

Routes, flux et lieux centraux au Moyen Âge : Quelques réflexions

Jean-Luc Fray

**Édition électronique**

URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1445>

ISSN : 2275-2129

Éditeur

Centre d'Histoire "Espaces et Cultures"

Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 2007

Pagination : 83-92

ISBN : 978-2-84516-365-2

ISSN : 1266-6726

Référence électronique

Jean-Luc Fray, « Routes, flux et lieux centraux au Moyen Âge : Quelques réflexions », *Siècles* [En ligne], 25 | 2007, mis en ligne le 30 janvier 2014, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/siecles/1445>

ROUTES, FLUX ET LIEUX CENTRAUX AU MOYEN ÂGE : QUELQUES RÉFLEXIONS

« Préparez les chemins du Seigneur,
rendez droit les sentiers, tout ravin sera comblé,
toute montagne et toute colline sera abaissée,
les passages tortueux seront redressés,
les chemins rocailleux aplanis... »

« *Viam universae carnis fuerimus ingressi* »¹

La surabondance de la littérature historique sur le thème de la route, depuis les publications d'érudition locale jusqu'aux études les plus savantes révèle la fascination que la question exerce sur les historiens comme sur les amoureux du patrimoine paysager, en particulier en milieu rural ; des mythes se créent (les « chemins de Saint-Jacques »...), entretenus par une prise de conscience patrimoniale peu contrôlée et par la pression du développement touristique.

De son côté, la tradition de l'histoire urbaine a longtemps traité — et très certainement le fallait-il dans un premier temps — les villes médiévales comme des monades, sous forme de monographies urbaines.

1. Évangile de Luc (3, 4-6), passage d'Isaïe (40, 3-4 et 49, 11) puis second testament de Robert III, dauphin d'Auvergne, 1302 dans Arnaud TASTAVIN, *L'Espace et l'action des dauphins d'Auvergne (1282-1426)*, mémoire de master 1, Université de Clermont II, 2006, pièce n° 8.

2. Jean SCHNEIDER, *La Ville de Metz aux XIII^e et XIV^e siècles*, Nancy, 1950. Dans cette même perspective, André CHÉDEVILLE, *Chartes et ses campagnes, XI^e-XIII^e siècles*, Paris, 1973.
3. J.-L. FRAY, *Villes et bourgs de Lorraine, réseaux urbains et centralité au Moyen Âge*, Clermont-Ferrand, 2006.
4. Antoine S. BAILLY (dir.), *Les Concepts de la géographie humaine*, Paris, 2005, p. 127 et suiv.
5. Diplôme de Conrad III, *MGH Diplomata*, t. IX, 1969.

L'influence des concepts de la discipline géographique voisine a cependant conduit depuis les historiens des villes médiévales à s'interroger sur les réseaux de villes en même temps qu'ils découvraient toute l'importance des relations entre la ville et le plat pays d'alentour (*Stadt-Umlandbeziehungen*), à la fois zone d'approvisionnement, d'attraction et d'influence. Pionnière pour la médiévistique française fut, dans cette perspective, la thèse de Jean Schneider qui, malgré son titre, accordait déjà une large place à l'étude économique, juridique et politique de la construction du « pays messin »².

Dans cette perspective, la méthode de la centralité³ offre un cadre de réflexion susceptible d'aider à cette prise en compte globale des relations spatiales. Elle met en effet en exergue l'inhomogénéité de l'espace vécu et ressenti⁴. Elle accorde son attention de façon prioritaire à ce qu'elle nomme les « nœuds » de la trame spatiale, ces points privilégiés où se focalisent, s'accumulent, interfèrent et d'où rayonnent les fonctions centrales. Par ces dernières, il faut entendre non les fonctions mises au service du lieu lui-même qui en est le siège et le centre d'exercice, mais celles des fonctions d'un lieu qui, prioritairement, s'exercent au service de l'espace interstitiel ou des autres points nodaux de la toile.

Dans ce schéma, l'exercice des fonctions centrales génère, à partir des lieux centraux et à destination des points subordonnés ou équivalents de l'espace, des flux d'hommes, de marchandises, de monnaies, d'ordres, d'influences et des déplacements mentaux (« si je t'oublie Jérusalem... » ou encore : « quand nous serons en chemin dans la voie de toute chair »). De ces flux, les derniers sont immatériels, la plupart des autres empruntent les voies de communication terrestres, fluviales ou maritimes, voire déjà la voie des airs. L'étude de l'emploi médiéval des pigeons voyageurs reste d'ailleurs à faire.

