

Routes et petites villes : réalités ou concepts ?

Jean-Luc Fray, Céline Perol

▶ **To cite this version:**

Jean-Luc Fray, Céline Perol. Routes et petites villes : réalités ou concepts ?. Céline Perol; Jean-Luc Fray. Routes et petites villes. De l'Antiquité à l'époque moderne, Presses universitaires Blaise Pascal, pp.9-17, 2020, 978-2-84516-948-7. hal-03251004

HAL Id: hal-03251004
https://hal.science/hal-03251004

Submitted on 5 Jun 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Routes et petites villes : réalités ou concepts ?

Road and small cities : realities or concepts?

Jean-Luc Fray et Céline Perol

La route se présente à priori comme un objet matériel aisé à identifier et ainsi comme un objet d'étude historique aisé à cerner tant il est tangible et donc immédiatement préhensible. A travers treize contributions, le présent ouvrage permet d'identifier l'objet route à travers les siècles et de retracer son évolution. Il s'inscrit ainsi dans la continuité des ouvrages collectifs parus, il y a plus de trois décennies : *L'homme et la route dans l'Europe occidentale au Moyen Âge et aux temps modernes* (1982) et *Les routes du sud de la France* (1985)[1]. Depuis cette période, l'histoire de la route a été nourrie par plusieurs travaux de synthèse et par une réflexion d'ordre épistémologique et méthodologique[2].

Le réseau routier actuel est en France l'héritier des routes de poste, étudiées par A. Bretagnolle et A. Franc, qui apparaissent à la fin du Moyen Âge et constituent au cours du XVIIIe siècle un réseau de communication dense et stable. Ces routes - qui unissent alors un ensemble de relais, tenus par des maîtres de poste et établis à une distance de moins de 15 km - permettent une amélioration décisive des capacités de transports et une intensification des échanges. La création des Ponts et Chaussées en 1718 vient confirmer l'importance fondamentale des routes dans la construction du royaume, puis de la Nation et participe à l'édification et à l'entretien des routes des Intendants. Ces nouveaux axes de circulation pensés par un Etat centralisateur transforment radicalement la circulation à moyenne et longue distance et les échanges intra urbains ; elles participent à l'édification d'un territoire national structuré et structurant.

Les routes de poste et des Intendants trouvent leur place et leur fonction au sein d'un vaste ensemble de voies de communications très ancien. On peut en effet repérer des premiers tracés établis dès le IV^{e} siècle av. J. C. (La Tène A), comme le montre l'étude de Philippe Salé sur

1. L*'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux temps modernes*, Flaran 2, Auch, Commission historique de Flaran, 1982 ; *Les routes du sud de la France de l'antiquité à l'époque moderne*, Paris, CTHS, 1985.

2. Jean MESQUI, *Chemins et ponts. Lien entre les hommes*, Paris, Desclée de Brower, 1994 ; Georges LIVET, *Histoire des routes et des transports en Europe. Des chemins de saint Jacques à l'âge des diligences*, Strasbourg, Presses Universitaires de Strasbourg, 2003. Je renvoie aux articles que j'ai publié sur la question de l'appréhension de la route par l'historien : « Cheminement médiéval : l'homme, l'historien et la route », in Jean-Luc FRAY et Céline PEROL (dir.), *L'historien en quête d'espace*, Clermont-Ferrand, PUBP, p. 91-108, 2004, p. 96-98 ; « Les réseaux routiers de la France médiévale. Ambitions et limites d'un champ d'investigation historique », *in* Thomas SZABO (dir.), *Die Welte des europäischen Strassen von Antike sur Frühen Neuzeit*, Cologne, Böhlau Verlag, 2009, p. 69-84 ; « Chemin de pèlerinage et aires de routes » in G. CASIRAGHI et G. SERGI (dir.), *Pellegrinaggi e santuari di San Michele nell'Occidente medievale. Pèlerinages et sanctuaires de saint Michel dans l'Occident médiéval*, Bari, Edipuglia, 2009, p. 120-145.

