohabitent des chevaux de monte et des chevaux de trait. Un autre élément de hiérarchisation des voies : la largeur des voies, même s'il y a des variations sur un axe. Le réseau viaire parisien (Th. Vaquet) se caractérise par une largeur des rues comprise entre 3 et 8 m 40, avec la présence de goulets d'étranglement (B. Rouleau). Ph. Contamine avait donné un mémoire sur la taille des chaînes (précision de S. Roux).

2) Les voies fluviales.

La Seine a un lit à méandres et le chemin de navigation passe d'une rive à l'autre. Paris est un seuil avec trois îles et entre ces îles des bras. Pour traverser, on trouve des gués et des bacs, ainsi que des ponts (en bois ou en pierre). Les ponts en bois sont plus faciles à construire, démontables, mais se dégradent vite (une longévité max. de 50 ans) et ont une ouverture limitée des arches. Les ponts de pierre sont plus durables et peuvent porter de plus lourdes charges, mais sont plus coûteux. Ils provoquent également un effet de barrage à l'écoulement des eaux avec des effets secondaires lors des crues. Leurs chutes d'eau sont favorables à l'installation de moulins. On peut rappeler la présence d'un pont antique (sur le cardo). Le Grand Pont a été dédoublé avec le Pont aux Meuniers et le Pont-au-change. Les berges sont aménagées pour le halage, mais cette activité est incompatible avec tous les autres aménagements. Le halage est bloqué en amont de Paris par la Tournelle et, en aval, par le Grand Pont et le Louvre. Pour passer les ponts, il faut faire appel aux maîtres de pont. L'équipement portuaire parisien est réduit (la Grève), avec de simples plans inclinés. Les quais sont plus tardifs (premier quai construit sous Philippe Auguste). Au XVI^e siècle, Paris a des quais partout sauf au niveau de la Grève.

III. Les circulations en pratique

1) Circulations hors de la ville (voyages)

Pour ces circulations, il y a une exposition au musée de Cluny (Paris) du 22 octobre 2014 au 23 février 2015 intitulée : *Voyager au Moyen Âge*. Les modes de transport sont simples : à pieds ou à cheval (on remarque un essor de l'utilisation du cheval du IX^e au XII^e siècle). Le cheval coûte cher : la rosse se vend entre 5 et 9 livres en 1408. La location tourne autour de 2,5 s. par jour auxquels il faut ajouter la nourriture. Rappelons que le maçon parisien gagne 7 s. par jour. Un chevaucheur royal peut faire 200 km par jour. Le voyage se fait par chariot (marchandises) ou par litière pour les plus riches. Le voyage se fait souvent à pied, à raison de 30 km par jour.

2) Sociologie des circulations

Cl. Gauvard en avait proposé une à partir des crimes. Les moins mobiles des criminels sont les paysans (jamais au-delà de 30 km) ; viennent ensuite les artisans, les nobles, et enfin les marchands. Les femmes sont moins mobiles que les hommes, même si les femmes nobles voyagent beaucoup. Pendant les guerres, on remarque une perméabilité différente selon les catégories sociales, les paysans étant moins arrêtés que les marchands parce qu'ils connaissent des chemins vicinaux inconnus des étrangers.

3) Aire d'influence de Paris

A Paris, l'aire d'approvisionnement ne reflète pas toujours les circulations humaines puisqu'il peut y avoir des changements de transporteurs. Les propriétés des bourgeois parisiens se trouvent dans un rayon de 10 km autour de Paris. Ainsi, l'espace de la propriété bourgeoise n'est pas celui du diocèse. A partir de la carte des isochrones, on s'aperçoit que des contraintes physiques ralentissent la circulation. En général, le fleuve est plus utilisé pour les marchandises que pour les personnes, même si les marchandises passent aussi par les routes terrestres (R. H. Bautier).

