

Eudes Rigaud et le « vieux chemin » Paris- Rouen

Pierre Ouzoulias

Publié dans : Cuisenier J. (dir.), *Matière et figure*, Paris, La Documentation française (Collections études et travaux, 3), 1991, p. 17-45. La pagination originale est indiquée en (rouge). Je remercie la Documentation française d'avoir autorisé cette reproduction.

Depuis la publication, par Th. Bonnin en 1852, du journal d'Eudes Rigaud, archevêque de Rouen de 1248 à 1275¹, les exégèses de ce document se sont multipliées. Source essentielle pour qui s'intéresse à l'histoire de l'Église et de la Normandie, Y. Renouard a montré dans un article récent que le journal d'Eudes Rigaud constituait également un témoignage de tout premier plan sur les conditions de circulation au XIII^e siècle et les modalités du voyage à Rome². La fréquence des déplacements de l'archevêque entre Paris et Rouen nous autorise à penser que le *Registrum visitationum* permet d'étudier, selon les mêmes principes, les communications terrestres entre ces deux villes à l'époque médiévale. À notre connaissance, pareille recherche n'a jamais été tentée ; elle serait pourtant riche d'enseignements.

L'analyse du petit nombre d'itinéraires utilisés par l'archevêque au cours de ses déplacements rapides entre Paris et Rouen montre, par exemple, qu'il en est un dont le prélat use préférentiellement. Or cet axe routier, qui passe par Pontoise et Genainville, franchit l'Epte à Bray-et-Lû et rallie Rouen par Fresne, ne correspond à aucun des chemins médiévaux répertoriés à ce jour. Cette lacune n'a rien d'étonnant tant les recherches sur la voirie médiévale sont rares et partielles. En effet, les travaux relatifs aux relations terrestres entre Paris et Rouen restent essentiellement dominés par l'étude de la voie romaine, dite chaussée Jules César, et le problème de

1Rigaud E., *Registrum visitationum archiepiscopi rothomagensis*, publié par Th. Bonin, Rouen, 1852.

2Renouard Y., « Routes, étapes et vitesse de marche de France à Rome au XIII^e et au XIV^e siècles d'après les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthélémy Bonis (1350) », in : *Études d'histoire médiévale*, Paris, 1966, p. 677-697.

la station routière non localisée de *Petromentalum*³.

Quelle est donc la nature du chemin emprunté par Eudes Rigaud ? S'agit-il d'un itinéraire personnel ou au contraire d'un élément important de la voirie médiévale ? Peut-on en restituer précisément le tracé ? Jusqu'à quelle époque a-t-il continué à être utilisé ? Il nous a paru utile d'ouvrir nos dossiers de recherche et de présenter au lecteur les documents que nous avons pu rassembler sur ces différentes questions. Les récolements effectués par nos soins n'ambitionnent pas d'être exhaustifs, ils posent simplement les premiers jalons d'une étude générale qui reste à entreprendre.

Dans les chapitres qui suivent, nous nous sommes tout d'abord efforcés, par une analyse détaillée de tous les documents cartographiques disponibles, de cerner au mieux le tracé de l'itinéraire emprunté par Eudes Rigaud, appelons-le (18) pour plus de facilité « vieux chemin ». Tous les vestiges de voirie qui s'y rapportent ont donc été soigneusement cartographiés. Ce travail a pu être complété par des informations fournies par la toponymie et la photographie aérienne. La restitution cartographique effectuée, il devenait possible d'inscrire cette étude dans un cadre plus synchronique, de comprendre comment le prélat voyageait sur cet itinéraire et pourquoi il l'empruntait plus souvent que d'autres.

Cette enquête aurait dû être menée sur la totalité de l'aire géographique du tracé. Un rapide examen des sources fit apparaître la démesure d'un tel programme. Il était plus réaliste, dans un premier temps, de limiter ce travail à une partie de la documentation existante et d'aborder ces problèmes dans des aires d'études choisies en fonction des types de sources et des informations déjà en notre possession.

Restitution cartographique de l'itinéraire

Le corpus des documents cartographiques analysés dans ce chapitre a été défini en fonction de l'échelle des différents documents disponibles. Les plans à petite échelle ont été étudiés pour la totalité de l'itinéraire, alors que les plans domaniaux du XVIII^e siècle et les plans cadastraux du début du XIX^e siècle ont été analysés dans une zone comprise entre l'Epte et l'Oise, c'est à dire dans la partie du Vexin français traversée par le « vieux chemin ». Pourquoi limiter l'étude de ces documents à cette zone ? La masse et la dispersion des sources cartographiques à grande échelle dans de très nombreux dépôts d'archives nous interdisaient d'en réaliser une synthèse rapide pour l'ensemble du tracé ; en revanche, l'existence pour le Vexin français d'un inventaire assez complet des sources disponibles⁴ nous facilitait grandement la tâche et permettait de nous en affranchir dans des délais raisonnables.

3 Cette station est mentionnée sous ce nom dans l'Itinéraire d'Antonin et sous la forme *Petrum viaco* dans la Table de Peutinger.

4 Ces outils documentaires ont été mis au point dans le cadre d'un travail universitaire : Ouzoulias P., *Un inventaire archéologique du canton de Magny-en-Vexin pour les périodes antique et médiévale*, mémoire de maîtrise, université de Paris I, 1988. Nous les avons depuis étendus au canton de Vigny et à une partie du canton de Pontoise.

Les plans du XVIII^e siècle à petite échelle

Sur la grande majorité des documents cartographiques du XVIII^e siècle, les géographes n'ont représenté comme itinéraire traversant les Vexin normand et français que la grande route royale Paris-Pontoise-Magny-Rouen, c'est à dire le tracé repris par l'actuelle route nationale n° 14. Toutefois on trouve sur trois cartes, en plus de la route royale, un chemin ou une portion de chemin qui passe un peu plus au sud par les paroisses de Genainville, Maudétour et Bray-et-Lû et qui pourrait correspondre par son orientation au « vieux chemin » (Fig. 1 et 2). Il s'agit des trois documents suivants :

- *Carte de la prévosté et vicomté de Paris* de G. Delisle qui date de 1711 ⁵ ;
- *Carte des Vexins Français et Normand*, tirée d'une carte réalisée par B. Jaillot en 1722 ⁶ ; (19)
- *Carte de la prevoste et Vicomte de Paris*, dressée par Seutter au XVIII^e siècle, très proche par beaucoup de ses aspects de la carte de Delisle ⁷.

Comment expliquer l'originalité des ces cartes ? Arrêtons-nous un instant dans les cabinets de géographie de G. Delisle et B. Jaillot. Guillaume Delisle est un des premiers cartographes à mettre à profit, dès le début du XVIII^e siècle, pour la réalisation de ses cartes des diocèses, les relevés géométriques et les calculs de la Méridienne réalisés par Jacques Cassini (Cassini II). À partir de ce canevas géométrique, G. Delisle établit des relevés précis des régions qu'il cartographie ⁸. Bernard-Jean-Hyacinthe Jaillot, éditeur de la carte qui nous occupe, est quant à lui l'héritier d'une famille de géographes fondée par son père Alexis-Hubert, mort en 1712. Il profite d'un fond de relevés anciens et détaillés, rassemblé par son père. Les cartes de la famille Jaillot doivent à leur précision d'être exploitées jusqu'à la fin du XVIII^e siècle ⁹.

Plusieurs détails montrent que ces deux cartes ont été établies à partir de documents distincts. G. Delisle donne davantage de détails sur le Vexin français ; B. Jaillot, en revanche, dispose manifestement de sources plus complètes pour la partie normande du Vexin. Hormis leur précision et la fidélité de leurs relevés, en quoi ces cartes, comparées aux autres documents à la même échelle, sont-elles si précieuses

5 *Carte de la prévosté et vicomté de Paris, dressée sur un grand nombre de mémoires [...] de l'Académie royale des sciences*, par G. Delisle, 1711. Échelle : 1/177 800, dimensions : 65,5 cm x 50 cm, dépôt : Bibliothèque historique de la Ville de Paris, D 53.

6 *Carte des Vexins Français et Normand* [Extrait de la carte des environs de Paris par Jaillot. 1722]. Échelle : 1/144 000, dimensions : 45 cm x 62,5 cm, dépôt : Archives nationales (AN), NN 212/4.