Saint-Romain-du-Cher. Les routes romaines qui ont fait l'objet de premières cartes au IIIe siècle ap. J. C. et qui sont notamment identifiables grâce aux données archéologiques (Philippe Bet *et al.*, Frédéric Trément *et al.* et Blaise Pichon) sont elles-mêmes les héritières de voies gauloises ancestrales qui sont faiblement documentées.

S'intéressant à des espaces géographiques clairement définis et relativement restreints car centrées sur une petite ville ou une région réunissant plusieurs localités, les études réunies ici mettent en évidence le poids des continuités mais aussi celui des ruptures. Si, pour la France, les historiens et les archéologues ont coutume de repérer la pérennité du réseau antique à l'époque médiévale, Donata Degrassi montre bien comment dans l'Italie septentrionale, entre les Alpes orientales et la mer Adriatique, le bouleversement de la hiérarchie urbaine causé par les migrations germaniques du Haut Moyen Âge (V^e^-VII^e^ siècles) a entraîné une modification radicale du réseau routier[3]. La disparition des principales cités et les transformations du paysage ont imposé la nécessité de « repartir à zéro » et conduit à la lente édification d'un nouvel environnement *ex nihilo* à partir du XII^e^ siècle.

Les sources qui attestent de l'existence, du tracé et de l'édification des routes sont nombreuses. Pour l'époque antique, la cartographie routière qu'offrent l'*Itinéraire Antonin* et la *Table de Peutinger*, datés du III^e^ siècle ap. J. C., reste une référence mais ce sont les fouilles préventives et programmées qui livrent les informations les plus riches. L'archéologie permet en effet d'analyser dans le détail le tracé, la taille et le revêtement des voies. Elle offre en particulier la possibilité d'identifier les différentes phases d'évolution d'une route en les datant avec précision (P. Bet *et al.* et P. Salé). Les traces les plus anciennes sont les fossés, puis le revêtement évolue lorsque l'axe prend de l'importance et que les sites qu'il distribue s'urbanisent. Les premiers matériaux périssables font alors place aux pierres et aux pavés entre le II^e^ et le III^e^ siècle ; les blocs bruts sont remplacés par un appareillage composite et plus élaboré pour faciliter le transport et permettre son intensification. L'ouverture de nouvelles autoroutes, comme l'A89 entre Clermont-Ferrand et Bordeaux, a permis d'identifier des localités et des tracés antiques inconnus en Haute Combraille (F. Trément *et al.*). L'étude de B. Pichon montre comment l'historien peut accomplir un travail de reconstitution d'un réseau mobile en confrontant les cartes, les vestiges que sont les bornes et les données archéologiques, l'auteur constatant cependant que seule l'archéologie permet de rendre compte des évolutions.

Les sources écrites ont également leur place dans l'étude de la route. Ceci est vrai pour la fin de l'Antiquité puisqu'un poème de Sidoine Apollinaire de 464-465 signale l'existence d'un itinéraire entre sa *villa* d'*Avitacum* et Narbonne (P. Bet *et al.*). L'étude des réseaux routiers et urbains du delta égyptien du IX^e^ au XII^e^ par Jean-Charles Ducène doit beaucoup aux récits des voyageurs et géographes arabes que sont Ibn Hawqal, Ya'kubi ou al-Idrisi dans la mesure où les actes de la pratique, commerciaux ou administratifs, sont quasiment absents pour le Moyen Âge arabo-musulman. Les études sur l'Auvergne médiévale et moderne disposent des registres

3. Sur la notion de réseau routier, Céline PEROL, « Les réseaux routiers de la France médiévale […] », *op. cit*.

consulaires, des délibérations municipales ou des actes des institutions religieuses (Hugo Todescato et Jean-Luc Bersagol). Du côté de l'Italie, la diversité et la richesse de la documentation est manifeste, constituant une des caractéristiques de la civilisation de l'Italie communale. Les cartes antiques, les récits de voyageurs, les chroniques, les statuts des villes, des péages et des routes (*statuta viarum*), les livres de comptes et les délibérations, les archives ecclésiastiques permettent non seulement de localiser et de suivre l'évolution des voies de circulation mais elles offrent aussi la possibilité d'identifier une grande diversité d'acteurs politiques et économiques et de dévoiler à qui profite la route (D. Degrassi, Paolo Grillo, Francesca Roversi et Paolo Pirillo).

