

SOCIÉTÉ ARCHEOLOGIQUE
DE L'AUBE

N° 2, HORS SERIE - 1985

TROYES. *Cathédrale Saint-Pierre et Saint-Paul.
Le chœur et les collatéraux nord vus
des chapelles rayonnantes de l'abside.
(XIII^e siècle).*

(Photo Michel Vuillemin)

LES PONTS SUR LA SEINE ET SES AFFLUENTS ENTRE TROYES ET MONTEREAU AU XIII^e SIÈCLE

De tout temps, la traversée des cours d'eau et de leurs vallées a été pour la circulation une contrainte majeure, que l'on a cherché à résoudre de plusieurs façons : le gué, praticable seulement aux saisons sèches, le bac, entraînant une rupture de charge pour le voyageur, et enfin le pont avec son accessoire indispensable qui est la chaussée, remblai mettant hors d'eau le chemin dans les zones inondables de la vallée. Il va de soi que, à toute époque, les hommes cherchèrent à multiplier cette dernière solution, qui avait l'inappréciable avantage de mettre, au moins en théorie, la circulation à l'abri des intempéries, et surtout des crues et inondations si fréquentes avant la régulation des cours d'eau. Aussi ponts et chaussées eurent-ils toujours une importance vitale pour les transports par terre, et, de ce fait, pour l'économie ; à plus forte raison, ces ouvrages de traversée eurent un rôle considérable dans les régions marquées à la fois par une forte vitalité commerciale et par une géologie propice à la stagnation de l'eau, comme ce fut le cas pour le bassin de la Seine au Moyen Age.

Mettant à profit des recherches que nous avons menées dans un cadre plus vaste, nous voudrions examiner ici l'histoire des traversées importantes de la Seine et de ses affluents entre Troyes et Montereau, dans le but d'évaluer l'influence de ces ouvrages dans l'évolution de la géographie économique, politique et administrative régionale au XIII^e siècle (1).

LE CADRE GÉOGRAPHIQUE. LES SITES DE TRAVERSÉE ANTIQUES

Après être entrée en Champagne à quelques kilomètres en aval de Mussy-sur-Seine, et être passée à Bar-sur-Seine, la Seine décrit une large courbe vers l'ouest, puis redresse son cours pour parvenir à Troyes après une trentaine de kilomètres. De là, sa vallée s'oriente au nord-ouest jusqu'à Méry-sur-Seine, où une nouvelle courbe vers l'ouest l'amène à recevoir l'Aube, au niveau de Saint-Just ; elle se heurte là à la falaise de l'Ile-de-France, la longe, décrivant un long alignement ouest-ouest-sud jusqu'à Montereau, où enfin elle trouve l'Yonne qui la remet dans le droit chemin, celui du nord.

Son principal affluent, l'Aube, a depuis Arcis un cours sensiblement est-ouest, et vient se jeter dans la Seine avec un angle si aigu que le bourg qui le loge au confluent a pris le nom de Saint-Just-en-l'Angle. Les deux vallées aux fonds plats et argileux se sont emplies d'une épaisse couche de tourbes, déterminant deux fuseaux assez larges où sillonnent les « noues », petits ruisseaux qui sont parfois d'anciens cours de la Seine et de l'Aube ; lorsque survient la saison pluvieuse, chaque ruisseau se gonfle, venant inonder complètement le fond marécageux de la vallée.

Aussi n'est-il pas étonnant que les deux vallées principales, celles de la Seine et de l'Aube, avec leurs affluents la Superbe, l'Ardusson, l'Orvin, la Voulzie, l'Herbissonne, aient formé une véritable barrière naturelle pour toutes les circulations transversales ; ils n'est pas surprenant non plus que leurs rives aient, à toutes les époques, servi de chemine-ments privilégiés (fig. 1).

Des traversées pré- et protohistoriques, il reste encore bien des témoins, que mettent en évidence les recherches archéologiques très efficaces qui sont menées dans la vallée de la Seine (2) ; nombre de ces gués antiques sont restés longtemps en usage, mais il serait vain de vouloir en faire état ici, la plupart n'ayant eu qu'un rôle local. Mieux vaut rappeler ici les conditions de traversée du réseau gallo-romain, plus homogène et donc plus facilement identifiable, au moins pour les grandes liaisons (fig. 2). Il va de soi que nous nous contenterons d'évoquer ici les artères empierrées du réseau, celles qui ont laissé une trace nette et non discutable sur la toponymie ; il n'entre pas dans nos vues de tenter une restitution du réseau entier fréquenté à l'époque gallo-romaine, celui-ci méritant une étude d'ensemble bien plus vaste, et certainement nécessaire étant donnée la complexité des problèmes posés. On a dit maintes fois que le réseau gallo-romain, centré sur Lyon, s'orientait essentiellement vers le nord-ouest en Champagne ; nous en avons le témoignage avec, d'ouest en est, la voie dite quelquefois voie aurélienne, de Lyon à la Manche par Paris, puis le « Perré » de Sens à Meaux, avec son

(1) J. MESQUI, *Les routes dans la Brie et la Champagne occidentale : Histoire et techniques*, Paris, 1980.

(2) Voir en particulier P. VERDIER DE PENNERY, *Les gués de la Seine et de l'Yonne de Nogent et d'Auxerre à Paris*, dans *Bulletin de la Société préhistorique française*, t. 56, 1959, p. 731-748. Les vallées de la Seine et de l'Yonne étaient intensément occupées aux époques pré- et protohistoriques : voir à ce sujet A. JALMAIN, *Archéologie aérienne en Ile-de-France*, Paris, 1970, ainsi que les nombreux comptes rendus de fouilles effectués sur les sites par le Groupement archéologique de Seine-et-Marne et le Groupement archéologique du Nogentais.

homonyme de Troyes à Meaux, avec la voie dite de Sens à Soissons, et enfin avec la voie de Milan de l'itinéraire d'Antonin, celle qui traversait toute la France en passant par Lyon, Autun, Troyes, Châlons et Reims pour rejoindre la Manche (3).