Dans une société qui loue au plus haut point la *stabilitas* (celle du vœu monastique) et où l'homme est pris en considération comme résidant (« manant et bourgeois de X... », disent nos textes médiévaux), le voyageur (marchand, pèlerin, errant) relève d'une catégorie anthropologique et juridique particulière, ainsi que ceux qui l'accompagnent (compagnons, serviteurs, animaux de bât) et les objets et marchandises qu'il transporte. Le va-et-vient le long des routes ([marchands] *qui vadunt et redeunt*)⁵ crée

un espace particulier, axial, sur lequel le roi ou le prince territorial, en un mot la puissance publique étend sa souveraineté, aux fins de protéger ces utilisateurs de la route, sortis des filets de sécurité que leur offraient à demeure le rattachement aux solidarités familiales, paroissiales ou féodales : le prince fait de la route un couloir protégé par la menace de l'intervention (judiciaire, plus encore que militaire) de la puissance publique, ainsi Philippe Auguste prenant en 1200 sous sa protection « *universos qui ad mercatum et ferias venerint ad burgum Sancti Petri Monasterii* (Saint-Pierre-le-Moutier, Nièvre) *cum rebus suis in nostra protectione salvo eundo et redeundo suscepimus et conductu...* »⁶. Le terme de « conduit » (en allemand : *Geleit*) est à ce titre un objet d'histoire de premier plan chez les médiévistes ; ainsi la coutume de Bourgogne proclame le duc « sire des grans chemins de Bourgoigne »⁷ et l'on sait que les comtes de Champagne ont bâti leur réputation sur leur capacité à assurer la sécurité et des foires de Champagne et des routes qui y menaient⁸. Le phénomène a été également étudié pour la Lotharingie⁹ et en Franconie où le magistrat urbain de Nuremberg s'efforce d'assurer le *Geleit* (« conduit », escorte armée) jusqu'aux portes de Neumarkt, Bamberg, Forsheim, Rothenburg et Dinkelsbühl (env. 85 km)¹⁰. Au-delà de la terre ferme, Pierre Monet nous rappelle que, dans le dernier tiers du XIII^e siècle, les juristes lubeckois assimilaient le port à une route, où doit être garantie la liberté du trafic, et le navire amarré à quai à une maison ou un terrain en ville¹¹. Par ailleurs, la législation urbaine continuait de s'appliquer au navire tant qu'il restait en contact visuel depuis le port lui-même.

Ainsi la route entre dans la conception globale de l'exercice de la centralité. Elle est en effet le vecteur des flux que génère l'organisation centrale et hiérarchique des fonctions et c'est en tant que telle qu'elle transforme le maillage des points nodaux en réseau. On passe ainsi d'une structure statique, désignée sous les termes de tissu, toile ou filet -*Netz*, *Net* ou *Web*- qui sont des usages métaphoriques empruntés au vocabulaire de la pêche ou de l'artisanat textile, à un réseau dynamique, le *Net* employé pour désigner l'outil de l'échange instantané des données électroniques...

6. Henri-François DELABORDE et Charles PETIT-DUTAILLIS, *Recueil des actes de Philippe Auguste*, t. II, Paris, 1943, n° 649 (août 1200).

7. Cité par Jean RICHARD, « Le conduit des routes et la fixation des limites entre mouvances féodales », *Annales de Bourgogne*, t. 94, 1952, p. 85-101 et 88-90.

8. Michel BUR, *La Formation du comté de Champagne* (v. 950-v. 1150), Nancy, 1977, p. 301-302.

9. Christiane DE CRAECKER-DUSSART, « L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse-Lotharingie du VIII^e au XIV^e siècle », *Le Moyen Âge*, 1974. *Eadem*, « Le conduit entre la Meuse, la Moselle, la Sarre et le Rhin. A propos d'un acte de 1359 », *Bulletin de la commission royale d'Histoire, Bruxelles*, t. 141, 1975.