Constatons donc que la route se présente au premier abord comme un objet aisément identifiable dont on peut attester de l'existence et de l'évolution grâce à une série de sources fiables. Observons en second lieu que cette thématique semble se prêter pertinemment à l'analyse comparative comme à la synthèse, les auteurs étudiant manifestement la même « chose » quelle que soit l'époque et le lieu concerné. Cependant, force est de constater que les « routes » traquées par les auteurs ne sont pas désignées sous ce vocable dans les sources anciennes. Ce n'est en effet qu'à partir du XVIIIe siècle que l'usage du mot route se diffuse en français[4]. Les termes latins utilisés à travers les siècle[s] sont *via* ou *strata*, ce dernier vocable désignant une voie plus importante (H. Todescato, F. Roversi, P. Pirillo). Les adjectifs *publica*, *maestra* ou *antiqua* peuvent être accolés au substantif, précisant le statut ou l'ancienneté de la route. En Occitan, *rua* ou *cal(l)* sont réservés à l'espace urbain, comme le terme contemporain de rue, dans les dialectes d'oïl ; passée l'enceinte urbaine, on rencontre une *via*, une *strada* ou *strata*, une *charreira* ou un *chamin* ou *c(h)ami* ; de même, en oc : voie, chemin, charreire, estrade...

Le mot route vient du latin, *rupta*, participe passé du verbe *rumpere* qui signifie en premier lieu « rompre, briser, casser » et accessoirement « pratiquer, frayer, ouvrir (une route, un passage) » [5]. Le mot renvoie à un tracé qui traverse un territoire nouvellement défriché ou exploité. Le terme de *rupta* désigne ainsi à la fin du Moyen Âge un petit sentier de forêt avant de renvoyer à une compagnie de gens de guerre, les fameux routiers de la guerre de Cent ans de Jean Froissart. Se rabattre sur le terme de « voie » n'apparaît pas satisfaisant tant son sens est large. Le terme chemin, du *camin* d'origine celtique, est certainement celui qui convient le mieux pour désigner la route prémoderne, dans la mesure où il renvoie à des voies de toutes tailles mais aussi à la marche et à l'action de l'homme qui, parce qu'il chemine, fait le chemin.

Cette différence lexicale entre les époques anciennes et notre époque contemporaine, nous invite à réfléchir sur la conception même de la route, hier et aujourd'hui. Lorsqu'ils utilisent le terme de route, les historiens ne plaquent-ils pas sur le passé une réalité contemporaine des modes de transports et des déplacements ? Cette question suggère que la route est à la fois une réalité et un concept. Elle est à la fois une voie marquée et marquante d'un territoire et un objet d'analyse

4. C. PEROL, « Cheminement médiéval […] », *op. cit.* : l'homme, l'historien et la route »,p. 96-98

5. Félix GAFFIOT, *Dictionnaire latin-français*, Paris, Hachette, 1934, p. 1373

abstrait qu'utilisent les historiens, les géographes et les médiologues de tout poil pour construire leurs discours et appréhender à la fois les relations de l'homme avec son espace et les échanges trans humains[6]. Alors qu'est-ce que la route ?