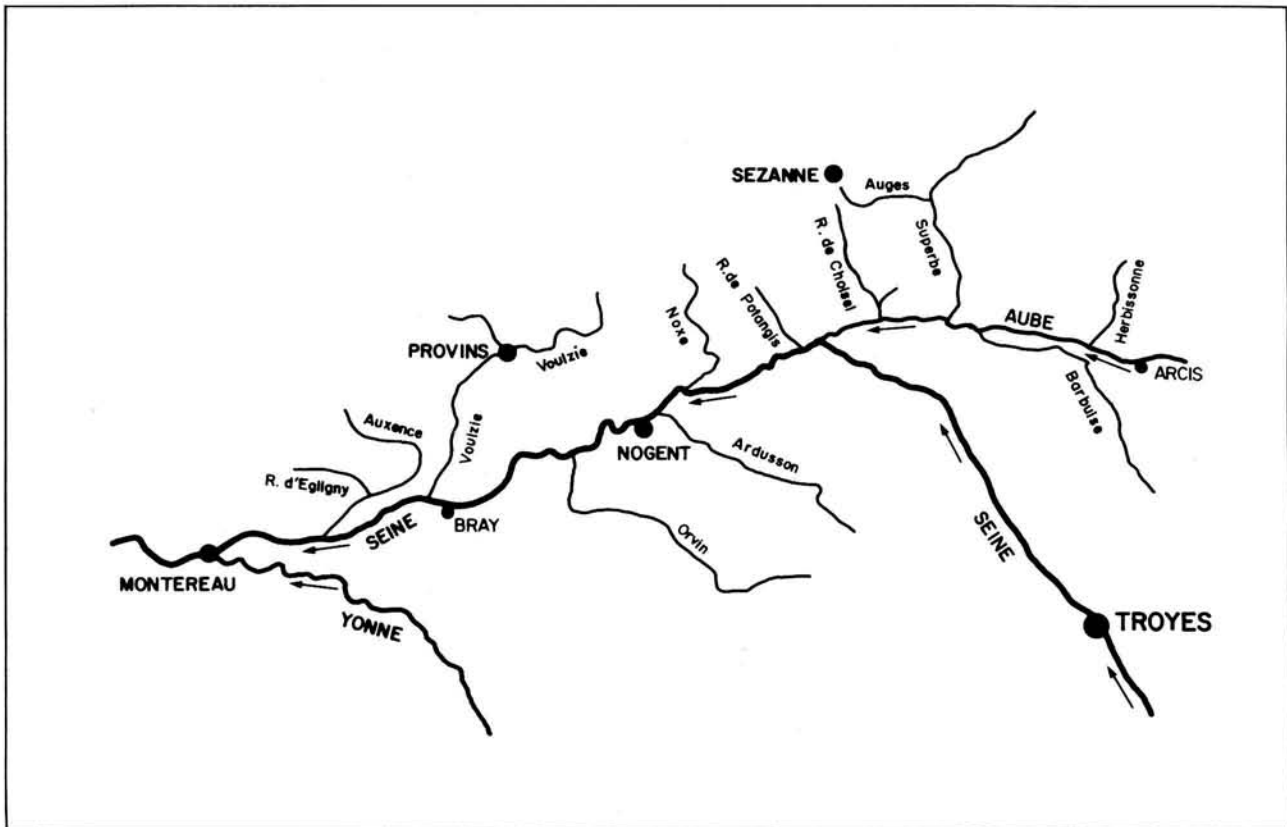


Figure 1

Les principaux cours d'eau du bassin de la Seine entre Troyes et Montereau.

Les voies du faisceau nord-sud

La voie de Paris traversait la Seine à son confluent avec l'Yonne, baptisé *Condate* à l'époque gallo-romaine, rebaptisé *Mosterolium* durant le Haut Moyen Age. Y eut-il, à l'époque, un pont de pierre? Les archéologues du siècle dernier semblent avoir reconnu quelques arches de ce monument, et rien n'interdit de penser qu'effectivement, à une époque florissante de l'Empire, l'on ait construit là un ouvrage d'art maçonné (4).

De Sens se détachait la grande et belle voie Sens-Meaux, assurément l'une des voies romaines les mieux conservées sur le plan régional; elle traversait la Seine à Jaulnes, petite bourgade en amont de Bray, avant de se diriger sur l'important site de Châteaubleau (5). Mais ici, rien n'indique la présence d'un pont, et l'on peut penser, avec une certitude relative, que le passage s'effectuait à gué, ou par un bac.

Si l'artère de Sens à Meaux possède encore de superbes restes, la voie de Troyes à Meaux n'est pas moins remarquable; elle allait traverser, venant de Troyes, la Seine au site de *XII Pontes*, les Douze Ponts, avant de remonter sur Villenaux et Augers (6). Ces douze ponts, nécessaires pour franchir toutes les noues de la vallée, au droit de la ville actuelle de Pont, furent considérés durant le Haut Moyen Age comme l'un des points majeurs de la région: ils sont mentionnés en 574, et, en 830, l'empereur rappelle sévèrement à l'ordre les habitants du *pagus*, afin qu'ils participent aux réparations des ouvrages. En 865, un hôpital destiné aux pauvres et aux malades est créé sur le site (7).

(3) Sur les voies romaines régionales, voir tout spécialement M. CORRARD DE BRÉBAN, *Mémoire sur les voies romaines du département de l'Aube consignées dans les anciens itinéraires*, Troyes, 1862. T. BOUTIOT, *Etude sur les voies romaines du département de l'Aube non indiquées dans les anciens itinéraires*, Troyes, 1862. A. HÉRON DE VILLEFOSSE, *Le chemin Paré de Troyes à Meaux*, Meaux, 1904. E. PAILLARD, *Essai sur l'ancien itinéraire de Metz à Orléans et la localisation de la défaite d'Attila en 451*, dans *Mémoires de la Société d'agriculture, commerce, sciences et arts du département de la Marne*, t. 82, 1967, p. 51-84. D. JALMAIN, *Le Perré de Sens à Meaux*, dans *Bulletin de la Société d'Histoire et d'Archéologie de l'arrondissement de Provins*, 1962, p. 39-44. Voir aussi dans *Gallia* et dans le *Bulletin de la Société Archéologique de l'Aube* les articles et rapports consacrés à la découverte de tronçons de voies romaines par R. TOMASSON.

(4) Voir P. QUESVERS, *Les ponts de Montereau-fault Yonne*, dans *Annales de la Société historique et archéologique du Gâtinais*, t. V, 1887, p. 1 et suiv., t. VI, p. 164.

(5) Cf. note n° 3 pour l'étude de Jalmain. Le site de Châteaubleau, mis au jour par J.-P. Burin, a fait l'objet de nombreux comptes rendus dans le *Bulletin du Groupement archéologique de Seine-et-Marne*.

(6) Cf. note n° 3 pour l'article de A. Héron de Villefosse. Sur les *XII Pontes*, voir Th. BOUTIOT et E. SOCCARD, *Dictionnaire topographique du département de l'Aube*, Paris, 1874. Voir aussi N. DE LA MARE, *Traité de police*, Paris, 1738, t. IV, p. 493: *De duodecim Pontibus super Sequanam restaurandis, volumus ut hi pagenses qui eos facere debent, a missis nostris admoneantur ut eos celeriter restaurent...*

(7) F. LOT, G. TESSIER, *Recueil des actes de Charles II le Chauve*, Paris, 1952, n° 284.

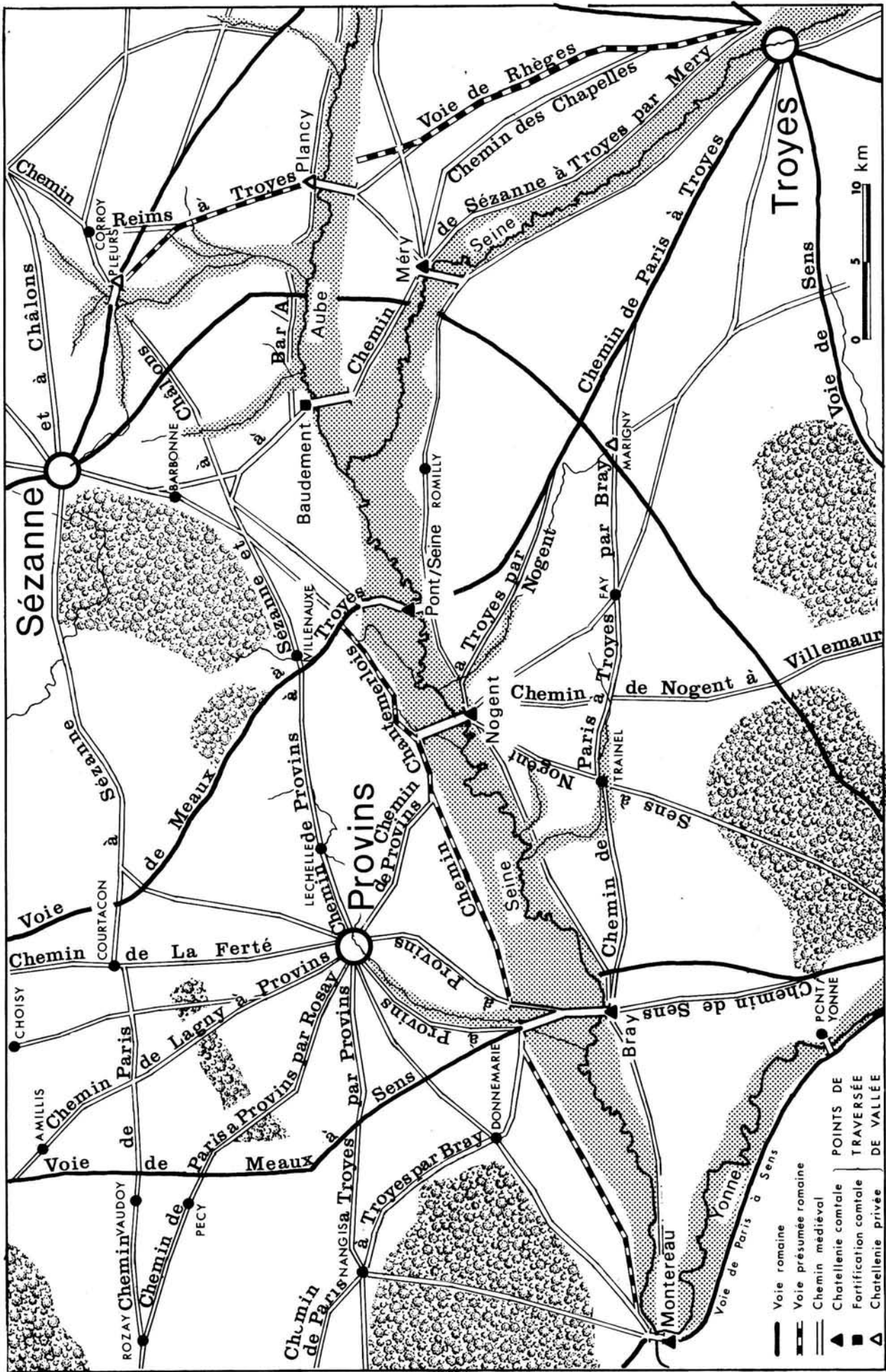


Figure 2
Carte des chemins importants au Moyen Age.