10. Laurence BUCHHOLZER-RÉMY, *Une Ville en ses réseaux : Nuremberg à la fin du Moyen Âge*, Paris, 2006.

11. Pierre MONNET, « *Portus qui dicitur Haven vulgo*, Ports maritimes et fluviaux dans les pays d'Empire : bilan et perspectives de recherches », *Ports maritimes et ports fluviaux au Moyen Âge*, Paris, 2005, p. 33-62, 36-37 et notes.

12. Marc BLOCH, «compre-
rendu», *Revue historique*,
t. 184, 1938, p. 179.

13. Lucien FEBVRE, «Les
châteaux sont les gardiens
des routes», introduction à
l'étude de Vital CHOMEL et
Jean EBESOLT, *Cinq siècles
de circulation internationale
vue de Jougne*, Paris, 1951,
p. 11.

14. Château-Rocher :
commune de Blot-l'Église,
Puy-de-Dôme, Riom, Menat.

15. Châtelguyon (Puy-de-
Dôme); le toponyme renvoie
à l'initiative du comte
d'Auvergne Guy II (vers
1200). Châteauneuf (Puy-de-
Dôme).

16. Commune de Ceyrat
(Puy-de-Dôme).

Dans le même temps, il est licite de se demander si la route, les étoiles de routes, le réseau routier, participent à la construction de la centralité, de l'attractivité du point nodal et relèvent du comptage de ses « critères de centralité ».

Relevant *a priori* de la géographie des flux, la route n'est donc pas étrangère à la méthode de la centralité. Quelques exemples plus concrets devraient permettre de le démontrer, organisés selon deux thématiques : la route, vecteur des flux que génèrent les relations entre les lieux centraux, comporte en elle-même ou le long de son parcours un certain nombre d'éléments de centralité ; par ailleurs elle est à son tour vecteur de rayonnement et élément de renforcement de la centralité. Encore convient-il de rappeler, à la suite de Marc Bloch¹², le caractère d'écheveau d'itinéraires parallèles et changeants qu'affiche la « route médiévale ».

La route, vecteur des flux que génèrent les relations entre les lieux centraux

L'un des premiers liens qui, dans ce contexte, vient naturellement à l'esprit est la question de la correspondance entre le réseau routier et le maillage des forteresses principales¹³ (les « châteaux-forts » de nos manuels scolaires ; on laissera de côté le cas, plus ambigu, des « maisons-fortes », nombreuses à partir du XIII^e siècle, mais qui relèvent plus de l'institution d'un semis intercalaire que d'une organisation de centralité). En Auvergne, le lien paraît évident pour la puissante forteresse de Château-Rocher, préposée depuis la fin du XII^e siècle à la surveillance de la route Clermont-Riom vers Montluçon et Bourges, au passage obligé de la Sioule¹⁴ ; probablement en va-t-il de même pour Châtelguyon et Châteauneuf, sur un *diverticulum* parallèle à cette même route¹⁵. L'interprétation de ce lien route-forteresse est parfois délicate : dans le cas du château delphinal du Montrognon¹⁶ en Auvergne, on peut penser à la surveillance de la route de Clermont à Bordeaux, mais surtout à une position éminente dans le paysage qui permet d'être vu de Clermont — à 5 km de là et 300 m plus bas en altitude — où le pouvoir comtal est en posture difficile face à l'évêque.

Mais il faut voir plus loin que le seul rayon de surveillance visuel de la forteresse : déjà Jean Richard avait attiré l'attention sur l'extension des péages (souvent sous le nom de « conduit ») à des routes ne passant pas dans la localité péagère, mais dans le *districtus* / détroit de la forteresse, ainsi dans la région dijonnaise, pour des lieux de perception sis à une quinzaine de kilomètres de la ville, respectivement sur les routes de Saint-Jean de Losne et d'Autun¹⁷. Le rayonnement de ces « péages en travers » est habituellement d'une dizaine de kilomètres ; il atteint des dimensions considérables pour le péage de Jougne, sur la route de la laine entre Dijon ou Troyes et Milan, puisqu'il s'étend aux trois provinces ecclésiastiques de Lyon, Besançon et Vienne et que le péage jurassien éveille jusqu'à l'intérêt... du souverain Plantegenêt puisqu'en 1282 le comte Othon IV de Bourgogne reprend d'Edouard III en fief la châtelainie et le péage de Pontarlier ainsi que le château et le péage de Jougne¹⁸.