7 *Carte de la prevoste et Vicomte de Paris Dressée sur un grand nombre de Memoires particuliers assujettis aux Observations de Mrs de l'Académie Rle des Sciences* ; gravée par M. Seutter, XVIII^e siècle. Échelle : 1/181 400, dimensions : 57,2 cm x 49 cm, dépôt : Archives départementales du Val-d'Oise (AD 95).

8 Pour plus de détails on consultera les synthèses publiées dans le catalogue de l'exposition : *Espace français : vision et aménagement, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris, 1987 et plus particulièrement l'article de M. Pelletier, « La première carte de base de la France ».

9 Pastoureau M., « La France divulguée, évolution de la cartographie gravée du XVI^e au XVIII^e siècle », in : *op. cit.*, p. 62.

pour notre étude ? Parce qu'elles témoignent sans aucun doute de l'état de la voirie avant la mise en service de la grande route royale dont la construction précipita rapidement l'abandon des anciens chemins. On trouve ainsi sur ces documents la figuration d'un itinéraire présentant quelques similitudes avec le tracé supposé du « vieux chemin ». Delisle et Jaillot ne lui donnent pas la même extension. Le premier l'interrompt dans le village d'Écos, le second fait figurer le tronçon Écos-Corbie, absent de la carte de G. Delisle, mais l'arrête à la chapelle de Maudétour. Cette différence de traitement tient sans doute à la spécificité des deux cartes, ainsi que nous l'avons souligné plus haut. Quoi qu'il en soit, les deux documents concordent pour la partie médiane de l'itinéraire, entre Écos et Maudétour.

Si ces tronçons d'itinéraire sont les vestiges du « vieux chemin » emprunté par Eudes Rigaud, il semble qu'il ait perdu, à cette époque, toute vocation inter-régionale pour ne plus constituer que le maillon d'un réseau local de faible importance. Ces deux cartes n'apportent aucune preuve déterminante sur l'existence du « vieux chemin » ; elles nous permettent néanmoins de préciser quelque peu les hypothèses formulées sur son tracé. Il convient maintenant de les discuter à la lumière d'autres documents.

Les plans d'intendance et les plans domaniaux du XVIII^e siècle

La documentation cartographique à grande échelle relative au Vexin français se caractérise par un manque d'uniformité. Cet état de choses n'est pas propre à cette région, mais il est accentué par la complexité des divisions administratives du Vexin français sous l'Ancien Régime. L'aire qui nous occupe est en effet répartie entre les généralités de Paris et de Rouen. (20)

Pour les élections de Pontoise et de Mantes-Meulan ¹⁰, parties intégrantes de la généralité de Paris, nous disposons d'un fond de plans traditionnellement appelés « plans d'intendance ». Préfiguration du cadastre napoléonien, ils ont été réalisés à l'initiative de Bertier de Sauvigny dans les années 1780 à une échelle commune correspondant environ au 1/7 270 ; ils figurent pour chaque paroisse les grands traits de la voirie et le parcellaire par masse de culture ¹¹.

Les paroisses anciennement rattachées à l'élection de Magny et donc à la généralité de Rouen sont totalement dépourvues de ce type de document. En leur absence, il nous faut donc compter sur un petit nombre de plans domaniaux conservés de façon aléatoire et éparpillés dans de nombreux dépôts d'archives. Ces plans, de grandes dimensions, ont été dressés à une échelle nettement supérieure à celle des documents précédents, les indications toponymiques qu'ils portent sont donc à la fois plus nombreuses et plus précises dans leur localisation. Pour l'itinéraire qui nous intéresse, il est possible de mettre à profit quatre d'entre eux. Ils concernent les paroisses de Bray-et-Lû, Ambleville, Omerville, Chaussy et

¹⁰Soit, pour le problème qui nous intéresse, les communes relevant actuellement des cantons de Pontoise et de Vigny.

¹¹Ces plans sont conservés aux Archives départementales des Yvelines sous les cotes C 44 et C 45. Sur les conséquences des réformes de Bertier de Sauvigny, voir notamment : Lescot A. et Mourier A., *Archives départementales de la Seine-et-Oise. Répertoire numérique de la série C*, Versailles, 1912.

Genainville ¹².

Malgré le peu d'homogénéité de cette documentation, les enseignements que l'on peut en tirer sont, pour notre étude, tout à fait décisifs. Au chemin relevé sur les cartes à petites échelles correspondent les vestiges d'un itinéraire, que l'originalité de sa toponymie distingue nettement des autres éléments de la voirie régionale (Fig. 3, 4 et 5). Sur la Fig. 5, nous avons représenté, à titre de comparaison, la voie romaine et la Route royale (itinéraire moderne passant par Magny-en-Vexin). D'un point de vue méthodologique, on notera que la qualité des documents conditionne la restitution cartographique : les informations présentées sur ces quatre figures sont plus nombreuses dans le canton de Magny mais plus systématiques dans celui de Vigny.

Les appellations se rapportant aux tronçons reconnus sur les cartes anciennes évoquent différentes villes qui ont en commun d'être hors du Vexin français ou aux marges de celui-ci :

- *le chemin de Bray* (à Ambleville et Genainville) ;
- *le chemin de Pontoise* (à Genainville et Courdimanche) ;
- *le chemin de Paris* (à Chaussy et Omerville) ;
- *le chemin de Vernon* (à Gadancourt et Avernoes) ;
- *le chemin de Poissy* (à Bray, Ambleville et Longuesse).

Si ces fragments de voirie correspondent à l'itinéraire qui nous intéresse, le « vieux chemin » subsiste dans le paysage parce que quelques-uns de ses tronçons sont encore utilisés pour mettre en relation des villes qui ne sont pas ses destinations d'origine : Vernon, Meulan et Poissy. Nous trouvons là une confirmation des observations réalisées précédemment. Ces toponymes ne nous apportent aucun gage d'ancienneté, ils nous permettent simplement d'isoler (21) par récurrence, dans le lacis de la voirie régionale, les éléments qui pourraient correspondre au « vieux chemin ».

À ce titre, la présence sur les communes de Chaussy et Genainville, à quelques centaines de mètres du tracé que nous venons de reconnaître, d'un *Chemin de Villarceaux à Paris* et d'un *Chemin de Pontoise* pose problème. Ces deux tronçons de voirie appartiennent-ils au réseau que nous étudions ou s'agit-il de vestiges d'un autre itinéraire ? Rien ne nous permet pour l'instant de conclure. L'analyse des plans cadastraux nous apportera peut-être, sur ce problème, des éléments de réponse.

Les plans cadastraux du XIX^e siècle

Traditionnellement désignés sous le nom de « Cadastre napoléonien », les plans cadastraux du début du XIX^e siècle sont en fait dressés en 1820 dans le canton de

12– *Plan de la terre et seigneurie de Bray appartenant à M. de Guérard, 1779.* Échelle : 1/1 600, dimensions : 152 cm x 170 cm, dépôt : AN, N II Seine-et-Oise, 121 ;

– *Carte d'une partie de la seigneurie d'Ambleville du côté du fief de Ponrû depuis le village d'Ambleville jusqu'au rû de Boucagny, fin du XVIII^e siècle.* Échelle : 1/1 300, dimensions : 175 cm x 122 cm, dépôt : AN, N II Seine-et-Oise, 123/3 ;

– *Atlas de Villarceaux.* Ce document, aujourd'hui disparu, a été relevé sommairement par un historien de la fin du XIX^e siècle ;

– *Plan de la terre et seigneurie de Genainville, XVIII^e siècle.* Échelle : 1/1 900, dimensions : 173 cm x 222 cm, dépôt : Archives départementales de l'Eure, H 1114.

Magny-en-Vexin et en 1831 dans celui de Vigny. Plus récents que les plans d'intendance, ces documents ont l'avantage d'être systématiques et surtout plus précis, tant du point de vue de la topographie que de la toponymie.