Plus en amont encore, une liaison curieuse par son tracé reliait Sens à Sézanne; bien que l'on s'accorde parfois à l'intituler voie de Sens à Soissons, car au-delà de Sézanne elle se prolonge par une très belle voie, bien conservée, qui se rend à Soissons par Montmirail et Château-Thierry, il est probable que ce n'était pas là la fonction primordiale de cette liaison. En effet, il eût été plus logique qu'une voie Sens-Sézanne-Soissons passe par Pont-sur-Seine, ce qui n'aurait nécessité qu'une traversée de cours d'eau, et non deux successives; d'une façon vraisemblable, le tracé matérialisé sur la carte était pourvu d'embranchements, l'un vers le nord par Pleurs et Corroy, l'autre vers l'est par Vouarces. Quoiqu'il en soit, cette voie au tracé fort bien reconnu franchissait successivement la Seine, entre Châtres et Saint-Oulph, et l'Aube, entre Etreilles et Granges-sur-Aube. Sans doute ces deux traversées étaient-elles assurées par de simples gués.

La dernière voie bien reconnue et bien attestée était celle qui traversait la Seine à Troyes (*Augustobona*), et l'Aube à Arcis (*Artiaca*). Son tracé reliait Troyes à Châlons par un tracé proche de la R.N. 77, qui franchissait la Barbuise au gué de Voué. Au-delà d'Arcis, elle rejoignait Mailly et L'Estrée, entre Bussy et Dommartin (8).

Outre ces voies, bien reconnaissables encore, et marquées par des indices toponymiques très révélateurs (L'Estrée, Le Chemin Perré), il faudrait en signaler d'autres, dont le caractère « romain » est plus douteux, mais qui figuraient certainement dans le réseau antique. Il en est ainsi de la voie qui de Troyes rejoignait le site de Plancy par Rhèges, et se poursuivait ensuite vers Pleurs et Sézanne d'une part, vers Corroy et Reims d'autre part: cette « voie de Rhèges » traversait l'Aube en oblique, par un gué vraisemblablement. Enfin, il se peut qu'ait existé un itinéraire direct de Troyes à Reims, traversant à Villette, à côté d'Arcis (9).

Les autres voies

Du réseau est-ouest qui, ne coupant ni la Seine ni l'Aube, recoupait leurs affluents, nous ne retiendrons qu'un seul axe, le mieux attesté: celui qui de Sézanne se dirigeait vers le sud-est de la Champagne, par Pleurs: c'est là, après être passé le long d'une ferme appelée Etreilles, que l'on passait la Superbe, sous la surveillance d'une fortification, puisque, d'après Albert Dauzat, Pleurs, *Plaiotrum* au XI^e siècle, dérive de *Plaiodurum*. Plus loin, la voie se dirigeait vers Allibaudières, à la traversée de l'Herbissonne, où certains archéologues du siècle dernier pensaient avoir repéré les restes d'un théâtre antique.

Voici donc, rapidement évoqués, les principaux points de passage de la voirie primaire gallo-romaine: sur la Seine, Montereau, Jaulnes, Pont, Châtres et Troyes; sur l'Aube, Etreilles et Plancy; enfin, sur les petits affluents, Pleurs. De ces traversées, l'on sait, en fait, bien peu de choses; seul l'exemple de Pont-sur-Seine est remarquable à plus d'un titre, par la densité des événements qui s'y rapportèrent durant le Haut Moyen Age, comme par celle des témoins archéologiques (10).

Tous ces grands itinéraires, brièvement décrits ici, se maintinrent bien sûr pendant tout le premier millénaire: une preuve en est justement l'attention apportée, au IX^e siècle, au site des « Douze Ponts ». A l'époque allait avoir lieu, dans les sources écrites tout au moins, une naissance pleine de conséquences pour les siècles suivants: celle de l'*oppidum* ou *castellum* de Provins, sur un éperon dominant la Voulzie. Certes, il ne s'agissait pas là d'une naissance *a nihilo*: des trouvailles archéologiques ont prouvé que le site était occupé auparavant, et ce au moins depuis l'époque mérovingienne. Néanmoins, il semble que ce soit au IX^e siècle seulement que le site ait véritablement pris une importance de nature à bouleverser les données antérieures de circulation et d'économie (11).

LES SITES DE TRAVERSÉE DU XII^e AU XIV^e SIÈCLE

Si l'on parvient, sur la base des données topographiques et toponymiques, à fixer les principaux points de franchissement du Bassin de la Seine à l'époque gallo-romaine, il faut attendre le XII^e siècle pour qu'apparaissent des mentions écrites permettant de reconnaître les points de franchissement médiévaux. Déjà, la structure des communications régionales avait pris acte de l'un des plus importants phénomènes qui marquèrent la Champagne au Moyen Age, celui des foires. Nous reviendrons plus loin sur les implications concrètes de ce phénomène; retenons pour l'instant, avant de détailler les sites de traversée, que le réseau routier a subi une modification essentielle par rapport au réseau gallo-romain, puisque, désormais, il résulte de la juxtaposition de trois étoiles centrées sur Troyes, Provins et Sézanne. Et, comme nous l'avons dit plus haut, la moindre des nouveautés n'est pas l'apparition de Provins, puisqu'aucune des artères gallo-romaines n'irriguait ce site. Voyons donc maintenant sur la Seine, sur l'Aube et sur leurs affluents les principaux sites de traversée, qui seront présentés d'aval en amont sur chacun des cours d'eau.

(8) Voie signalée dans l'Itinéraire d'Antonin.

(9) Voir C. STAHL, *Essai pour retrouver, dans l'Aube, la voie romaine Reims-Avallon par Troyes*, dans *Bulletin de la Société Archéologique du département de l'Aube*, n° 5, 1969, p. 32-77. L'auteur pose avec raison le problème d'une voie directe ne passant pas par Châlons. Néanmoins, ses conclusions, basées quelquefois sur des indices toponymiques assez minces, ne sont pas toujours convaincantes; en particulier, on peut se demander si les gallo-romains avaient effectivement le besoin de créer deux voies strictement parallèles entre Troyes et Arcis, dans le seul but de ménager un itinéraire direct de Troyes à Reims, évitant Châlons. Sans doute serait-il plus logique, tant qu'à faire, d'imaginer que cette liaison se débranchait après la traversée de l'Aube à Arcis. A noter enfin que, si l'itinéraire de Macquenoise, utilisé comme base par l'auteur, ne mentionne pas l'étape de Châlons, il ne l'exclut en aucune manière de façon explicite.

(10) On pensera, en particulier, au site considérable découvert en rive droite de la Seine: il s'agit d'un ensemble de fours de potiers, traversé par une voie empierrée. A ce sujet, on se reportera aux comptes rendus de fouilles publiés dans *Gallia*.

(11) Voir J. MESQUI, *Provins, la fortification d'une ville au Moyen Age*, Paris, 1979, avec bibliographie.