Des châteaux et des péages qu'ils protègent, on glissera aisément à d'autres points de passage obligé des flux économiques. Les toponymistes ont depuis longtemps fait remarquer le lien entre le réseau des voies antiques et les toponymes dont la suffixation se fait par des termes hérités du gaulois latinisé *magos* / *magus* (marché), ainsi dans le cas de Noyon ou de Nijon¹⁹. Plus rare est la mention médiévale du lien entre la route et l'activité marchande, comme dans le cas de « la Vio-Merchadeyre », entre Saint-Privat-d'Allier et Monistrol-d'Allier²⁰.

Le terme *portus* (*pòrt* en occitan) revêt un caractère indéniablement ambigu. Il est tantôt droit sur une section fluviale, une grève, un embarcadère, avec emploi synecdotique possible pour l'ensemble de la localité ainsi équipée, comme les villes portuaires du Rhin aux IX^e et X^e siècles. Il peut être « port traversier » comme le montrent les études historiques et les reconnaissances archéologiques sur la Saône, la Somme ou la Haute-Seine où ces « ports traversiers » ont très souvent pris la succession de gués très anciens, orientant les chemins et favorisant une organisation permanente du franchissement. Ainsi, en Picardie, la moitié des points de taxation se trouvent au point de franchissement de la rivière par une ancienne chaussée romaine²¹. Le *portus* est aussi lieu de franchissement d'un cours d'eau comme l'atteste Saint-Nicolas-de-Port

17. J. RICHARD, « Le conduit des routes [...] », p. 87-88.

18. V. CHOMEL et J.-G. EBERSOLT, *Cinq siècles [...]*, voir le compte-rendu critique de J. RICHARD dans *Annales de Bourgogne*, t. 94, 1951, p. 203-208.

19. Haute-Marne : *Noviomagus* (IV^e s.) et *Neions*, 1402.

20. Saint-Privat et Monistrol (Haute-Loire). *Via vocata La Merchadeyra*, 1374, *Via mercatoria*, 1441 : *Dictionnaire topographique du département de la Haute-Loire*, cité par Stéphane GENDRON, *La Toponymie des voies romaines et médiévales. Les mots des routes anciennes*, Paris, 2006, p. 92.

21. Robert FOSSIER, *La Terre et les hommes en Picardie*, Paris, 1967, t. I, p. 147. Même continuité pour la Saône entre Villefranche et Tournus : Jacques ROSSIAUD, « Les ports fluviaux au Moyen Âge (France, Italie) », *Ports maritimes [...]*, p. 9-19, ici p. 11 et n. 8, citant A. DUMONT, *Les Passages à gué de la grande Saône*, thèse, Université de Lyon II, 1997.

22. Cette suggestion m'est venue à la lecture de l'article de Pierre Monet (« *Portus qui dicitur Haven vulgo [...]* », p. 34-35), auquel j'emprunte également les exemples allemands du présent paragraphe. Voir aussi *Lexikon des Mittelalters*, t. VII, col. 123.

23. Jarny (Meurthe-et-Moselle). Rettel (Moselle). Voir J.-L. FRAY, *Villes et bourgs [...]*, p. 94 et n. 236 et 237 et p. 365.

en Lorraine où l'aspect portuaire n'est pas attesté dans la documentation écrite pas plus qu'archéologiquement et s'efface devant la fonction de franchissement de la Meurthe par le pont. Le franchissement peut être aussi celui d'un col (Saint-Jean-Pied-de-Port ou le Somport en France, Pforzheim en Wurtemberg). Enfin, le *portus* peut être le quartier marchand d'une ville, sans rapport avec aucun cours d'eau (« le quartier du Port » à Clermont). Le point commun de ces acceptions est le fait d'entrer et de « faire passer ». Les étymologies médiévales, linguistiquement fantaisistes, mais sémantiquement significatives, associent enfin *portus* à *porta* et à *per*²². Faire passer dans le double registre de l'échange des biens et de la circulation des personnes et, plus encore – c'est là le concept le plus fédérateur – le *portus* pourrait exprimer la notion de rupture de charge. De même, les granges seigneuriales : voici, en Lorraine, grâce à un texte de 1253, la grange épiscopale du Jarnisy, à Jarny, où les redevances en nature perçues par l'évêque de Metz sont rassemblées avant de rejoindre par charroi (des corvées de charroi au profit du seigneur évêque sont mentionnées dans le même document) les greniers épiscopaux de Metz, où est assurée la commercialisation sur le marché urbain, voire une exportation vers des destinations plus lointaines²³. Le bâtiment a disparu mais, à quelques dizaines de kilomètres au nord-est, la « maison de la dîme » de Rettel, du XV^e siècle, donne une illustration archéologique de ce que pouvait représenter ce type d'équipement.