On trouve sur ces plans cadastraux des toponymes qui ne figuraient pas sur les documents antérieurs précédemment étudiés. À côté de toponymes sans doute de formation récente (*les cinq Arpents*) d'autres ont une facture authentiquement ancienne qui prouve manifestement qu'ils n'ont pas été forgés pour les besoins du cadastre. L'analyse des différents documents disponibles pour la paroisse de Genainville a permis de vérifier que certains des toponymes utilisés dans les documents terriers du XVI^e siècle, bien que ignorés du plan domanial dressé au XVIII^e siècle, étaient de nouveau employés pour désigner des masses de culture du plan cadastral de 1820. Ces disparités sont dues sans conteste à la différence d'échelle. La volonté de représenter sur les plans cadastraux de 1820 des rassemblements de parcelles moins vastes a poussé les arpenteurs du XIX^e siècle à utiliser beaucoup plus de toponymes que leurs collègues du XVIII^e. Laissons là cette question pour revenir à ce qui nous occupe plus directement : quelles informations nous apportent les plans cadastraux ?

Dans les secteurs du « vieux chemin » encore mal appréhendés, le recours au cadastre ancien lève les dernières incertitudes (Fig. 6 et 7). D'autre part, certains toponymes confirment que le rôle du « vieux chemin » dans les transports régionaux a connu d'importantes évolutions. En effet, on observe dans plusieurs communes une discordance entre les toponymes qui se rapportent au chemin et ceux qui désignent les parcelles qui le jouxtent. À Théméricourt, par exemple, une parcelle située le long de l'itinéraire s'appelle *le Chemin de Pontoise* alors que ce même chemin porte sur le cadastre la dénomination de *Chemin de Vernon* et dans la commune suivante celle de *Chemin de Poissy* (Fig. 7). Ces divergences entre les désignations de (22) parcelles, fixées par la pratique juridique, et les appellations du chemin, beaucoup plus dépendantes de la tradition orale et par là même moins figées, mettent en lumière les changements intervenus dans l'utilisation de l'itinéraire. Elles confirment qu'à une époque, pour l'instant non définie, le « vieux chemin » a cessé de mettre en relation directe Paris et Rouen.

L'analyse du parcellaire figuré sur le cadastre ancien permet d'induire d'autres éléments de chronologie relative. Son observation attentive et systématique fait apparaître que sur la totalité de son tracé, le « vieux chemin », ainsi que nous le restituons, s'intègre parfaitement à la trame que constitue la juxtaposition des différentes parcelles. À aucun moment les éléments de voirie étudiés ne se superposent au parcellaire ; ce qui pourrait indiquer qu'ils sont au moins contemporains de la mise en place du réseau parcellaire, tel qu'il est figuré sur les plans cadastraux. D'un point de vue méthodologique, on notera que l'analyse des rapports entre la voirie et le parcellaire permet d'isoler en première analyse les éléments de voirie moderne.

De plus, la toponymie de certaines parcelles révèle, ou laisse entrevoir, quelques-uns des éléments qui constituent l'environnement immobilier du « vieux chemin ». On relève en effet sur son parcours un nombre important de toponymes trahissant l'existence de maladreries, de fourches patibulaires et peut-être même de petits édifices à caractère défensif (*les Tourelles, le Château*). La connotation nettement médiévale de ces structures est un élément qui nous confirme dans l'idée que cet itinéraire est celui emprunté par Eudes Rigaud.

Enfin, qu'en est-il de ces tronçons, indépendants du « vieux chemin » mais analogues à celui-ci par leur nature et leur toponymie ? En fait, la lecture des plans cadastraux montre que, peu ou prou, tous se raccordent au « vieux chemin » dont ils semblent constituer de multiples embranchements. Cela montre, *a posteriori*, que nous aurions eu tort de les rejeter et que l'image du « vieux chemin » est entièrement dépendante des sources utilisées. Itinéraire unique sur les cartes à petite échelle, le « vieux chemin » apparaît plutôt, quand on utilise des documents plus précis, comme un faisceau composé de plusieurs ramifications reliées les unes aux autres et se recoupant parfois.

Toutefois, en l'absence d'élément de datation relative, rien ne permet de préciser de façon absolue les rapports chronologiques entre les différents éléments de ce réseau. Finalement, qu'avons-nous mis en évidence, un palimpseste ou les ramifications d'un itinéraire à une époque donnée ? Une petite série de toponymes désignant des parcelles comprises entre les différents tronçons de ce réseau laisse penser qu'ils ont été utilisés de façon contemporaine. Par exemple, à Genainville, la terre située entre le chemin de Bray et le chemin qui vient de Villarceaux¹³ s'appelle : *les Voiries* ; de même à Maudétour, les parcelles comprises entre *le Chemin de Pontoise* et *le Chemin des Porcherons* portent le toponyme révélateur de *les Estrées* (Fig. 5). Le pluriel de ces formes pourrait connoter une simultanéité d'existence. (23)

Le recours aux cartulaires et aux terriers

L'utilisation des cartulaires et des terriers est délicate dans le sens où il est rarement aisé de localiser rapidement et sûrement les toponymes mentionnés dans les pièces qu'ils rassemblent. Dans les paroisses où ce travail est en grande partie achevé, les informations recueillies nous apportent deux types de renseignements (Fig. 8).

Tout d'abord, elles complètent la restitution du réseau. À Chaussy par exemple, un document du XVIII^e siècle nous apprend que la rue principale du bourg s'appelait : *rue de l'Estre*¹⁴. Ce toponyme, rencontré également sur la commune de Maudétour, confirme qu'une branche du « vieux chemin » passait par ce village, ainsi que le laissait supposer l'existence, à l'est de la commune, d'un *Chemin de Villarceaux à Paris*.

D'autre part, le récolement des cartulaires et autres terriers nous permet de préciser quelque peu la nature du « vieux chemin ». Ainsi la dénomination de *Chemin le Roy*, appliquée dans une pièce du cartulaire de Bray à une branche du « vieux chemin »¹⁵, est riche d'enseignements. Elle renvoie à une institution juridique bien connue pour l'aire normande. Selon L. Musset, qui en a retracé la genèse, la dénomination *cheminun domini regis* se répand en Normandie au cours du XIII^e siècle où elle remplace celle de *via publica* qui appartient davantage au vocabulaire du monde carolingien. L'auteur précise d'autre part que dans les textes

13Ce tronçon est, comme on l'a vu plus haut, appelé *Chemin de Villarceaux à Paris* sur la commune de Chaussy.

14Pinson P., « Documents inédits pour servir à l'histoire du bailliage de Magny-en-Vexin », *Mémoires de la société historique et archéologique de Pontoise et du Vexin*, 24, 1902, p. 43-44.

15Ce *Chemin le Roy* est cité dans un acte de 1251 (n° 12) et dans une pièce datée de 1314 (n° 28) : Van den Boren, « Propriété et rentes de l'abbaye du trésor, O. C. à Bray (Seine-et-Oise) », *Revue Mabillon*, n° 13, 1923, p. 62 et n° 14, 1924, p. 87-88.

qu'il a pu rassembler sur les chemins de Normandie, cette dénomination s'applique plutôt à des voies d'une certaine importance¹⁶. Désignant le « vieux chemin », elle ne peut que renforcer notre hypothèse.

La photographie aérienne

L'apport de la photographie aérienne à cette étude s'est avéré relativement limité. La précision des documents anciens fait que les clichés photographiques sont d'un faible secours. Néanmoins, la couverture photographique verticale réalisée par l'IGN a permis à plusieurs reprises de préciser l'emplacement d'éléments de voirie ne figurant plus sur le cadastre de 1820. À Omerville, par exemple, les clichés verticaux d'une mission de l'IGN réalisée en 1947 nous ont permis de localiser avec précision le passage du « vieux chemin » dans la partie est de la commune, au lieu-dit *la Croix Blanche*¹⁷.

Apports et limites de la restitution cartographique

À défaut d'autre source documentaire aisément accessible, il nous est pour l'instant difficile de poursuivre ce travail de recoupement. La restitution cartographique proposée *in fine* (Fig. 9), sans être définitive, constitue, en l'état de nos recherches, le terme de cette analyse documentaire. Que nous permet-elle de conclure ? (24)

Tout d'abord qu'il existe, entre Epte et Oise, parmi l'inextricable lacs de la voirie ancienne, un itinéraire qui peut correspondre au « vieux chemin ». Ensuite, que certaines appellations du chemin, comme celle de *Chemin le Roy*, ainsi que la nature de son environnement immédiat nous amènent à penser que cet itinéraire a pu jouer, à l'époque médiévale, un rôle important dans les communications terrestres entre Paris et Rouen.