La taille des navires fluviaux (ex. : sseau de 1210 de la prévôté des marchands de l'eau). Au XV^e siècle, le tonnage des bateaux de mer correspond au tonnage des bateaux de Seine, mais ces derniers sont plus étroits. Sur le fleuve, on trouve des bateaux marnois, des « foncets ». Ils sont mus par des rames ou halés.

4) Comment s'organisent les circulations en ville ?

A partir de la carte de Caroline Bourlet sur les densités de population à Paris, on remarque une dissymétrie : la population est concentrée sur la rive droite. Les métiers sont regroupés (cf. drapiers) ce qui provoque des microcirculations. L'espace urbain apparaît comme fragmenté en zones qui ont leurs propres circulations. Une hiérarchie des axes de circulation se dessine avec une concentration des hôpitaux sur l'axe de la rue Saint-Denis (C. Jehanno). Caroline Bourlet précise que l'on circule beaucoup d'une rive à l'autre, mais peut-être plus par les coches d'eau que par les ponts.

IV. Circulation des nouvelles

Ce thème a connu un renouvellement récent à travers la réflexion sur l'espace public (P. Boucheron et N. Offenstadt). En effet, l'existence d'un espace public, c'est-à-dire d'une sphère d'échange d'opinions, suppose au préalable des échanges d'information. La recherche sur l'espace public n'épuise pas toutes les dimensions de la circulation des nouvelles, mais elle permet de poser les cadres conceptuels pour appréhender cette question. Il faut d'abord distinguer espace public (social) et lieu public (sens topographique). Ensuite, certaines configurations sociales peuvent être favorables aux échanges d'opinion (la cour par ex.). Il faut distinguer information (unilatérale) et communication (multilatérale) (J. Morsel). Il faut distinguer enfin le discours officiel du discours officieux, sachant que la critique s'exprime de façon anonyme dans le peuple par la rumeur (X. Nadrigny).

Si on cherche à appliquer ces cadres à la circulation des nouvelles, il faut être attentif aux lieux où elles circulent. La place de Grève est probablement un lieu propice puisqu'elle apparaît comme un lieu communautaire dès le XII^e siècle. Il est probable que les Halles sont aussi un lieu d'échange des opinions, de débat public. Les hôpitaux peuvent-ils jouer ce rôle en favorisant des relations entre les étrangers et les confréries de bourgeois ? Il conviendra de s'arrêter aussi sur les moments particuliers pour faire circuler les nouvelles, notamment les sorties de messes, les processions, les noces, les exécutions. Les confréries sont probablement aussi des lieux d'échanges de nouvelles et

d'élaboration de l'opinion publique à Paris – raison pour laquelle elles sont incriminées après chaque révolte. Mais l'information circule aussi de façon unilatérale à travers les crieurs publics, royaux et municipaux.

Il faudrait enfin faire une part aux circulations liées au contrôle du territoire (voir la circulation des sergents du Châtelet à la fin du XV^e siècle). Il faut rappeler également les mobilités et les circulations liées à la violence (H. Skoda, *Medieval Violence. Physical Brutality in Northern France 1270-1330*, Oxford, 2013).

Les circulations religieuses ont été écartées dans le programme actuel, car elles seront abordées plus tard dans le thème suivant sur la vie religieuse à Paris.

- **Hélène Noizet, « L'axe de la rue Saint-Denis ».**

Les circulations Nord-Sud dans l'espace urbain parisien (Antiquité tardive-XIV^e siècle) sont un thème classique, mais la dynamique temporelle n'est pas claire. L'axe de circulation principal dans l'Antiquité est l'axe Saint-Martin. A partir du Haut Moyen Âge, l'axe Saint-Denis supplante ce premier axe sur la rive droite. Dans son article sur Paris au temps d'Abélard (1981), R.-H. Bautier a surévalué le rôle de Louis VI dans la restructuration de Paris.