Routes, passages obligés et naissance ou affirmation des lieux centraux

Des termes spécifiques sont liés à la route, tout en signalant l'existence d'un point de centralité : c'est en particulier le cas des termes qui signalent l'existence d'un point de passage obligé. L'obligation peut être la résultante d'une contrainte physique (détroit, col, franchissement d'un cours d'eau par un gué, un bac, un pont), mais elle peut aussi avoir été intentionnellement dirigée par le pouvoir politique. Vérone impose aux

Allemands de passer par la ville, à l'exclusion de tout autre point de son *contado*²⁴ et l'on connaît l'obligation, imposée par le comte de Flandre, puis le roi capétien en 1191, de l'étape de Bapaume, sur la route de Flandre²⁵ : des bureaux annexes de péage sont mis en place dans un rayon de quelques kilomètres autour de la ville, tandis que des sergents à cheval, véritable « douane volante », rabattent les marchands et pistent les resquilleurs jusqu'à une dizaine de kilomètres...²⁶

Si quelques lieux centraux ont pu dans la Gaule romaine accéder à la dignité de chef-lieux de cité, tout en conservant encore au IV^e siècle leur toponymie d'origine, caractéristique d'un passage à gué (*riton / ritum*), ainsi *Augustoritum* (Limoges) ou *Anderitum* (Javols), les termes médiévaux dérivés du francique *wad* ou du latin *vadum* n'ont guère donné lieu à la naissance de localités que l'on puisse qualifier de « centrales » (Vez, dans l'Oise, ancienne capitale du Valois, fait exception), mais de quelques simples villages (tels Vouécourt en Haute-Marne ou Auboué en Meurthe-et-Moselle), voire le plus souvent de lieux-dits (Piroué, dans le même département)²⁷.

Les appellatifs les plus anciens, celtiques, de ponts (*Briva*) ou (endroits) équipés d'un pont (*Brivate*) ont donné Brive (*Briva*, IV^e s.), Brives-Charensac (*Brivas*, v. 990), et le doublet Vieille-Brioude / Brioude (*Brivate*, IV^e s.). Mais là encore le lien entre le passage obligé et la croissance d'une localité centrale n'est pas systématique, tant s'en faut, sauf quand le flanquement ultérieur du franchissement par une forteresse ou une ville est venu sécuriser et pérenniser le choix de cet emplacement privilégié, devenu passage recommandé : le cas est clair dans le Puy-de-Dôme pour Pontgibaud (château attesté au XII^e siècle) et surtout pour Pont-du-Château, dès la bulle pontificale de 1055 : « *cella quae vocatur Ad Pontem* » et le témoignage de Suger au début du XII^e siècle : « *castrum peroptimum Pontem nominatum* » ; il demande quelques explications pour Pont-à-Mousson (Meurthe-et-Moselle), dont le nom renvoie d'abord à la forteresse féodale qui, d'une butte-témoin voisine, domine de 200 m et surveille le passage, puis à la ville double, née au milieu du XIII^e siècle par un processus de synoecisme initié par le pouvoir du prince (comte de Bar), et développée aux deux extrémités du pont.²⁸

24. Giovanni BORELLI (dir.), *Una città e il suo fiume, Verona e Adige*, Vérone, 1977, t. I, p. 399 et suiv.

25. John W. BALDWIN et alii, *Les Registres de Philippe Auguste*, t. VI, p. 38 et 40.

26. Rappelé par Jean-Louis AUDUC, « Bapaume, un carrefour routier des XIII^e et XIV^e siècles », *L'Homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps modernes* (Flaran, 2), Auch, 1982, p. 241-254.

27. Pour Vez (Oise) : *Vadum* v. 866 (cité par S. GENDRON, *La Toponymie [...]*, p. 70). Vouécourt (Haute-Marne). Auboué (Meurthe-et-Moselle). Piroué (commune de Laitre-sous-Amance, Meurthe-et-Moselle).