On nous objectera sans doute que le cadre géographique choisi pour cette étude est trop limité pour juger de la véracité de ces assertions. Malheureusement, l'absence pour la Normandie d'outil documentaire comparable à ceux dont nous disposons pour le Vexin français, ne nous permet pas d'envisager, même à moyen terme, une extension du champ d'investigation de cette enquête. Sur la base de sondages effectués dans les archives de la Seine-Maritime et de l'Eure et à partir des documents cartographiques à petite échelle utilisés plus haut, on peut toutefois proposer, à titre d'hypothèse, une restitution du « vieux chemin » sur la totalité de son tracé (Fig. 10).

Cet itinéraire a-t-il été emprunté par Eudes Rigaud ? La réponse se trouve dans le *Registrum visitationum*. Son analyse, qui occupe l'essentiel du chapitre à venir, va également nous permettre de mieux appréhender les modalités du voyage du prélat entre Paris et Rouen.

16Musset L., « Voie publique et chemin du roi en Normandie du XI^e au XIII^e siècle », in : Musset L., Bouvris J.-M. et Maillefer J.-M., *Autour du pouvoir ducal normand X^e-XII^e siècles*, Caen, 1985, p. 102. Sur ce problème voyez également : 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 de philologie historique*, 1, 1960, p. 141.

17Couverture IGN, mission 1946-1947, Elbeuf-Les Andelys-Mantes-Évreux-Gisors, cliché n° 226.

Le voyage Paris-Rouen d'après le *Regestrum visitationum*

De tous les types de documents disponibles sur la voirie médiévale, les récits de voyages sont sans doute ceux qui offrent le plus de renseignements. Rapidement exploitables, ils permettent de saisir dans leur ensemble les modalités de circulation entre deux points à une époque donnée. Leur utilisation reste toutefois limitée par certaines de leurs caractéristiques. Nullement universel, chaque itinéraire est au contraire révélateur de la personnalité sociale du voyageur qui nous l'a transmis. Un archevêque ne circule pas comme un marchand ; leurs préoccupations influent, bien plus qu'aujourd'hui, sur les circonstances de leur voyage. Enfin, nous souffrons avant tout de la rareté de ce type de document. Pour ce qui est du voyage entre Paris et Rouen, seuls deux récits médiévaux sont parvenus jusqu'à nous. Point n'est besoin de souligner combien le journal d'Eudes Rigaud, de loin le plus complet des deux, est précieux pour notre étude.

Où l'on reparle d'Eudes Rigaud

L'intérêt du *Regestrum visitationum archiepiscopi rothomagensis* réside à la fois dans son mode de rédaction et dans la personnalité d'Eudes Rigaud¹⁸. Bien plus qu'un simple registre de ses visitations, ce document est un véritable journal de ses activités qui couvre la période où il occupa le siège métropolitain (25) de Rouen (1248-1275). L'archevêque y consigne le détail de ses activités au jour le jour. À travers ce journal, on découvre un prélat fortement pénétré des devoirs de son ministère pastoral mais également extrêmement impliqué dans la vie politique de son temps. Ami personnel de Saint Louis, qui sollicite à plusieurs reprises ses avis, Eudes Rigaud passe une grande partie de l'année partagé entre Paris et le palais épiscopal de Rouen. Bien évidemment, les indications journalières relatives à ces voyages entre la Normandie et la région de Paris sont, dans le cadre de ce travail, d'un intérêt capital. Elles vont nous permettre de déterminer la place du « vieux chemin » parmi tous les itinéraires utilisés par le prélat et d'essayer de comprendre comment et pourquoi il l'emprunte.

Nous avons recensé d'une part les déplacements directs entre Paris et Rouen et d'autre part les liaisons qui permettent à l'archevêque, à partir d'une de ces deux villes, de rallier les principales étapes des différents itinéraires. Il était en effet absurde de ne pas prendre en compte un voyage sous prétexte que l'archevêque, venant de Paris, décide de s'arrêter quelques jours à Fresne avant de regagner Rouen. Sur l'ensemble du journal, nous avons examiné vingt-trois voyages de ce type.

Les informations que nous livre le *Regestrum visitationum* sur ces différents voyages sont toutefois relativement disjointes. Dans un petit nombre de cas, Eudes Rigaud énumère, pour notre bonheur, ses étapes journalières, le lieu qu'il choisit pour la nuit et la façon dont il est accueilli ; il lui arrive même de distinguer les séjours

18La bibliographie relative à Eudes Rigaud est importante, citons à titre indicatif : Caumont A. de,

« Un épisode des visites pastorales d'Odon Rigault, archevêque de Rouen au XIII^e siècle », *Bulletin monumental*, 8, 1842, p. 83-88 ; Brown S., « Note bibliographique sur Eudes Rigaud », *Le Moyen Âge*, 41, 3-4, 1931, p. 167-194 ; Andrieu-Guitrancourt P., *L'archevêque Eudes Rigaud et la vie de l'Église au XIII^e siècle d'après le Regestrum visitationum*, Paris, 1938 ; Coulet N., *Les visites pastorales*, Breppols (Typologie des sources du Moyen Âge occidental, 23), 1977.

où il verse une contribution de ceux où il est reçu sans bourse délier. Mais le plus souvent la mention de l'étape où il s'arrête pour la nuit est la seule indication que l'archevêque nous donne sur les activités de sa journée. Il utilise alors une formule répétitive comprenant un nom de lieu à l'accusatif précédé de la préposition *apud* ; *apud Genesvillam* signifie par exemple qu'il s'est arrêté à Genainville pour la nuit. Cette interprétation est confirmée par l'existence d'une autre formule plus explicite où le premier terme est suivie d'un autre qui en précise le sens ; le 29 août 1256 on trouve par exemple dans le journal : *Apud Genesvillam, pernoctavimus apud Genesvillam*¹⁹.

Les résultats de l'analyse de ces vingt-trois voyages sont présentés sous plusieurs formes. La totalité des voyages, classés par ordre chronologique, est reprise dans un tableau récapitulatif (Fig. 12). Dans la Fig. 11, nous avons choisi de les cartographier schématiquement en prenant pour principe d'individualiser chaque tronçon emprunté, même quand ceux-ci appartiennent à un seul itinéraire. Enfin, nous avons classé, dans les tableaux suivants, les vingt-trois voyages en fonction des itinéraires utilisés par Eudes Rigaud. (26)

Tableaux analytiques des voyages d'Eudes Rigaud entre Paris et Rouen

Paris-Pontoise-Genainville-Fresne-Rouen (par le « vieux chemin »)

		Paris	St-Denis	Pontoise	Genainville	Fresne	Rouen	
Octobre	1248		8	10	11			p. 12
Février	1255	24		23	22	21-19	18	p. 239
Août	1255			19	18	17		p. 224
Février	1256	7		6	5	4		p. 270
Août-sept.	1256	1 sept.	31	30	29	28	27	p. 256
Février	1258	16		15	14	13-11	10	p. 333
Août	1258			7	8	9	10	p. 314
Avril	1259	23			21,22	20		p. 335
Octobre	1269		8	7	6	5	4	p. 635

		Pontoise	Genainville	Saulseuses	Fresne	
Juin	1261	12	13,14	17	18	p. 402

Paris-Pontoise-Bray (par le « vieux chemin »)

		Paris	St-Denis	Pontoise	Bray	Fresne	Gaillon	
Juillet	1255			22	23	24		p. 222

¹⁹Rigaud 1852, p. 254.