I. Morphologie

D'après le plan Vasserot, les deux axes sont parallèles. On remarque des brisures au niveau de la Montagne Ste-Geneviève. Au nord de Paris, à l'échelle régionale, les deux voies sont parallèles jusqu'à Senlis et Creil. A l'échelle interrégionale, l'axe Saint-Martin va vers les Flandres (Cambrai/Arras) ; c'est un itinéraire de grand parcours. En ville, l'axe de Saint-Denis est moins rectiligne : on remarque un coude rue de la Harpe. Le pôle de St-Severin bloque l'axe St-Denis. La régularité de l'axe St-Martin plaide pour une continuité des flux.

II. Constitution progressive de cet axe

L'élément de jonction entre les deux rives est le Grand-Pont qui date de l'époque médiévale, le double pont datant de 1296. Le pont remonterait à l'époque de Charles le Chauve d'après A. Berty qui utilise un diplôme royal de 861. En 1905, Ferdinand Lot affirme que ce document est un faux. A partir de là, des historiens attribuent la construction du pont à Robert le Pieux. R.-H. Bautier considère que Louis VI est l'initiateur de sa construction. Th. Vacquer (1855) découvre les vestiges d'un pont, probablement celui des XII^e-XIII^e siècles, qui s'est effondré en 1296. En analysant l'acte de 861, on remarque que la falsification porte, non sur le pont, mais sur la terre de St-Germain l'Auxerrois sur la rive droite. G. Tessier a montré que la falsification était du XI^e siècle. On peut donc penser que le Grand Pont remonte à Charles le Chauve dans un contexte de réfection des ponts pour arrêter les incursions vikings.

Jusqu'au XII^e siècle, à travers l'île de la Cité, la circulation se fait de manière détournée par la rue de la Pelleterie qui longe le rempart romain à l'extérieur : des bâtiments sont accolés au Palais royal (St-Magloire et St-Eloi) et empêchent la circulation. Au début du XII^e siècle des rues sont percées sur les biens de St-Eloi en 1107-1114 (rue de la Barillerie), puis sur ceux de St-Magloire (1138-1156) (Rue Devant-la-Cour-le-Roi). Sous Philippe le Bel, la voie est prolongée jusqu'à la Seine. Le pont St-Michel est construit entre 1379 et 1387.

L'abbaye de St-Denis avec son rôle croissant a modifié à terme le tracé des rues dans l'espace parisien.

III. Eléments indirects montrant l'ancienneté d'un flux par la rue Saint-Denis

Depuis le haut Moyen Âge, le flux de circulation par les rues St-Denis et St-Martin (rive droite) est important, comme le montrent des fouilles entreprises autour de St-Magloire (parking Sébastopol), espace essentiellement rural à cette époque. L'espace urbain s'est moulé dans le parcellaire rural lui-même structuré par les deux voies.

Par ailleurs, on remarque que les fondations d'églises connaissent un glissement entre l'époque mérovingienne et l'époque carolingienne. Après 751, les églises sont davantage fondées le long de l'axe St-Denis, ce qui dénoterait un basculement des flux de la rue St-Martin vers la rue St-Denis.

Ce basculement s'accompagne du développement de la foire du Lendit à St-Denis créée au milieu du XI^e siècle qui s'étend vers Paris. L'urbanisation du secteur entre Saint-Denis et Paris est attestée par le diplôme de Louis VI en 1122, qui ne permet qu'à l'abbaye d'installer des hôtes le long de la voie menant à Paris. Des marchés / foires sont transférés sur cet axe : Halles (1136), foire de St-Lazare (1181), à la fois conséquence et cause des flux de circulation sur cet axe. Ce n'est pas un basculement radical puisque l'axe St-Martin reste en activité. L'axe St-Denis répond à la volonté royale de structuration et de renforcement de l'activité économique. L'implantation des établissements d'assistance montre qu'au XIV^e siècle l'axe St-Denis est plus important sur la rive droite que l'axe St-Martin. En rive gauche, l'axe St-Jacques demeure primordial.

Prochaine séance : vendredi 5 décembre 2014. « Itinérance de la cour en Île-de-France »