Pour nous, la route est une trace tangible inscrite dans le sol qui mène à d'un point (de départ) à un autre point (d'arrivée), qui peut être tracée sur une carte et identifiée par un GPS et pratiquée à toutes heures et en toutes saisons. Avant le XVIII[e] siècle, la route empruntée par le voyageur a un caractère bien plus instable qu'aujourd'hui car son tracé et ses usages sont nécessairement tributaires des intempéries, du mode de locomotion, du statut du voyageur ou du contexte politique et militaire. Le chemin est par nature semé d'embûches et d'imprévus. Il constitue une direction jalonnée d'étapes mais l'espace à franchir et à parcourir n'est que rarement prédéterminé. Les auteurs s'accordent pour observer que la reconstitution d'un maillage complet des routes, même à une époque donnée, serait illusoire. Les chemins sont nombreux et ne répondent pas aux critères de notre hiérarchie contemporaine (voie primaire *vs.*secondaire, principale *vs.* de raccordement) ; il existe toujours des parcours alternatifs, même au XVIIIe siècle pour les routes de postes. Les ensembles routiers sont non seulement denses, complexes et mouvants mais les tracés eux-mêmes sont instables. Comme la *via Francigena* étudiée par Giuseppe Sergi, la *via Emilia* est composée de nombreux parcours (F. Roversi)[7]. La route se présente comme un faisceau de parcours et plusieurs contributions (notamment J.-C. Ducène, H. Todescato, J.-L Bersagol) s'accordent pour reprendre cette image de Marc Bloch[8]. G. Sergi utilise quant à lui le terme d'aire de routes pour souligner l'étendue de l'espace de cheminement et la multiplicité des chemins.

La route ancienne n'est pas un ruban d'asphalte, mais plutôt une corde qui s'effiloche en certains points et à certaines périodes. Pour la repérer, il faut alors identifier des « lieux de route » que sont les structures et les établissements qui participent à l'économie routière, aux besoins des voyageurs et des trafics. La route est un monde et engendre des infrastructures multiples et des activités variées. Les interactions entre route et petite ville mises en évidence dans cet ouvrage soulignent ainsi la diversité et l'importance de ces lieux de route qui participent à la croissance d'un centre de peuplement et à l'édification d'un réseau de centres secondaires. Ces lieux sont les passages des cols et ceux des cours d'eau : les bacs, les gués et les ponts nécessitent une attention toute particulière, engendrent des coûts importants et sont fréquemment gérés par une institution caritative. Les points de rupture de charge jouent un rôle notable, assurant le lien entre le réseau terrestre et le réseau aquatique (D. Degrassi) ou le franchissement d'un col[9]. Plusieurs travaux soulignent le lien étroit entre les chemins de terre et les chemins d'eau, leurs connexions et leurs

---

6. François DAGOGNET (dir.), *Qu'est-ce que la route ?, Les Cahiers de médiologie*, 2, 2, 1996

7. Giuseppe SERGI, « Presentazione », *in Le vie del Medio Evo*, Turin, Regione Piemonte éd., 1998, p.11.

8. Marc BLOCH, « Compte- rendus de lecture », *Revue historique*, 184, 1938, p.147-190, p. 179.

9. Dans le Sud du Massif central français, le passage du « Pas de l'Escalette », un dénivelé brutal de plus de 200 m entre le plateau des Causses du Larzac et la plaine languedocienne, sur la route de Paris à Montpellier ou Béziers par Clermont-Ferrand et Millau, a longtemps fait la fortune du petit bourg de Pégairolles-de-l'Escalette, aujourd'hui délaissé.

similitudes ; dans le delta du Nil, les routes suivent ainsi les canaux de déviation du fleuve (J.-C. Ducène). Les lieux d'accueil des voyageurs, principalement les hôpitaux et les auberges, sont également les indices de localisation et de fréquentation d'une route et participent à l'essor urbain. Les péages font partie de ces structures routières qui façonnent et animent les centres urbains. Les villes de petite dimension peuvent ainsi être considérées comme des points de concentration des lieux de routes.