		Paris	St-Denis	Pontoise	Bray	Fresne	Gaillon	
Juin	1267	6	7	8	9	10		p. 576
Janvier	1268	10		11	12		13	p. 617

Paris-Argenteuil-Pontoise-Wy (par le « vieux chemin »)

		Paris	Argenteuil	Pontoise	Wy	Saulseuses	
Octobre	1251	22	23	24	25	26	p. 120

Paris-Pontoise-Magny-Fresne

		Paris	St-Denis	Pontoise	Magny	Fresne	
Février	1254	11	12	13	14	15	p. 205
Avril	1254			24	25	26	p. 212
Janvier	1265			27	28,29	30	p. 537
Avril	1266			24	22	21	p. 569

(27)

Paris-Conflans-Genainville-Fresne

		Paris	Conflans	Genainville	Fresne	Rouen	
Fév.-mars	1267	27 fév.	28 fév.	1 mars	2 mars		p. 596
Décembre	1268	29	28	27	26	25	p. 616

Paris-St-Germain-Genainville

		Paris	St-Germain	Pontoise	Genainville	Fresne	
Septembre	1257	28	27		26	24	p. 290
Juin	1260		18	19	20	21	p. 368

Paris-St-Germain-Meulan-La Roche-Guyon-Fresne-Rouen

		Paris	St-Germain	Meulan	La Roche	Saulseuses	Fresne	Rouen	
Août	1253	28	27	26	25	24	23-20	19	p. 165

Paris-Rouen : une multiplicité d'itinéraires

Les documents présentés en annexe et les tableaux ci-dessus nous inspirent plusieurs observations. Tout d'abord le « vieux chemin » n'est pas le seul itinéraire emprunté par Eudes Rigaud entre Paris et Rouen. Ce n'est que l'itinéraire le plus

utilisé, seize fois sur vingt-trois, d'un complexe cohérent qui en comprend plusieurs autres. Ces différents chemins, parfois fort éloignés les uns des autres, ne sont pas entièrement autonomes puisqu'ils partagent une ou plusieurs parties de leur tracé : tous se rejoignent à Fresne²⁰ et le tronçon Paris-Pontoise est commun à plusieurs itinéraires. À cela il faut ajouter les multiples liaisons qui permettent de passer d'un itinéraire à l'autre. En tenant compte de ces caractéristiques et si nous mettons de côté les détours occasionnels par Saulseuses²¹ en juin 1261, ou par Argenteuil en octobre 1251, on peut distinguer, dans l'ensemble des itinéraires utilisés par Eudes Rigaud entre Paris et Rouen, deux ensembles d'inégale importance.

Le premier est composé d'un unique itinéraire. Au lieu de quitter Paris par le nord, le prélat rejoint Saint-Germain-en-Laye par la rive gauche de la Seine. Cette route se poursuivait sans aucun doute sur cette même rive jusqu'à Rouen, mais Eudes Rigaud choisi de la quitter, et lui préfère, dans la deuxième partie du trajet, le « vieux chemin » qu'il retrouve à Pontoise, Genainville ou Fresne. (28)

Le second ensemble offre un plus grand nombre d'itinéraires possibles. Si au départ de Paris et jusqu'à Pontoise le voyage par Saint-Denis est quasiment la règle, de Pontoise à Fresne, Eudes Rigaud avait le choix entre la route par Magny-en-Vexin et le « vieux chemin ». Comme nous l'avons vu, la deuxième de ces variantes est de loin la plus utilisée. À ces deux itinéraires il faut ajouter, bien que peu suivi par l'archevêque, le trajet par Conflans-Sainte-Honorine. Les modalités exactes du voyage d'Eudes Rigaud sur ce chemin ne nous sont pas connues avec certitude, mais il est probable que le prélat a emprunté, jusqu'au confluent de l'Oise, une route suivant au plus près la rive droite de la Seine. À partir de Conflans-Sainte-Honorine, en raison des difficultés que représente le franchissement des hauteurs du bois de Galluis et du massif de l'Arthies, le prélat rejoignait sans doute rapidement, bien avant Genainville, le tracé plus familier pour lui du « vieux chemin ».

Comment interpréter cette multiplicité d'itinéraires ? S'agit-il d'une spécificité des relations terrestres entre Paris et Rouen ou d'une particularité dans la façon dont Eudes Rigaud voyage ? Un rapide aperçu bibliographique indique que ce phénomène n'est propre ni à l'aire géographique étudiée ni à l'archevêque de Rouen. Bien au contraire, chaque fois que l'on dispose, pour une liaison donnée, de sources historiques nombreuses et variées, on s'aperçoit qu'il existe entre les villes médiévales un grand choix d'itinéraires différents. Cette idée n'est pas neuve, on la trouve exposée par M. Bloch et F. Imberdis dès les années 1938-1939²². Plus près de nous, C. De Craecker-Dussart, comparant les itinéraires empruntés par deux voyageurs du nord de l'Europe se (29) rendant à Rome, observe que « Dans le Brabant, le Hainaut et le nord de la France leur route bien que conservant une direction identique diffère constamment. »²³. Le cas d'Eudes Rigaud est exemplaire

20Aujourd'hui, Fresnes-l'Archevêque, département de l'Eure, canton des Andelys.

21Commune de Tilly, département de l'Eure, canton d'Écos.

22Bloch M., « Compte rendu », *Revue historique*, 184, 1938, p. 179 ; Imberdis F., « Les routes médiévales : mythes et réalités historiques », *Annales d'histoire sociale*, 1, 1939, p. 411-416.

23De Craecker-Dussart C., « La notion de "route" au Moyen Âge. À propos de deux itinéraires à travers la Basse Lotharingie (XIII^e siècle) », *Le Moyen Âge*, 86, 1, 1980, p. 49-56. Sur ce problème on consultera également avec intérêt : 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 », *Bulletin de philologie et d'histoire*, 1, 1960, p. 99-143.

car l'analyse du *Regestrum visitationum* montre clairement que le prélat peut utiliser, au cours de déplacements identiques, des itinéraires différents. Le choix du prélat entre ces liaisons répond sans doute à de nombreux critères. Parmi ceux-ci, les conditions matérielles de ses voyages jouent un rôle non négligeable. Entre Paris et Rouen, sur la totalité de ses déplacements Eudes Rigaud n'y fait qu'une seule fois allusion.

Le convoi de l'archevêque

En mai 1259, Eudes Rigaud se rend à Fontainebleau où Saint Louis l'appelle à son chevet. Il fait étape à Genainville mais l'aggravation de l'état de santé du roi lui fait prendre aussitôt la route de Paris où il arrive le soir même. Dans le récit qu'il fait de cette journée, le prélat nous décrit rapidement son convoi :

Quibus visis, statim iter arripimus ad eundem, non tamen sine difficultate magna, cum adiutorio tam equorum quam currus festinando, et pernoctavimus Parisius ipsa die.²⁴

À la lecture de ces trop courtes lignes on imagine aisément le convoi de l'archevêque : des cavaliers, des litières portées par des chevaux et quelques chariots. L'urgence avec laquelle il décide de ce voyage nous amène à penser que dans d'autres circonstances son équipage est peut-être plus important. Il est donc probable que la lourdeur relative de son cortège l'amenait à emprunter les chemins les plus praticables et l'obligeait à s'arrêter dans des haltes où il était sûr de trouver un approvisionnement suffisant. Peut-on penser que c'est le respect de ces deux impératifs qui ont poussé l'archevêque à choisir de préférence le « vieux chemin » ? Répondre à cette question revient finalement à estimer les avantages respectifs des différents itinéraires utilisés par Eudes Rigaud.

Notre connaissance de la voirie médiévale est bien trop lacunaire pour que nous puissions mener cette comparaison sur l'ensemble des chemins qu'il emprunte. Il nous faut donc restreindre cette recherche aux deux itinéraires principaux de l'archevêque : le « vieux chemin » et la route passant par Magny. Enfin, compte-tenu des caractéristiques de la documentation réunie pour cette étude, cette analyse se limitera aux frontières du Vexin français.

Le « vieux chemin », la route par Magny : deux itinéraires d'Eudes Rigaud

La comparaison de ces deux itinéraires peut se développer sur plusieurs registres. Nous avons vu précédemment que la praticabilité des itinéraires et la présence d'étapes importantes sur leurs parcours sont deux facteurs qui ont sans doute eu une influence non négligeable sur les modalités des voyages de (30) l'archevêque. Ce ne sont bien entendu pas les seuls. Entre Paris et Rouen, le prélat devait nécessairement franchir toute une série de péages. Nous essaierons de voir s'il est possible d'en estimer le poids pour les itinéraires étudiés.

Les étapes d'Eudes Rigaud

Comme nous l'avons vu précédemment, les voyages d'Eudes Rigaud, loin d'être improvisés, se réduisent au contraire à un petit nombre de voyages types. Les

²⁴Rigaud 1852, p. 335.