Les traversées de la Seine

— *Montereau*. Le site de traversée de Montereau desservait principalement un fuseau d'itinéraires reliant Sens à Paris, et, plus généralement, la Bourgogne et Lyon à la capitale. Entre Paris et Montereau, les variantes étaient assez nombreuses au Moyen Âge: on pouvait partir de Paris par la route de Troyes, puis obliquer à Brie-Comte-Robert vers le Châtelet et Valence; on pouvait aussi prendre la route de Melun, et, de là, rejoindre Montereau par les deux localités. La fréquentation de l'itinéraire est prouvée, au XIII^e siècle, par la perception de péages au Châtelet et au Mesnil (12). Au-delà de Montereau, après avoir traversé l'Yonne, on suivait la rive gauche de ce fleuve par Villeneuve-la-Guyart, où l'on devait péage, et Pont-sur-Yonne, site de traversée extrêmement important (13).

En 1015, le site fut accaparé par les comtes de Blois, futurs comtes de Champagne et de Brie. Des ponts, nous n'apprenons rien avant qu'en 1193 Marie, comtesse de Champagne, demande à l'abbé de Preuilly une concession dans les bois de son monastère pour la réparation du donjon et des ponts. Trois ans après, en 1196, il semble que, de la simple réparation, l'on soit passé à un projet de reconstruction en pierre, puisque l'abbaye de Preuilly, en échange d'un bois situé à Montereau, fournit 40 livres pour la reconstruction du pont en pierre (14).

Les comtes percevaient un péage sur les hommes et les biens transitant sur le pont comme au-dessous. En outre, les deux ouvrages, fortifiés chacun par une tour-porte, étaient bordés par quatre moulins établis sur pieux, deux sur la Seine, deux autres sur l'Yonne. Les deux ponts étaient disposés à l'extrême point du confluent, et seuls les séparaient le château des comtes de Champagne (15) (fig. 3).

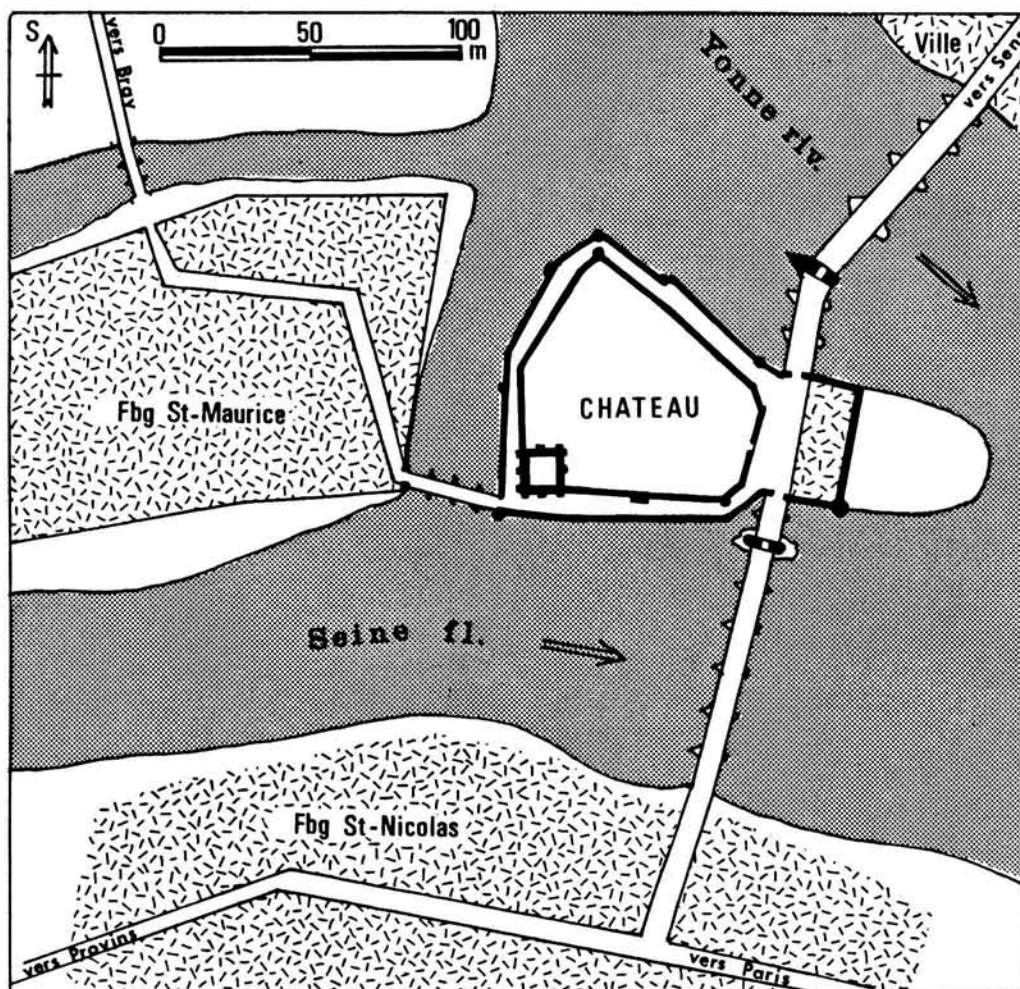


Figure 3

Le site de traversée de Montereau avant la reconstruction des ponts et la destruction du château.

(12) Voir Arch. Nat., JJ 50, n° 2257. Un péage était perçu au Châtelet, au Mesnil et aux Ecrennes; ces péages rapportaient, en 1314, respectivement 15, 4 et 25 livres. La *Guide des Chemins* publiée par C. ESTIENNE en 1553, ne signale pas le chemin direct de Melun à Montereau, sinon par les Hautes-Loges et les Basses-Loges, en forêt de Fontainebleau; par contre, un chemin de Brie-Comte-Robert à Montereau par Sitry, le Châtelet et Valence est mentionné. Les Itinéraires des ducs de Bourgogne, entre 1367 et 1412, présentés par E. PEIT, *Itinéraires de Philippe le Hardi et Jean sans Peur*, Paris, 1888, signalent par contre ce chemin direct de Melun à Montereau par le Châtelet, ainsi que la variante par Moret-sur-Loing.

(13) Le péage de Pont-sur-Yonne, tenu en fief des comtes de Champagne entre 1249 et 1252, est mentionné dans A. LONGNON, *Rôle des fiefs sous le règne de Thibaud le Chansonnier*, Paris, 1877, n° 95. Voir aussi Ab. HORSON, *Notice sur le pont de Pont-sur-Yonne*, dans *Bulletin de la Société archéologique de Sens*, t. XI, 1877, p. 107 et suiv. Sur le péage de Chaumont, près Villeneuve-la-Guyart, voir A. LONGNON, *Rôle...*, *op. cit.*, n° 106.

(14) Voir A. CATEL, M. LECOMTE, *Chartes et documents de l'abbaye cistercienne de Preuilly*, Paris, 1927, p. 77, 81 et 89. Voir aussi J. HUBERT, *Le château de Montereau*, dans *Bulletin de la Société des Antiquaires de France*, 1954-55, p. 56-57.

(15) P. QUESVERS, *op. cit.* Voir la gravure, très précise, de Duviert, datée de 1612 (Bibl. nat., Vx 23).

— *Jaulnes — Bray*. Si, à l'époque gallo-romaine, la traversée de la Seine par la voie Sens-Meaux s'effectuait, comme nous l'avons vu, à Jaulnes, il semble que le site ait été abandonné, puisqu'il ne sera jamais mentionné en tant que traversée avant le XVI^e siècle, de surcroît dans une circonstance exceptionnelle (16) (fig. 4).

Il est probable que, dès le X^e siècle, la traversée s'effectuait à trois kilomètres en aval, à Bray: une petite fortification, *munitiuncula*, y existait en 957, ainsi qu'un petit monastère; et, en 1161, le péage est mentionné pour la première fois.