C'est en ce point que l'objet historiographique « route » en rencontre un autre, celui des petites villes » ou « agglomérations secondaires », offrant ainsi l'opportunité de saisir la multiplicité des corrélations entre les routes et ces centres de second ou troisième rang. De fait, à la lecture des contributions formant le présent ouvrage, les villes et agglomérations à caractère urbain de petite dimension, les « localités centrales » de rang secondaire peuvent aussi être considérées comme des points de concentration des lieux de routes et, pour certaines d'entre elles, de nœuds routiers.
Cette façon de considérer la chose ne va pas tant que cela de soi, dans les pratiques historiographiques. D'abord parce que l'histoire urbaine, particulièrement française[10], longtemps fascinée par les grands nombres, a mis du temps à considérer comme objet d'étude, au-delà des plus grandes unités urbaines, la masse considérable, diverse et malaisément définissable, des bourgs, petites villes et villes moyennes, naguère prise en compte par le seul biais de la monographie universitaire ou de l'érudition locale et régionale et non encore comme catégorie conceptuelle globale et comme acteur de l'histoire[11]. Qui plus est, la longue pratique de la coupure entre histoire urbaine et histoire rurale (le même phénomène ayant touché la discipline voisine de la géographie) n'a guère aidé les bourgs et petites villes à trouver leur place dans le paysage historiographique français[12].
Ensuite parce que la route a été étudiée comme un itinéraire ou un faisceau d'itinéraires, reliant un point A à un point B, A et B étant, le plus souvent, des organismes urbain de grande taille, sans que l'étude, tout en détaillant les « étapes » intermédiaire, n'accorde à ces dernières une suffisante attention, en particulier au rapport triple entretenu par ces localités-étapes avec la

10. Dans une atmosphère politico-culturelle fort différente, qui a toujours été marquée par l'importance du fait « régional » (*Kleinstaaterei* médiévale et moderne, puis fédéralisme des *Länder*) et du patriotisme local (*Heimatsgefühl*), cette même thématique a connu un plus précoce et plus complet développement dans l'historiographie de langue allemande. Il en va de même dans celle des pays ibériques (*cf. infra*, note 11).

11. On pourra se référer sur ce point au actes du colloque de Castelo de Vide (Portugal) : Adelaide Millán DA COSTA, Amalia Aguiar ANDRADE et Catarina TENTE (éd.), *O papel das pequenas cidades na construção da Europa medieval* [le rôle des petites villes dans la construction de l'Europe médiévale], Lisbonne, Instituto de Estudos Medievais et Câmara municipal de Castelo de Vide, 2017.

12. A noter cependant : Pierre BODINEAU et Christine LAMARRE (dir.), *Capitales ou villes d'appui ? Les petites villes et leurs campagnes du Moyen Âge au XXIe siècle*, Dijon, Editions Universitaires de Dijon, 2014. Les conclusions de cet ouvrage, sous la plume de Jean-Pierre Poussou, réinterrogent le long désintérêt de l'historiographie française à l'égard de la catégorie des petites villes et mettent en valeur les évolutions positives ultérieures.

route : d'un côté elles prêtent aux voyageurs le service de leurs « lieux de route », ici rassemblés en un même point (auberges et hostellerie ; possibilité pour les voyageurs de refaire leurs approvisionnements, pour eux mêmes et leurs animaux, ou de faire entretenir et réparer véhicules et ustensiles par l'artisanat local ; secours des hôpitaux ; haltes spirituelles…) ; de l'autre - et ce second point a mieux retenu l'attention - l'influence de la route sur la morphologie urbaine : étude des « entrées de villes[13] », analyse des grandes rues axiales - « traversant l'enceinte de bout en bout et constituant une sorte d'épine dorsale autour de laquelle s'ordonnent les tènements, avec un élargissement au cœur du bourg pour accueillir une halle et un lieu de marché »[14], prise en compte du développement, le long des amorces de routes, des faubourgs et barris[15]…). Enfin, la petite ville ou le bourg et les autorités qui la ou le gouvernent peuvent aussi contraindre la route ou la soutenir : « dans un acte de 1077 pour l'abbaye Saint-Etienne de Caen, nous voyons Guillaume le Conquérant accorder aux moines le droit de détourner une voie qui passait à proximité du bourg de Trun, près de Falaise, pour la faire passer dans le bourg même[16] », bel exemple de « capture » autorisée d'un chemin public ; de son côté, H. Todescato rappelle ici même que les premières attestations écrites de l'existence des consuls de Saint-Flour, au milieu du XIII^{e} siècle, proviennent de textes ayant trait aux aménagements routiers et à la gestion des « lieux de route ». Dans le cadre plus ample de l'Italie septentrionale, P. Grillo montre que cette implication de l'autorité communale prend un caractère plus systématique encore.