étapes de l'archevêque sont peu nombreuses et utilisées régulièrement. Sur les deux itinéraires que nous étudions ici, elles sont au nombre de quatre : Wy-dit-Joli-Village, Genainville et Bray-et-Lû pour le « vieux chemin » ; Magny-en-Vexin sur l'autre itinéraire. Essayons pour chacune d'elles de préciser, si cela est possible, les modalités du séjour d'Eudes Rigaud.

Magny-en-Vexin est la seule étape du prélat sur l'itinéraire passant par Pontoise et Saint-Clair-sur-Epte. Il indique, en janvier 1265²⁵, qu'il est reçu dans le prieuré Notre-Dame. Ce prieuré est d'ailleurs mentionné pour la première fois par Eudes Rigaud qui le visite en 1249²⁶. L'archevêque y rencontre à cette occasion les trois chanoines et précise que le présentateur en est le prieur d'Aureil (Haute-Vienne).

L'arrêt à Magny lui permettait d'effectuer le trajet Paris-Rouen (113 Km) en quatre étapes, à la moyenne de 28 km par jour²⁷.

Paris-Pontoise : 23 km
 Pontoise-Magny : 27 km
 Magny-Fresne : ± 33 km
 Fresne-Rouen : 30 km

Sur le « vieux chemin », l'archevêque de Rouen avait le choix entre trois étapes. Genainville, où il s'arrête le plus souvent, Bray-et-Lû et enfin Wy-dit-Joli-Village qui ne reçoit sa visite qu'une seule fois.

À Genainville, le prélat est sans aucun doute accueilli dans le prieuré Saint-Pierre²⁸, Eudes Rigaud nous indique d'ailleurs qu'en octobre 1248 le prieur lui a refusé la procuration²⁹. Cette précision nous permet de déduire qu'en certaine occasion, Eudes Rigaud considérait son séjour à Genainville comme l'application de son droit de visitation. C'est sans doute pour cette raison que l'on trouve parfois dans le journal, après la mention de Genainville comme lieu d'étape, la formule : *cum expensis nostris*. Le prélat indiquerait ainsi qu'il a versé une contribution pour son séjour. Au contraire, la formule *apud Genesvillam* désignerait une étape où Eudes Rigaud est accueilli par le prieur dans l'exercice de son droit de visitation. La prudence nous pousse toutefois à ne pas donner à ces deux formules un caractère trop systématique. Sommes-nous absolument sûrs que la seule mention du lieu d'étape indique que le prélat soit reçu gratuitement ? Eudes Rigaud n'est pas le seul voyageur illustre à s'arrêter à Genainville, nous savons en effet que Louis VII y

25Rigaud 1852, p. 205.

26Rigaud 1852, p 40.

27Il s'agit de distances linéaires qui ne tiennent donc pas compte de l'incidence du relief sur le longueur de l'itinéraire.

28Ce prieuré appartient à l'abbaye de Jumièges. Sa première mention date de 1166-1176, cf. Vernier J.-J., *Chartes de l'abbaye de Jumièges*, Paris, 1916, acte 93, p. 229. Nous sommes assurés, d'autre part, que l'abbaye normande possédait des biens à Genainville au moins depuis 872-875, cf. Giry H. et Prou M., *Recueil des actes de Charles le Chauve, roi de France*, Paris, 1913, t. 2, acte 399, p. 384-390.

29Rigaud 1852 , p. 12.

possédait le droit de gîte une fois l'an³⁰. (31)

Le cas de Bray-et-Lû est plus complexe. Le *Regestrum visitationum* ne comporte pas d'indication qui nous permette de déterminer où Eudes Rigaud faisait étape. D'autres sources nous indiquent que cette paroisse possédait, au moins depuis 1234³¹, une maladrerie importante qui se dressait le long du « vieux chemin », à l'entrée est du village. Toutefois, même s'il est d'usage que les voyageurs s'arrêtent dans ce type d'établissement au cours de leur périple, rien ne nous permet d'affirmer que c'était le cas du prélat.

À Wy-dit-Joli-Village l'archevêque disposait de nombreux avantages. Le chapitre de la cathédrale de Rouen y possédait des terres³². Eudes Rigaud précise d'ailleurs dans son journal que le presbytère de Gadencourt lui doit un boisseau d'avoine de revenu par an quand il se rend à Wy. Le prélat tient tellement à ce droit qu'il le réaffirme quasiment à chacun de ses passages³³. De plus, il est possible qu'Eudes Rigaud, et les archevêques de Rouen de façon générale, aient possédé à Wy un manoir comparable à celui de Fresne, autre étape du prélat sur le chemin de Rouen. Il existe en effet, à l'entrée est du village, le long d'un des embranchements du « vieux chemin », une construction médiévale que son état de conservation ne permet pas d'identifier. La tradition locale y voit les restes du château de saint Romain, évêque de Rouen au VII^e siècle. Il pourrait s'agir, plus vraisemblablement, d'un manoir épiscopal.

Tous ces éléments expliquent que l'archevêque choisisse, lors de ses visites de l'archidiaconé du Vexin français, Wy-dit-Joli-Village comme lieu de villégiature. On s'aperçoit en effet, à la lecture du *Regestrum visitationum*, que dans ces circonstances le prélat organise son circuit de façon à rayonner autour de Wy, où il revient pour la nuit. Comment expliquer alors qu'Eudes Rigaud délaisse, lors de ses voyages Paris-Rouen, cet étape au profit de Genainville ou de Bray, stations où il semble ne pas bénéficier des mêmes avantages matériels ? Cette différence de comportement nous incite à penser que les déplacements d'Eudes Rigaud répondent à plusieurs stratégies, l'une qui s'appliquerait aux visites archidiaconales, l'autre aux voyages rapides entre Paris et Rouen. Quelles sont alors les circonstances qui poussent l'archevêque à se détourner de Wy lorsqu'il emprunte le « vieux chemin » ?

Il nous semble possible de proposer une explication. Le « vieux chemin » permet à Eudes Rigaud, quel que soit le déroulement de son voyage sur cet itinéraire, de franchir les 115 km qui séparent Paris et Rouen en quatre étapes journalières³⁴. La moyenne d'une journée de marche s'établit donc autour de 28 km. Cette valeur correspond à peu près à la moyenne de 33 km que Y. Renouard a calculée pour le voyage d'Eudes Rigaud à Rome³⁵ ou que R.-H. Bautier, travaillant quant à lui sur

30Newmann W. M., *Le domaine royal sous les premiers capétiens (987-1180)*, Paris, 1937, p. 170.

31*Recepta et expensa. Anno 1234. Inter caudelosam et ascensionem*, Paris (Recueil des historiens de la Gaule et de la France, 21), 1855, p. 234.

32La première mention de possessions du chapitre de Rouen à Wy date de 1028-1033, cf. Fauroux M., « Recueil des actes des ducs de Normandie (911-1066) », *Mémoire de la société des antiquaires de Normandie*, 36, 1961, acte 66, p. 200. M. Fauroux identifie le Vy mentionné dans cet acte avec Vicq (Yvelines), il s'agit bien entendu de Wy-dit-Joli-Village. On possède d'ailleurs un terrier de l'archevêché de Rouen à Wy daté de 1722 (AD 95, 1G 1.E dépôt 10).

33Rigaud 1852, p. 194, 254, 282, 323, 350, 490 et 572.

34Il s'agit là encore d'une distance linéaire rapportée à l'horizontale.

35Renouard 1966, p. 692.

des convois de marchandises, obtient à partir d'un grand nombre de recoupements³⁶. Elle est d'ailleurs quasiment identique à celle que nous avons précédemment obtenue pour le chemin de Magny.

Si l'on calcule maintenant, pour chacune des trois étapes du « vieux chemin », les distances kilométriques entre les différentes stations, on s'aperçoit (32) que les écarts à la moyenne sont très différents selon le relais retenu. L'arrêt à Bray et à Genainville permet à l'archevêque d'effectuer des journées de marche équilibrées. Au contraire, le choix de Wy-dit-Joli-Village lui impose des étapes disproportionnées.