Ce site desservait deux courants importants au Moyen Âge: le premier, d'axe sud-nord, avait pour but de relier Bourgogne à Picardie en passant par l'un des principaux centres de foires, Provins. Cet axe était aussi celui que suivaient les Bourguignons pour se rendre, de façon directe, à Provins par Sens après avoir descendu l'Yonne; son importance nous est attestée par un acte de 1148, où le comte Thibaud II reproche au vicomte de Sens Garin d'avoir spolié deux changeurs faisant route vers Provins, et ce entre Sens et Bray. Au sud de Bray, l'on pouvait suivre l'ancienne voie romaine, bien empierrée, ou encore décrire un itinéraire parallèle, plus direct, mais sans doute moins performant, qui se créa lorsque Bray acquit de l'importance. Au nord, l'on rejoignait Provins soit par la rive gauche de la Voulzie, par Chalmaison, Soisy, Chalaute-la-Petite, et la Porte des Bordes à Provins, soit par la rive droite, par les Ormes, Lourps, la maladrerie de Closebarbe et enfin la Porte du Buat (17).

Un second courant important qui traversait à Bray était le courant de Paris à Troyes par Nangis et Traînel. Ce courant, qui fut au XIV^e siècle souvent suivi par le duc de Bourgogne, est indiqué comme chemin principal de Paris à Troyes dans l'itinéraire de Bruges au XV^e siècle (fig. 11) (18). Venant de Paris, après avoir rejoint Nangis par le tracé actuel de la R.N. 19, il se poursuivait par Rampillon, rejoignait Donnemarie par un tracé en partie disparu, puis gagnait Luisetaine, franchissait l'Auxance au gué de Servigny, et rejoignait enfin les Ormes et la traversée. Au-delà de Bray, on passait sous Villenauxe, à Villuis, et Fontaine par le tracé du C.D. 59 actuel; l'on gagnait Traînel, puis, passant en rive droite de l'Orvin, l'on gagnait Soligny, Charmoy, Fay, enfin Marigny par un chemin conservé en certains endroits. De là, on rejoignait l'ancienne voie de Meaux à Troyes (19).

C'est donc en 1161 que l'on trouve mention de la traversée de Bray: à cette date, en effet, le comte de Champagne Henri le Libéral concède aux chanoines de Saint-Quiriace de Provins une exemption de droit de passage lorsque crues ou inondations obligent à recourir aux services du passeur comtal. Un péage est ensuite continuellement mentionné, en 1174, 1249, 1288. En 1325, il rapporte 90 livres tournois; mais son produit n'est pas affecté à l'entretien du pont qui s'est construit sur le site dans le courant du XIII^e siècle. En effet, une taxe spécifique est levée sur les bateaux, la « chaîne », qui rapporte, quant à elle, 80 livres tournois par an, dont quarante sont employés pour la « soutenance du pont et des chaudiées » (20). Malheureusement, rien ne permet de savoir à quelle date exacte un pont et une chaussée remplacèrent l'ancienne traversée.

— *Pont-sur-Seine et Nogent-sur-Seine*. La grande voie de Troyes à Meaux franchissait la Seine aux « Douze Ponts », que nous avons déjà évoqués plus haut (fig. 5). Ce site de traversée, fort important, passa en possession des comtes de Champagne vers 1145. Il desservait l'artère gallo-romaine qui, rappelons-le, passait à Augers-en-Brie et près de Villenauxe, longeait la Noxe en rive droite avant de la traverser pour contourner le Mont les Noix; au sud, elle longeait Fougeon, où on la signale en 1256 comme étant le chemin de Marigny aux Ponts, puis aux Trois-Maisons, enfin au nord d'Echemines et au Pavillon (21).

L'essor des foires provinoises apporta, pendant un temps, un rôle plus important encore à la traversée, puisqu'elle desservait pendant tout le XII^e siècle la liaison Troyes-Provins: coïncidant avec la voie gallo-romaine au sud de la Seine, cette liaison formait à la hauteur de Villenauxe un diverticule passant par Saint-Martin-Chennetron et Léchelle. Ce diverticule, commun à la liaison Châlons-Provins, est mentionné sous le nom de « Chemin Provinois » en diverses localités

(16) Voir le *Journal de Claude Haton*, publié par F. BOURQUELOT, Paris, 1873, t. II, p. 1066-1067, qui parle de la traversée faite par une armée à Jaulnes en 1581, sans que l'on sache bien s'il s'agissait d'un gué ou d'un pont.

(17) Sur la première mention de Bray, voir M. BUR, *La formation du comté de Champagne*, Nancy, 1977, p. 242. Sur l'affaire de 1148, voir H. d'ARBOIS DE JUBAINVILLE, *Histoire des ducs et des comtes de Champagne*, Paris, 1859-1866, t. II, p. 387. Au sud, on trouve mention du chemin de Sens à Bray en 1287 au finage de Sergines, sous le nom de « grand chemin » (Bibl. nat., ms. fr. 8593, f^o 54). Le chemin de la rive gauche de la Voulzie est mentionné très tôt: on en trouve trace dès 1250, dans un censier conservé aux Archives de Seine-et-Marne, B 195 (« chemin de Bray derrière Gouaix », f^o 49), en 1340, B 181 (« Chemin de Provins » à Chalmaison, f^o 1 v^o), en 1398, B 181 (« à Bouy, par devant au chemin du Roy », f^o 28), etc... Le chemin de la rive droite est mentionné dès la même époque, par exemple à Jutigny, en 1260 (Bibl. nat. ms. fr. 8593, f^o 4). En 1625, on trouve dans un terrier (Arch. Seine-et-Marne, B 226) mention des deux chemins comme grands chemins ou chemins royaux, au Mez, à Sainte-Colombe, comme à Poigny, Chalmaison, Chalaute.

(18) *L'itinéraire de Bruges*, publié par E.-T. HAMY, dans *Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie*, t. XXII, Paris, 1908, donne comme étapes Nangis, Bray, Traînel, Marigny. Quant aux voyages des ducs de Bourgogne (cf. note n^o 12), ils donnent Nangis, Rampillon, Donnemarie, Traînel, Marigny. La *Guide des Chemins* ne mentionne même pas ce chemin, ce qui prouve qu'il avait dû perdre son importance au XVI^e siècle.

(19) Cette route est considérée comme romaine par de nombreux érudits du siècle dernier, sans beaucoup de preuves manifestes, sinon la nécessité d'une liaison Troyes-Paris; mais celle-ci était assurée par la grande voie Troyes-Meaux, prolongée vers Paris.

(20) Sur la mention de 1161, voir Abb. M. VEISSIÈRE, *Une communauté canoniale au Moyen Âge, Saint-Quiriace de Provins*, Provins, 1961, p. j. 13: « Et quod quandocumque canonicus vel clericus ecclesiae vestrae quilibet per Braiam transiturus fuerit, si forte propter aquarum inundationem opus erit navigio, ipse et equi sui et servientes sine omni pretio transvehantur in navibus eorum qui solent ibi homines pro pretio navigio transportare, vobis concessi. Mention du péage en 1174: H. d'ARBOIS, *op. cit.*, t. III, p. 296. En 1249: A. LONGNON, *Rôle...*, *op. cit.*, n^o 151. En 1288: A. LONGNON, *Documents sur le comté de Champagne et de Brie*, Paris, 1902-1914, t. III, p. 85. En 1325, *ibidem*, t. II, p. 269: « Item la chaîne de Bray, prisee, rabattu XL lb. tournois par an pour la soutenance du pont et des chaudiées, XL lb. par an ».

(21) A. HÉRON DE VILLEFOSSE, *op. cit.* Sur le texte de 1256, voir Abb. C. LALORE, *Collection des principaux cartulaires du diocèse de Troyes*, t. II, *Cartulaire de l'Abbaye du Paraquet*, Paris, 1878, p. 235: «...site sunt circa cheminum quod protenditur a Marignaco usque ad Pontes super Sequanam.