La variété des vocables employés pour désigner ci-dessus, aux côtés de la « route », l'autre élément de la comparaison (« petite ville, ville moyenne, agglomération secondaire - terme préféré par nos collègues antiquisants[17] - centre mineur[18], ville d'appui[19], bourg[20]… ») dit la

13. Une enquête d'histoire contemporaine : à la recherche des « Rues de Paris, « Portes de Paris et « Hôtels de Paris »… J.-L. FRAY, « De l'attraction parisienne sur les villes du Centre et du Midi de la France : quelques indicateurs, du Moyen Âge à l'époque contemporaine », in Hubert HOUBEN et Kristjan TOOMASPOEG (éds.), *Towns and Communications*, vol. 2 : *Communications between Towns*, Galatina, 2011, p. 301-312, ici p. 308-311.

14. Jacques LE MAHO, « Introduction » in Anne-Marie FLAMBARD-HERICHER et Jacques LE MAHO (éds.), *Château, ville et pouvoir au Moyen Âge*, Caen, Publications du CRAHM, 2012, p. 1-11, ici p. 3-4.

15. Voir la communication d'Hugo Todescato, ci-dessous, et J.-L. FRAY, « Les « Barri » des petites et moyennes villes du Massif central et du Midi français depuis le bas Moyen Âge » », in Martin UHRMACHER et Guy THEWES (éds.), *« Extramuros » : Espaces suburbains au bas Moyen Âge et à l'époque moderne / Vorstädtische Raüme im Spätmittelalter und früher Neuzeit* (Städteforschung ; série A, vol. 91), Münster-i/Westfalen, sous presse.

16. M. FAUROUX, *Recueil des actes des ducs de Normandie (911-1066)*, Caen, 1961, n° 223, cité par J. LE MAHO, « Introduction », *op. cit*., p. 3.

17. Voir la liste des mots clefs dans les communications respectives de Philippe Bet *et alii*, Frédéric Trément *et alii*, Philippe Salé, Blaise Pichon.

18. Le terme est employé ci-dessous par Francesca Roversi pour les petites villes de l'Émilie-Romagne.

19. Concept employé par Pierre Bodineau et Christine Lamarre pour le titre et dans l'introduction de l'ouvrage dirigé par eux : *Capitales ou villes d'appui ? […], op. cit.*

20. C'est le terme mis en avant par Giuliano Pinto et Paolo Pirillo (éd.), *I centri minori della Toscana nel Medioevo : Atti del convegno internazionale di studi, Figline Valdarno, 23-24 ottobre 2009*, Florence, 2013 et employé ci-dessous par Paolo Grillo à propos de Chiavenna.

difficulté, pour les géographes comme pour les historiens, de définir la « petite ville » ou, plus exactement, la limite supérieure de cette strate urbaine la plus fournie, du Moyen Âge au XIX[e] siècle, tant en nombre d'unités urbaines décomptées qu'en termes de population assemblée[21]. Le caractère aléatoire des estimations de population, jusqu'au cœur de la période moderne, comme du critère de surface renfermée *intra muros*, n'aide guère à la clarification.

On peut aussi partir d'une considération inverse, celle d'une gradation continue de la centralité (soit la capacité à offrir des services et fonctions destinés à la satisfaction des besoins des populations au-delà du seul lieu central considéré) de l'agglomération humaine considérée depuis le simple chef-lieu paroissial (degré un de la centralité) jusqu'aux plus puissants organismes urbains : c'est là le concept de lieu central (*central place, Zentralort*)[22]. Au sein de ce spectre, la catégorie des « petites villes » commence avec l'existence d'un marché hebdomadaire, d'un artisanat spécialisé et de quelques marques d'urbanité (existence d'échoppes et d'une place centrale, qualité du bâti…).

Dans cette perspective, la méthode de la centralité[23] offre un cadre de réflexion qui met en exergue l'inhomogénéité de l'espace vécu et ressenti[24] et 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.