28. Alain GIRARDOT, « Les origines de la ville de Pont-à-Mousson », *Annales de l'Est*, 1972, p. 107-126.

J.-L. FRAY, *Villes et bourgs [...]*, p. 350-7.

Le château de Mousson est attesté à partir de 948, le pont à partir de 1128-30 ; la décision d'édification de la ville nouvelle est de 1261.

29. A. TASTAVIN, *L'Espace et l'action [...]*, n° 6.

30. *Ibid.*, n° 16.

31. S. GENDRON, *La Toponymie [...]*, p.46.

32. Donata DEGRASSI, «Attraversando le Alpi orientali, collegamenti stradali, traffici e poteri territoriali, IX-XII secolo», Gian-Maria VARANINI (dir.), *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, Naples, 2004, p. 123-147, p. 137-139.

Robert III, dauphin d'Auvergne, dans son testament de 1296, lègue « *cuilibet ponti terrae meae viginti solidos semel pro reparatione eorumdem* »²⁹ ; son fils et successeur Jean Ier Dauphin, de même en 1340 : *legamus operibus pontium sancti Spiritus supra Rhodanum (Pont-Saint-Esprit) et de Brivata (Brioude) cuilibet quinquaginta solidos turonenses semel [...] item operi pontis Veteris Brivatae centum s. t. semel*³⁰ ; si l'on rapproche ces mentions de stipulations précédentes du même testament, concernant des legs aux hôpitaux du Puy-en-Velay, de Pont-Saint-Esprit et de Roncevaux et d'un autre concernant le « grand passage d'Outre-mer », le lien avec le thème du pèlerinage, proche (Brioude, Le Puy) ou lointain (Saint-Jacques) ou encore armé (croisade), apparaît clairement.

Si l'éventuelle naissance et croissance d'un lieu central peuvent se faire à proximité du pont lui-même, le cas des cols et passages de haute montagne renvoie à la situation de lieu central de piémont, telle que l'exprime Saint-Jean-Pied-de-Port par la forme même de son nom et ce dès le Moyen Âge (*Sant Johan sel pié del puerto*, 1350)³¹. Dans les Alpes orientales, à la fin du XII^e siècle, le col du *Monte Croce / Plöcken Pass*, supporte, avec le Brenner, l'essentiel du transit entre l'Italie orientale et les pays transalpins, parce que ce sont les deux seules vraies routes carrossables. A partir de la fin du siècle, on voit apparaître d'autres passages plus orientaux, au fur et à mesure que Vienne se développe comme centre économique et que s'affirment les échanges avec les royaumes de Bohême et de Hongrie : les études les plus récentes montrent que les rapports commerciaux entre Vienne et Venise sont actifs dès les premières décennies du XIII^e siècle. Le passage le plus aisé de Vienne à Villach se fait depuis le XII^e siècle par le Semmering (985 m) et Villach devient de ce fait un important carrefour, un lieu central des courants d'échanges vers Venise, Vienne et Salzburg.³²

La route, vecteur de rayonnement de la centralité. Routes et possessions foncières au Haut Moyen Âge

L'étude du temporel haut médiéval des abbayes bénédictines messines (Sainte-Glossinde, Saint-Pierre et Saint-Vincent) et du chapitre cathédral montre une concentration des biens de diverses natures dans l'*Umland* immédiat de la ville-centre, soit à l'intérieur d'un cercle d'une trentaine de kilomètres de diamètre. La plupart des possessions éloignées se situent cependant à proximité immédiate, voire parfois sur le tracé même de l'une ou l'autre de ces voies anciennes, souvent d'origine romaine, qui rayonnent en étoile autour de l'ancienne capitale des Médiomatrices. Par l'intermédiaire de prieurés, l'emprise ecclésiale mais aussi seigneuriale et économique des communautés ecclésiastiques messines se porte jusqu'aux frontières du diocèse, voire au-delà. Il a pu être remarqué que ces établissements ecclésiastiques anciens étaient en particulier présents aux points obligés de franchissement, ainsi les gués³³. Or, c'est le même schéma que l'on retrouve à Clermont, tant avec le temporel du chapitre cathédral qu'avec celui de l'abbaye bénédictine de Saint-Alyre³⁴.