Paris-Pontoise :	23 km		
Pontoise-Genainville :	27 km	Pontoise-Bray :	34 km
Genainville-Fresne :	35 km	Pontoise-Wy :	20 km
		Bray-Fresne :	28 km
		Wy-Fresne :	42 km
Fresne-Rouen :	± 30 km		

Il semble donc que, sur la distance Paris-Rouen, le prélat privilégiait la régularité des journées de marche aux avantages matériels que pouvaient lui procurer certaines étapes. De ce point de vue, il faut bien reconnaître que les deux itinéraires sont à peu près identiques. La régularité des étapes est, en effet, sensiblement la même sur la route par Magny et sur le « vieux chemin ». Il convient toutefois de remarquer que sur le « vieux chemin », Eudes Rigaud a le choix entre deux étapes : Bray et Genainville. Le voyage sur l'autre itinéraire lui imposait manifestement de s'arrêter à Magny. Sur cette route, le prélat aurait pu faire halte à Saint-Clair-sur-Epte comme le font de nombreux voyageurs, c'est le cas par exemple de Philippe le Hardi qui dîne à Saint-Clair en 1400³⁷. Or, au cours de ses nombreux déplacements entre Paris et Rouen, Eudes Rigaud ne mentionne jamais cette étape. Sans vouloir conclure hâtivement, nous retiendrons tout de même que le « vieux chemin » permettait vraisemblablement au prélat de mieux moduler ses étapes.

Le « vieux chemin », la route par Magny : topographie de leur tracé

Jusqu'ici, nous avons considéré le « vieux chemin » et la route par Magny plutôt comme des liens immatériels entre une série d'étapes. La comparaison de leur topographie nécessite une analyse méticuleuse de leur tracé. Cette démarche se heurte à quelques difficultés. Dans les pages qui précèdent, nous avons décrit le « vieux chemin » comme un faisceau d'embranchements. En admettant qu'ils aient tous été utilisables à l'époque d'Eudes Rigaud, ce qui reste naturellement à démontrer, peut-on déterminer la ou les variantes empruntées par l'archevêque ?

Dans le *Regestrum visitationum*, comme nous l'avons vu, le prélat ne précise jamais la façon dont il rallie ses étapes. D'autre part, il n'est pour l'instant pas possible de déterminer précisément les rapports chronologiques entre les multiples embranchements que nous avons reconnus. Les mentions datées, recueillies lors du récolement des sources d'archives, sont à la fois peu nombreuses et trop ponctuelles. Enfin, nous ne sommes pas sûrs que l'archevêque ait toujours emprunté le même embranchement. Cette lacune n'est toutefois pas insurmontable. La

36Bautier 1960, p. 102.

37Petit E., *Itinéraires de Philippe le Hardi et Jean sans Peur, ducs de Bourgogne (1363-1419), d'après les comptes et dépenses de leur hôtel*, Paris, 1888, p. 294.

réalisation des profils de ces différents tracés montre que les variations observées sont, d'un point de (33) vue strictement topographique, quasiment négligeables. Seul le chemin passant par Chaussy présente un profil original. Mais, hormis ce cas spécifique, on peut considérer que la topographie des autres tracés est finalement la même que celle de l'embranchement qui occupe une position médiane dans le faisceau des variantes. C'est donc ce dernier que nous avons retenu, sans écarter toutefois l'embranchement par Chaussy.

Le cas du chemin de Magny est quelque peu différent. Si, entre Pontoise et Saint-Clair-sur-Epte, la localisation de la voie romaine est partout assurée, son activité médiévale est encore à peu près inconnue. Il est bien difficile de savoir par exemple si la totalité de l'itinéraire était encore utilisée à cette époque. Entre Magny et Saint-Clair, il est à peu près sûr que la voie romaine demeurerait l'unique itinéraire disponible. Les conflits permanents relatifs au péage de Saint-Clair ont engendré une grande série d'enquêtes, de procès et de décisions arbitrales qui révèlent que la vieille voie romaine, loin d'être abandonnée, continue de recevoir une activité importante. La chaussée est tout d'abord utilisée pour le transport des marchandises. Dans un procès instruit au parlement de Paris, Thomas de Chaumont et Jehan Beauvoisin réclament le droit de charger et de conduire leurs propres marchandises sans payer le travers³⁸. D'autre part, en 1328, les religieuses de Maubuisson traduisent Jehan de Saint-Clair devant le parlement de Paris car celui-ci a fait abusivement payer le conducteur des porcs destinés à leur alimentation³⁹. Les religieuses sont confirmées dans leur exemption du péage. La chaussée était ensuite empruntée par les voyageurs. Hormis Eudes Rigaud, les sources ont gardé le souvenir de trois autres passagers : Grimer d'Acelles, chanoine de Rouen, qui s'est fait saisir en 1309 au travers de Saint-Clair son cheval et ses draps⁴⁰ ; Louis VII qui possédait à Saint-Clair-sur-Epte le sauf-conduit⁴¹ et Philippe le Hardi qui, comme nous l'avons vu, dîna à Saint-Clair en 1400.

Sur l'autre partie du tronçon, entre Pontoise et Magny, l'indigence de nos informations est bien plus criante. La voie romaine était-elle encore empruntée ? Il est bien difficile d'avancer ne serait-ce qu'un début de réponse. Ce qui est certain, c'est qu'au XVI^e siècle, ainsi que l'atteste *La guide des chemins de France*, cet itinéraire suit un tracé plus méridional : de Magny, il rejoint Cléry-en-Vexin et La Villeneuve-Saint-Martin⁴². Cette route ne cessera d'ailleurs de se développer jusqu'à devenir route royale au XVIII^e siècle et route nationale (n° 14) aujourd'hui. Depuis quand cet embranchement est-il ouvert ? La voie continue-t-elle à être utilisée parallèlement ? On peut supposer que ce tronçon est en place au moins dès le Moyen Âge Classique. L'organisation du village de La Villeneuve-Saint-Martin autour de cet axe en apporte la preuve. En fait, il semble qu'en se développant, la future route royale ait capté progressivement l'essentiel du trafic de la voie romaine pour finalement provoquer son abandon. Dans la concurrence que se livraient ces deux itinéraires, le relief a sans aucun doute constitué un élément déterminant. (34)

38 *Les Oïms...* t. 3, vol. 1, p. 159.

39 Furgeot H., *Actes du parlement de Paris. II^e série*. T. 1, Paris, 1920, acte 20, p. 3.

40 Archives départementales de la Seine-Maritime, G 3611.

41 Newmann W. M., *Le domaine royal sous les premiers capétiens (987-1180)*, Paris, 1937, p. 191.

42 Estienne Ch., *La guide des chemins de France*, éditée par J. Bonnerot, Paris, 1935, t. 1, p. 130.

Nous avons établi les profils topographiques du « vieux chemin » et de la route par Magny d'une part et, en marge de la comparaison principale, celui de la voie romaine entre Pontoise et Magny d'autre part (Fig. 13 et 14). Ces graphiques permettent de comparer la longueur des différents itinéraires ainsi que leur comportement par rapport au relief. Tout d'abord, et pour clore la parenthèse consacrée à la route de Magny, on notera le caractère extrêmement accidenté de la voie romaine entre Courcelles-sur-Viosne et Us. Entre ces deux communes, elle franchit en ligne droite tous les thalwegs perpendiculaires à la vallée de la Viosne. Le tracé de la route royale est comparativement beaucoup moins heurté. Dès la sortie de Pontoise, il monte sur le plateau, situé entre la Viosne et l'Aubette de Meulan⁴³, et ne le quitte que sur les hauteurs de Magny. Il y a là sans conteste une amélioration de tracé qui a dû condamner rapidement l'ancienne voie romaine.

Si l'on compare maintenant les deux itinéraires sur la distance Epte-Oise, on remarque que la route par Magny a un tracé sensiblement plus accidenté que celui du « vieux chemin ». Ce dernier évite, par exemple, la traversée de la vallée de l'Aubette de Magny qui représente une dénivellation de 75 m. On nous objectera que le « vieux chemin » coupe en revanche la vallée du Ru de Guiry. Certes, mais le graphique fait apparaître que la dénivellation imposée est de plus faible amplitude (environ 45 m).