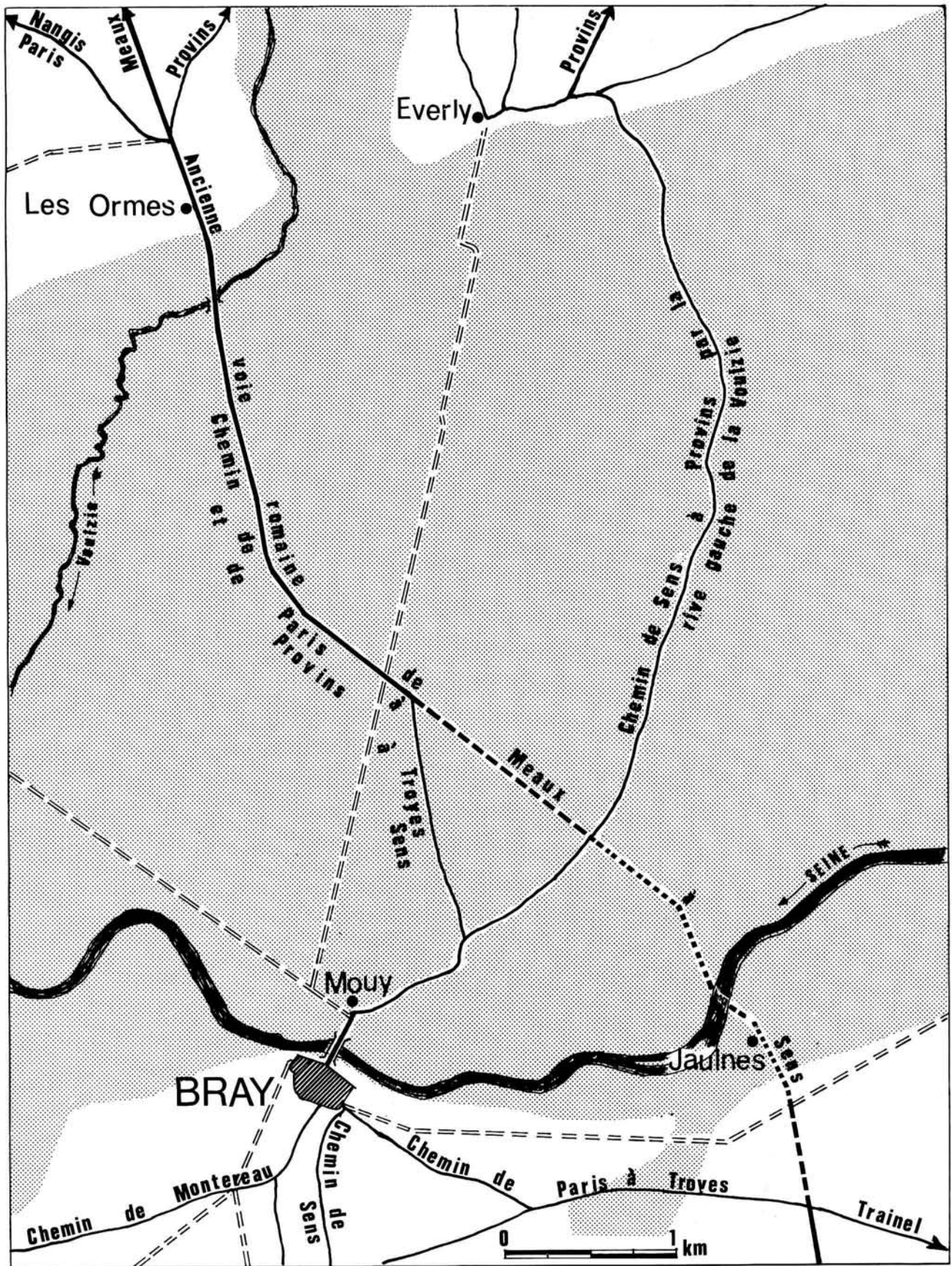


Figure 4

Le site de traversée de Bray-Jaulnes. Les routes actuelles, construites au XVIII^e, sont figurées en double trait pointillé. En trait pointillé plein, section de voie romaine abandonnée dès le Moyen Âge.

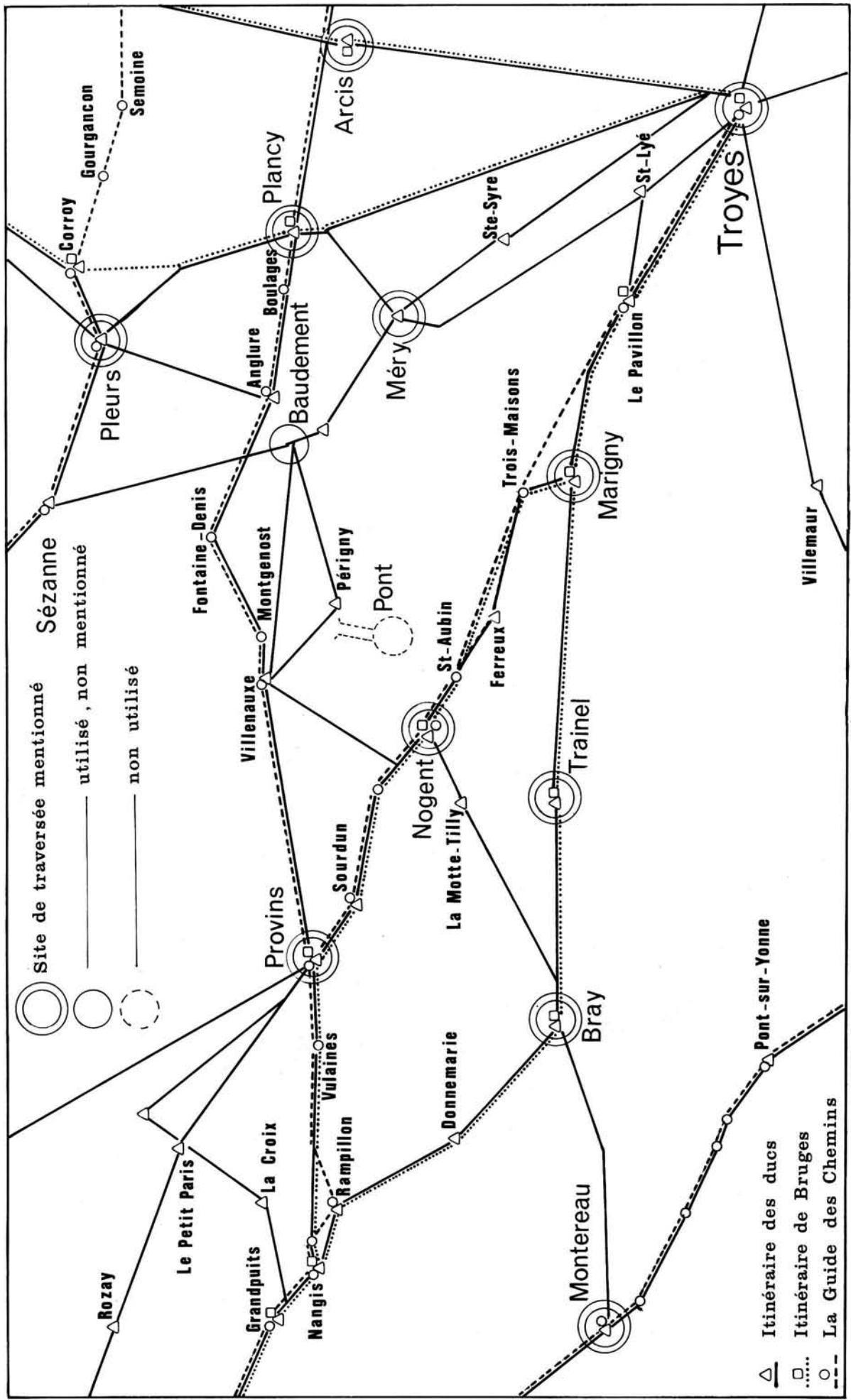


Figure 11
 Les principaux itinéraires dans le bassin de la Seine du XIV^e au XVI^e siècle.