Or, quoique relevant *a priori* de la géographie des flux, la route n'est pas étrangère à la méthode de la centralité : 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 » ; de ces flux, si les derniers sont immatériels[25], la plupart des autres empruntent les voies de communication terrestres, fluviales ou maritimes. De ce fait, la route, vecteur des flux que génèrent les relations entre les lieux centraux, égrène le long de son parcours et au fur et à mesure des étapes et des carrefours, un certain nombre d'éléments de centralité ; elle est à son tour vecteur de rayonnement et élément de renforcement de la centralité et peut apporter, nous a-t-il semblé, à la définition de la catégorie des petites villes…

---

21. Anne Bretagolle et Alain Franc rappellent, dans leur communication ci-dessous, qu'en France, au tournant des XVIII[e] et XIX[e] siècles, la moyenne du peuplement des localités pouvant être considérées comme urbaines s'établit à 7.000/ 8.000 habitants.

22. On trouvera les définitions des « critères de centralité » et des éléments d'application de la méthode à la période médiévale dans J.-L. FRAY, *Villes et bourgs de Lorraine, réseaux urbains et centralité au Moyen Âge*, Clermont-Ferrand, 2006.

23. J.-L. FRAY, *Villes et bourgs de Lorraine […], op. cit.*

24. Antoine S. BAILLY (dir.), *Les concepts de la géographie humaine*, Paris 2005, p. 127 et suiv.

25. J.-L. FRAY, Stéphane GOMIS et Stéphane LE BRAS (éds.), *Flux réels versus flux immatériels. Contribution à la réflexion sur l'histoire des espaces*, dossier de la revue *Siècles*, à paraître en version électronique (chec.uca.fr/rubrique22.html).

En définitive, l'étude combinée de la route et des multiples centres qu'elle dessert permet d'observer le rôle de la première dans la morphologie et l'évolution de l'espace urbain, son rôle dans l'économie urbaine et enfin les capacités d'une ville secondaire à concevoir, entretenir et contrôler un réseau routier et un territoire. Les thèmes abordés dans ce colloque s'inscrivent dans la continuité des travaux des deux organisateurs et des recherches de « l'axe 3 » du Centre d'Histoire Espaces et Cultures, laboratoire d'histoire, d'histoire de l'art et d'archéologie de l'Université Clermont Auvergne[26]. Ils poursuivent les réflexions abordées dans les rencontres organisées les années précédentes par ce même axe : *L'historien en quête d'espace*[27] ou encore *Petites villes de montagne*[28], qui se sont intéressées aux modalités de construction des territoires. Ils s'inscrivent, du même pas, dans l'orientation qui était alors (2006-2015) celle de l'axe 3 de la MSH de Clermont-Ferrand : Territoires et développement.
Le thème de la route, celui des petites villes et cette présente tentative de croisement des concepts participent, en définitive, à l'étude des usages et des représentations des espaces, à la fois dans une approche matérielle et archéologique et dans une approche plus spécifiquement historique des territoires, une histoire principalement économique et politique. Ils concernent à la fois le peuplement, le développement, l'aménagement et la valorisation des territoires dans le temps long.

Diverses vicissitudes ont retardé la publication des actes du colloque. Nous prions les auteurs, dont la patience a été mise à l'épreuve, et les lecteurs de bien vouloir nous le pardonner.
Nos remerciements vont aux institutions qui ont, scientifiquement, financièrement ou par un appui organisationnel, soutenu le colloque et la présente publication : le CHEC, la MSH de Clermont-Ferrand, les Presses Universitaires Blaise Pascal, le Conseil scientifique de l'Université, le Conseil régional d'Auvergne, le Conseil général du Puy-de-Dôme, la Ville de Clermont-Ferrand et ma manufacture Michelin.

A Clermont-Ferrand, Décembre 2018

26. A l'époque ou se tint le colloque : Université Blaise Pascal.
27. Voir note 2 *supra*.
28. Jean-Luc FRAY, Pierre CORNU, Patrick FOURNIER (dir.), *Petites villes en montagne de l'Antiquité au XXe siècle. Europe occidentale et centrale*, Clermont-Ferrand, PUBP, 2013.