La facilité avec laquelle on se déplace sur un itinéraire ne dépend cependant pas uniquement de son profil topographique, la nature des terrains traversés modifie en effet les conditions matérielles du déplacement. Néanmoins, compte-tenu des particularités de l'équipage d'Eudes Rigaud, il est fort probable que les déclivités importantes du chemin de Magny aient entravé ou du moins ralenti de façon non négligeable son convoi. À l'époque moderne, bien que cette route fût pavée, la côte de Magny demeurait la hantise des cochers qui assuraient la liaison entre Paris et Rouen⁴⁴.

Les péages de Saint-Clair-sur-Epte et de Bray

Dans le Vexin français, pour les deux itinéraires étudiés, les sources anciennes permettent de localiser deux importants péages. Tout deux sont associés au franchissement de l'Epte. À Saint-Clair, les multiples bras de l'Epte étaient enjambés par une série de ponts mentionnés pour la première fois dans un acte de 1221⁴⁵. L'un d'eux s'appelait d'ailleurs le pont des Marchands⁴⁶. L'existence d'un péage est assurée dès 1232⁴⁷. Des différentes pièces qui le concernent, il ressort que le seigneur du lieu n'en possède que la moitié alors que tous les ponts lui appartiennent⁴⁸. L'autre moitié du péage est peut-être la propriété de l'abbaye de

43Le Vexin français est traversé par deux rivières portant le nom d'Aubette. L'une coule du nord-est à l'ouest, l'autre du nord-ouest au sud. On désigne traditionnellement la première : Aubette de Magny et la seconde : Aubette de Meulan.

44Bouquet F., « Le coche de Paris à Rouen en 1644 », *Bulletin de la société historique de Normandie*, 1887-1890, p. 99-108.

45Prieuré de Saint-Clair. Titre de propriété, novembre 1221 (AN, S 2351, pièce 25).

46*Op. cit.*, mars 1232 (pièce 24).

47*Ibid.*

48Sur ces différents problèmes on consultera le recueil de textes publiés par L. Carolus-Barré dans : « Les anciens seigneurs de Saint-Clair-sur-Epte. XII^e-XV^e siècle », *Mémoire de la société*

Saint-Denis.

À Bray, trois ponts permettaient de franchir l'Epte. Leur première mention date de 1309⁴⁹ et ils figurent encore sur une carte de 1715⁵⁰. Le péage est quant à lui signalé sans plus de détail dans un acte de 1311⁵¹. (35)

Ces deux péages sont en vigueur jusqu'au XVIII^e siècle. Celui de Saint-Clair est vendu en 1718⁵² alors que celui de Bray est supprimé en 1755⁵³. Cette pérennité témoigne sans conteste de leur importance. Leur tarif n'étant pas parvenu jusqu'à nous, il est malheureusement impossible d'apprécier leur influence sur les voyages d'Eudes Rigaud. Le prélat en était-il exempté ? Le développement du « vieux chemin » est-il une conséquence du coût exorbitant du péage de Saint-Clair ? Rien ne permet de l'affirmer.

On remarque toutefois que la présence d'un péage important à Saint-Clair-sur-Epte a provoqué la mise en place, à quelques kilomètres de la voie, de tracés de substitution permettant de le contourner⁵⁴. C'est sans doute ainsi qu'il faut interpréter la présence sur les cartes anciennes d'une série de chemins qui doublent l'ancienne voie romaine. C'est le cas d'un vieux chemin passant, à moins de 2 km au sud de la voie, par les hameaux de Ducourt, Magnitot et Archemont⁵⁵. Sur son tracé, fossilisé en partie par des limites communales, on trouve un certain nombre de toponymes révélateurs, comme celui de *la Chaussée*. À Bray-et-Lû, on ne peut, pour l'instant, observer aucun phénomène similaire. Le petit nombre de sources dont nous disposons pour ce tronçon du « vieux chemin » en est peut-être la cause.

Il nous faut donc renoncer à comparer les deux itinéraires de façon quantitative. Leur analyse nous a tout de même permis d'isoler les quelques traits originaux du « vieux chemin ». Les étapes où l'archevêque peut s'arrêter sont plus nombreuses sur le « vieux chemin » et cet itinéraire traverse un relief moins accidenté. Autant d'avantages qui, bien que non décisifs, sont loin d'être négligeables.

La lecture thématique du journal d'Eudes Rigaud nous a également permis de mettre en lumière certaines caractéristiques d'un système de transport médiéval : les déplacements d'un individu ne sont pas totalement improvisés mais répondent à une stratégie complexe. Dans le cas d'Eudes Rigaud nous en avons esquissé le principe

historique et archéologique de Pontoise et du Vexin, 45, 1936, p. 141-202.

49Glénisson J. et Guerout J., *Registres du trésor des chartres. T. 1, règne de Philippe le Bel. Inventaire analytique*, Paris, 1958, acte 645, p. 112.

50*Carte particulière du diocèse de Rouen dressée [...] par M. Frémont de Dieppe par les ordres de feu Mre J. N. Colbert archevesque de Rouen*, 1715. Échelle : 1/96 000, dépôt : AN, NN 370. Cette carte indique que le plus oriental des trois ponts, aujourd'hui disparu, s'appelait : Pont de Mangarde.

51Glénisson 1958, p. 275.

52AN, Q1 1444, pièce 2.

53AD 76, C 861, pièce 9.

54La multiplication des embranchements à l'approche d'un péage est un phénomène attesté sur de nombreux itinéraires. On consultera par exemple : Auduc J.-L., « Bapaume : un carrefour routier aux XIII^e et XIV^e siècles », in : *L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux Temps Modernes*, Auch, 1982, p. 241-254.

55Les hameaux de Ducourt, Magnitot et Archemont se trouvent sur le territoire de la commune de Saint-Gervais (canton de Magny-en-Vexin).

en supposant qu'il reposait sur la nécessité de trouver un compromis entre certains aspects du système de transport : la praticabilité des différents itinéraires, le respect des impératifs de temps et de distance, le désir de profiter des avantages matériels offerts par une étape, la volonté supposée de voyager au moindre coût.

Ces critères varient bien évidemment selon les individus et font que le choix de l'archevêque de Rouen n'est sans doute pas celui des autres voyageurs. Nous en voulons pour preuve le récit d'un autre voyage, celui de marins amenés de Nîmes à Rouen en 1295⁵⁶. Les comptes royaux nous permettent de suivre au jour le jour les avatars de cette petite troupe⁵⁷. Partis de Paris le 20 mai, ils arrivent à Mantes, par Poissy, le 22 mai. De là, ils se rendent à Rouen, une partie des hommes prend le bateau et l'autre la route. Les capitaines séjournent du 24 au 30 mai à Rouen, puis rentrent à Paris par Magny-en-Vexin. (36) Au cours de ce voyage, ce ne sont pas moins de trois itinéraires qui ont été empruntés : la route de la rive gauche de la Seine, la Seine elle-même et enfin la route par Magny-en-Vexin et Saint-Clair-sur-Epte. Comparé aux voyages d'Eudes Rigaud, cet itinéraire montre à quel point les solutions adoptées par le prélat sont originales. On est surpris de voir qu'Eudes Rigaud n'utilise jamais, durant son épiscopat, la navigation sur la Seine, alors que ce mode de locomotion est resté, jusqu'à une époque très récente, le moyen le plus rapide de se rendre de Paris à Rouen.

D'autres itinéraires médiévaux, s'ils existaient, ne feraient sans doute qu'enrichir le dénombrement des manières de voyager entre Paris et Rouen. Ils nous confirmeraient dans l'idée que le transport est au Moyen Âge, bien plus qu'aujourd'hui, une activité éminemment sociale. Admettre ce postulat, c'est reconnaître de manière implicite qu'un itinéraire médiéval est plus un réseau, une trame de relations, qu'un lien matériel entre deux destinations.

56Les marins vont à pieds et sont accompagnés d'une escorte à cheval comprenant une douzaine de personnes dont trois capitaines et quatre sergents.

57Fawtier R. et Maillard F., *Comptes royaux (1285-1314). Tome II, comptes particuliers et comptes spéciaux ou extraordinaires*, Paris, 1954, p. 628-629. On se reportera également, pour l'analyse de ce document, à : Bautier 1960, p. 115-117.