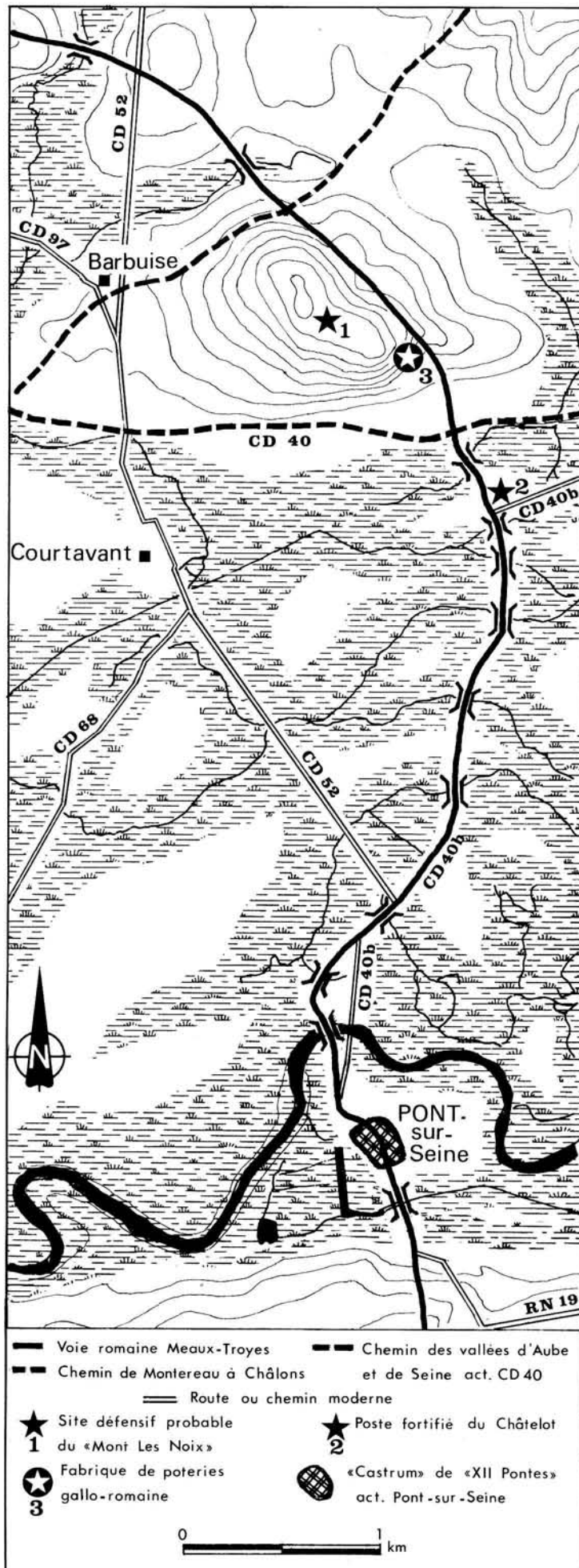


Figure 5
Le site de traversée de Pont-sur-Seine.

au XIII^e siècle; il était empierré, puisqu'on le désigne en 1273 comme « Chemin Chaussé ». A Provins, il entrait en ville par la porte qui garda, tout au long de l'histoire, le nom significatif de « Porte de Troyes » (22).

La traversée de la Seine était constituée par une chaussée, mentionnée dès 1175, qui aboutissait au « Châtelot » ou *Castelletum*. Il s'agissait là sans doute d'un ouvrage fortifié, qui prit assez d'importance pour figurer au rang de paroisse en 1158; sans doute la création d'une ville neuve à proximité immédiate par Henri le Libéral en 1175 ne fut-elle pas étrangère à la déchéance de ce lieu (23).

Un péage était perçu par les comtes à Pont-sur-Seine; vers 1170, ceux-ci l'échangèrent avec Anseau de Traînel en échange de certains droits tenus par celui-ci (24). Par surcroît, un droit spécifique était perçu pour l'entretien de la chaussée et des ponts, et ce sans doute sur les bateaux; mais ce droit ne rapportait guère, puisqu'en 1329, le revenu annuel était de 3 livres, alors que l'entretien coûtait 6 à 7 livres. Il est possible qu'en 1217-19, des travaux aient été menés sur les ponts: un comte mentionne le salaire d'un charpentier, sans donner le détail des travaux (25).

Dès le XII^e siècle, le site traversée de Pont-sur-Seine fut concurrencé par un nouveau site, de la même manière que, plus en aval, Jaulnes avait été remplacé par Bray: il s'agissait du site de Nogent, vraisemblablement fort ancien, et mis en valeur par les moines de Saint-Denis, seigneurs du lieu (fig. 6). Nogent avait l'énorme avantage sur Pont d'être exactement implanté sur la ligne Provins-Troyes; et, de façon toute naturelle, alors que les échanges commerciaux se multipliaient entre les deux centres de foires, un itinéraire direct, par Nogent, se créa pour remplacer l'ancien diverticule dont nous avons parlé ci-dessus. Dès 1186, un péage est levé à Nogent; certes, ceci n'est qu'une présomption pour l'existence d'une traversée, car un péage n'était généralement pas lié de façon exclusive à une traversée de cours d'eau. En 1229, une chaussée est mentionnée sur le site; la même année, un texte signale à Sourduin la « voie » qui relie Troyes à Provins (26).

Ce chemin, qui seul justifiait l'existence d'une traversée à Nogent, et qui prouve la vitalité des foires champenoises, avait pour but essentiel de faciliter le fameux cycle des foires. De Troyes, il empruntait d'abord la voie romaine de Pont, et la quittait à Trois-Maisons pour suivre le cours de l'Ardusson sur les hauteurs, en rive droite, passant ainsi derrière le fameux couvent du Paraclit; il rejoignait à Bernières le chemin de Nogent à Pont, mentionné à de nombreuses reprises au XIII^e siècle, franchissait l'Ardusson sur le pont de Bernières, signalé en 1342, pour arriver ensuite à Nogent (27). De là, on gagnait par une chaussée entrecoupée de ponts le Port Saint-Nicolas, en pleine activité dès 1249, et l'on remontait à Sourduin par un tracé légèrement décalé vers l'est par rapport à la R.N. 19 actuelle, en traversant le forêt de Sourduin (28).

Nogent passa vers 1200 dans les mains des comtes de Champagne. La chaussée existait, nous l'avons vu, en 1229, et, en 1260, l'on était en train de construire, ou peut-être de reconstruire un pont sur la Seine, puisqu'à cette date l'abbaye de Saint-Denis réclama au comte le cens de deux maisons abattues pour « faire le pont » (29). Un péage était perçu par les comtes à Nogent; le plus souvent, sa perception était d'ailleurs affermée à des particuliers conjointement à celle de Pont. En 1276, elle rapportait 520 livres, dont 372 étaient donnés « en aumône » chaque année à des établissements religieux; ceci posa quelque problème lorsqu'au début du XIV^e siècle, le revenu du péage baissa pour se stabiliser aux environs de 200 livres, alors que le montant des aumônes, lui, restait constant (30).

(22) Sur ce chemin, voir dans M.-T. MORLET, M. MURLON, *Le censier de l'Hôtel-Dieu de Provins*, dans *Bibliothèque de l'École des Chartes*, t. 134, 1976, n° 459 (« chemin de Provins » en la paroisse de Villegruis), n° 464 (« chemin provinois » à Chenetron), n° 345 (« grand chemin » à Liboin); ces mentions datent des années 1250-1280. Il est encore signalé en 1273: « à la Folle derrière Lugrant delez le chemin chaucié » (Bibl. nat., ms. fr. 8593, f° 115). A noter qu'en 1329 encore, la chaussée de Pont est dite « la chaucée par où l'en va à Prouvins » (A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. II, p. 323).

(23) Voir A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. II, p. 21, chartre de franchise de La Villeneuve-au-Châtelot: *inter calciatum Poncium et Parrigny, villam novam constitui...* Le Châtelot, mentionné comme paroisse en 1158 (BOUTIOT, SOCCARD, *Dictionnaire*, op. cit.), est à nouveau mentionné en 1179 dans Ab. C. LALORE, op. cit., p. 84.

(24) Voir H. d'ARBOIS DE JUBAINVILLE, op. cit., t. III, p. 35. En 1209, Garnier de Traînel revend ses droits sur le péage à la comtesse Blanche: *ibidem*, Catalogue des actes, n° 732.

(25) A. LONGNON, *Documents...*, t. II, p. 324: « Item rapportèrent les dessus nommez que la chaucée de Pons est communément baillée 60 s., mais elle cousteroit bien 6 lb. ou 7 par an à retenir ». Nous renonçons à fournir ici toutes les mentions de la chaussée au XIII^e siècle, bien trop nombreuses. Pour ce qui concerne les travaux de 1217-19, voir A. LONGNON, op. cit., t. III, p. 4: *Aganero carpentario LX s. quos domina dedit ei pro operibus pontium*.