Est-ce un hasard si l'historien de l'art constate l'introduction du personnage de saint Vincent et d'un épisode de la vie de sainte Glossinde dans le tympan, dédié au couronnement de la Vierge et daté du second quart du XIII^e siècle, de l'église de Lemoncourt dont les deux abbayes bénédictines messines de Saint-Vincent et Sainte-Glossinde étaient respectivement décimatrice et collatrice ? L'introduction de la légende de sainte Glossinde illustre ici, à 35 kilomètres au sud-est du chef-lieu du diocèse, l'impact du phénomène de la centralité seigneuriale et abbatiale sur la thématique artistique ; mais ce témoignage exceptionnel ne saurait être non plus abstrait de la situation de Lemoncourt, au plus près de l'antique route unissant Metz aux possessions épiscopales du riche Saulnois³⁵.

La tendance historiographique récente qui se préoccupe de la circulation des nouvelles dans l'Occident médiéval³⁶ met en valeur, par ses études, la route comme moyen de concentration et de redistribution de l'information. Dans le contexte, marqué par une grande inquiétude répandue dans toute l'Allemagne voisine, du développement du

33. Voir J.-L. FRAY, «Le temporel de l'abbaye Sainte-Glossinde de Metz (XI^e-XIII^e siècles)», *Annuaire de la Société d'histoire et d'archéologie de la Lorraine*, t. LXXX, 1980, p. 103-134 et 115-7.

34. Philippe GRANGE-PONTE, *Saint-Alyre-les-Clermont, un bourg abbatial entre ville et campagne*, mémoire de maîtrise, Université de Clermont II, 1993, p. 58-59.

35. Lémoncourt (Moselle). Voir J.-L. FRAY, *Villes et bourgs [...]*, p. 91 et n. 225.

36. Voir *La Circulation des nouvelles au Moyen Âge*, Paris, 1994.

37. L. BUCHHOLZER-RÉMY, *Une Ville en ses réseaux [...]*.

38. Charles-Marie DE LA RONCIÈRE, *Firenze e le sue campagne nel Trecento. Mercanti, produzione, traffici*, Florence, 2005.

39. *Ibid.*, p. 28 et suiv.

40. Frédéric FAUCON, *Les Transports collectifs de voyageurs dans le Massif central français*, thèse de doctorat, Université de Clermont II, 1997.

mouvement religieux, politique et social hussite en Bohême, Nuremberg joue un rôle central pour le traitement de l'information. La ville dispose en 1433 de 28 *Diener* (valets) ou informateurs qui sont en fait des agents de transmission, de renseignement (missions secrètes), d'enquête (ouverte ou secrète) et d'influence et porteurs d'une lettre de recommandation. On les voit ainsi arpenter la frontière et les routes de Bohême à la recherche de renseignements sur les mouvements des troupes hussites. Nuremberg répercute ensuite les informations venues de Bohême sur Ulm, Ratisbonne, Strasbourg, Francfort ou Cologne et assume ainsi le rôle central de lieu de concentration, de traitement, puis de redistribution des flux d'information³⁷. On comprend mieux le mot de Luther : « Nuremberg, les yeux et les oreilles de l'Allemagne ».

La route, le réseau des routes, peuvent-ils alors rentrer eux-mêmes comme composantes du calcul différentiel de la centralité ? En 2005, Charles-Marie de la Roncière faisait paraître la troisième partie, restée jusque-là inédite, de sa thèse d'Etat, dont les deux premières parties avaient été publiées en français en... 1982 : « *Firenze e le sue campagne nel Trecento. Mercanti, produzione, traffici* »³⁸. De façon très évocatrice, le livre s'ouvre sur une première partie consacrée à « la réalité du commerce entre Florence et sa campagne », avant une seconde étudiant « les infrastructures de l'échange. Les routes du contado : réseau, maintenance, usages ». L'exploitation des *Statuti del capitano del popolo degli anni 1322-5* permet à l'auteur de dresser une carte commentée, qui fait apparaître Florence comme un « soleil » d'une dizaine de routes.³⁹

Ce bel exemple montre donc qu'il conviendrait que les historiens médiévistes prêtent une plus grande attention aux services que peut leur rendre la notion géographique de « nœud » de routes, schématisé sous une forme étoilée, sur le modèle des travaux de géographie du transport ferroviaire...⁴⁰