(26) Sur le péage en 1186, voir Ab. C. LALORE, op. cit., p. 92. Mention de la chaussée en 1229: H. d'ARBOIS DE JUBAINVILLE, op. cit., Catalogue des actes, n° 1921. Mention de la « voie » à Sourduin: A. LONGNON, *Documents...*, t. I, n° 4123. Le chemin de Troyes à Provins par Nogent est mentionné en 1339 dans Ab. C. LALORE, op. cit., p. 285.

(27) « A Domangin de Vittel, pour les restour d'un sien roucin lyonnier qui ot la jambre rompue par devant l'abbaye dou Paraclit, en ramenant de Paris à Troyes les escripts de la recepte de Champagne »: A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. III, p. 290 (1340-41). Sur le pont de Bernières, voir A. ROSEROT, *Dictionnaire historique de la Champagne méridionale*, Angers, 1948, article Bernières. On trouvera le tracé de l'ancien chemin, pour la partie qui longe la Seine dans l'Atlas de Trudaine, plan relatif à la R.N. 19, Arch. nat. F 14 8445, et A. ROSEROT, op. cit., article La Chapelle-Godefroy.

(28) Le port de Nogent est mentionné dès 1249 dans A. LONGNON, *Rôle...*, op. cit., n° 670. L'ancien tracé de la route est donné dans l'Atlas de Trudaine jusqu'au Port Saint-Nicolas. De ce point jusqu'à Provins, le tracé est assez mal repérable sur le terrain; la *Guide des Chemins* donne une étape par un lieu-dit la Queue, qui se retrouve peut-être dans l'actuel Bois de la Queue. Claude HATON, dans son *Journal*, op. cit., t. II, p. 986-987, parle d'un épisode survenu en 1579, où trois marchands, en voyage dans un coche, furent poursuivis de Nogent à la « queue du petit étang hors la forêt du côté de Provins » par des voleurs de grand chemin.

(29) Arch. nat., J 195, Champagne III, n° 38: « ... sur ce que nous demandions trois muis de blé de rente à prendre chacun an ès molins qui sunt desouz le pont de Nogent sur Seine, et le cens de places de deus meisons qui furent abatues pour le pont feire... »

(30) A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. II, p. 18 (1276) et p. 273: « Item le péage de Nogent, prisé II^e lb, tournois par an, mais (...) est-si chargiez d'aumosnes (...) et rentes à héritage que le roy soult et paie par an, outre la dite somme, VIII^{xx} lb. t. » (1325). Voir aussi t. III, p. 274 (1340-41).

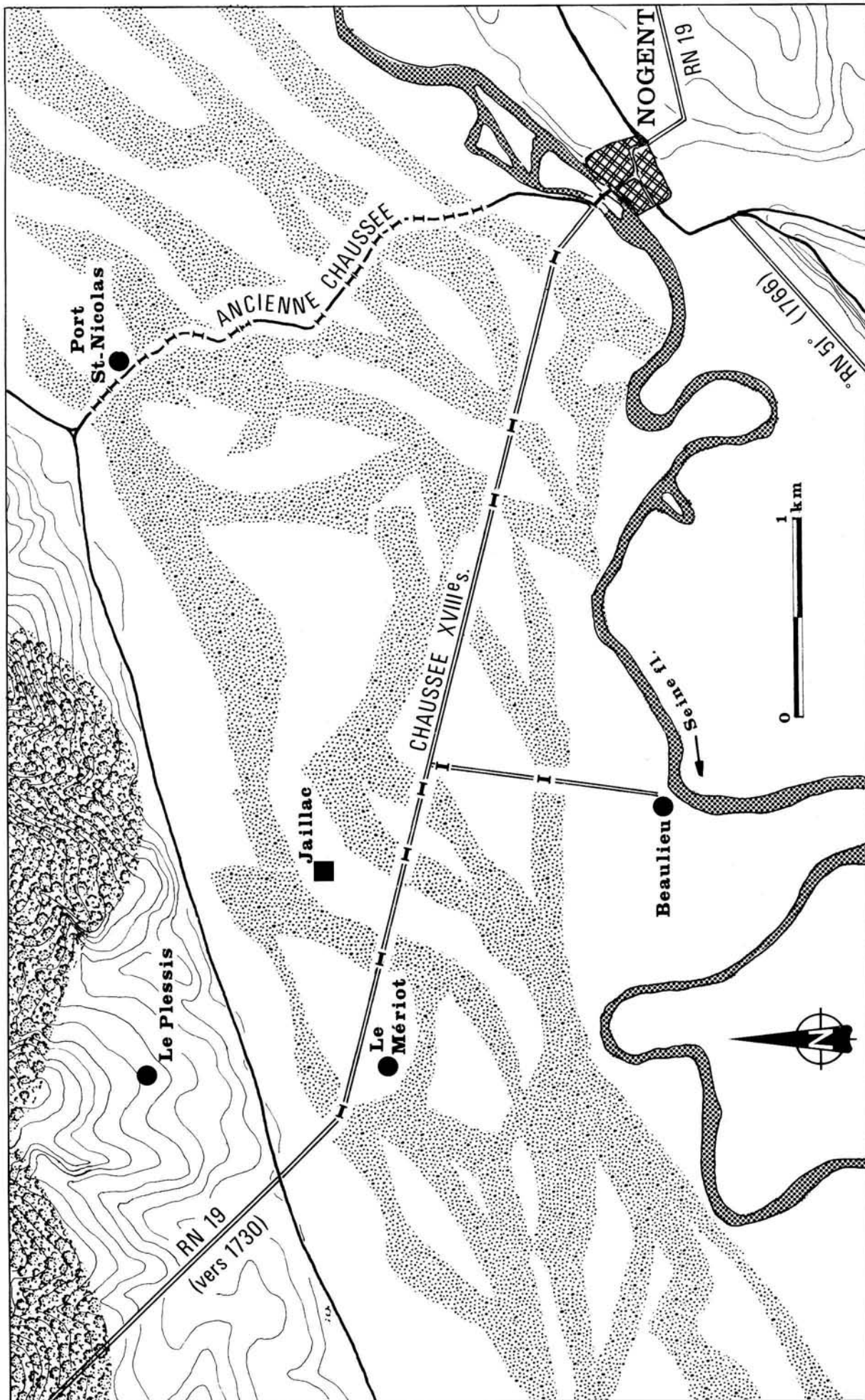


Figure 6
 Le site de traversée de Nogent-sur-Seine au XVIII^e siècle.

— *Châtres et Méry-sur-Seine*. Il est vraisemblable que la voie romaine de Sens à Soissons par Sézanne traversait la Seine entre Châtres et Saint-Oulph, mais aucun témoignage médiéval de cette traversée n'existe (fig. 7). Dans le troisième quart du XII^e siècle apparaît mention du péage de Méry-sur-Seine, petite ville passée au pouvoir des comtes de Champagne dès la première moitié de ce siècle ; quant au pont lui-même, nous n'en avons pas trouvé de mention antérieure à 1480 (31).

Méry drainait, en tant que traversée de la Seine, la circulation émanant de deux sites de traversée de l'Aube, ceux de Baudement et de Plancy ; néanmoins son rôle de traversée n'était pas fondamental dans le réseau primaire, car, au Moyen Age et en particulier à l'époque des foires, il n'existait aucun courant de circulation majeur du sud-ouest au nord-est entre Provins et Troyes. Les deux pôles de foires avaient détourné à leur profit l'ensemble des circulations de type commercial, et il semble, de ce fait, que la traversée de Méry n'ait eu un rôle que pour le trafic local, offrant entre Pont-sur-Seine et Troyes la seule traversée non inondable de la Seine. Par contre, au cours des guerres médiévales, la traversée eut toujours, comme d'ailleurs les autres sites de la région, une importance capitale, ce qui amena d'ailleurs les comtes à entourer la ville d'une enceinte dans les années 1230 (32).

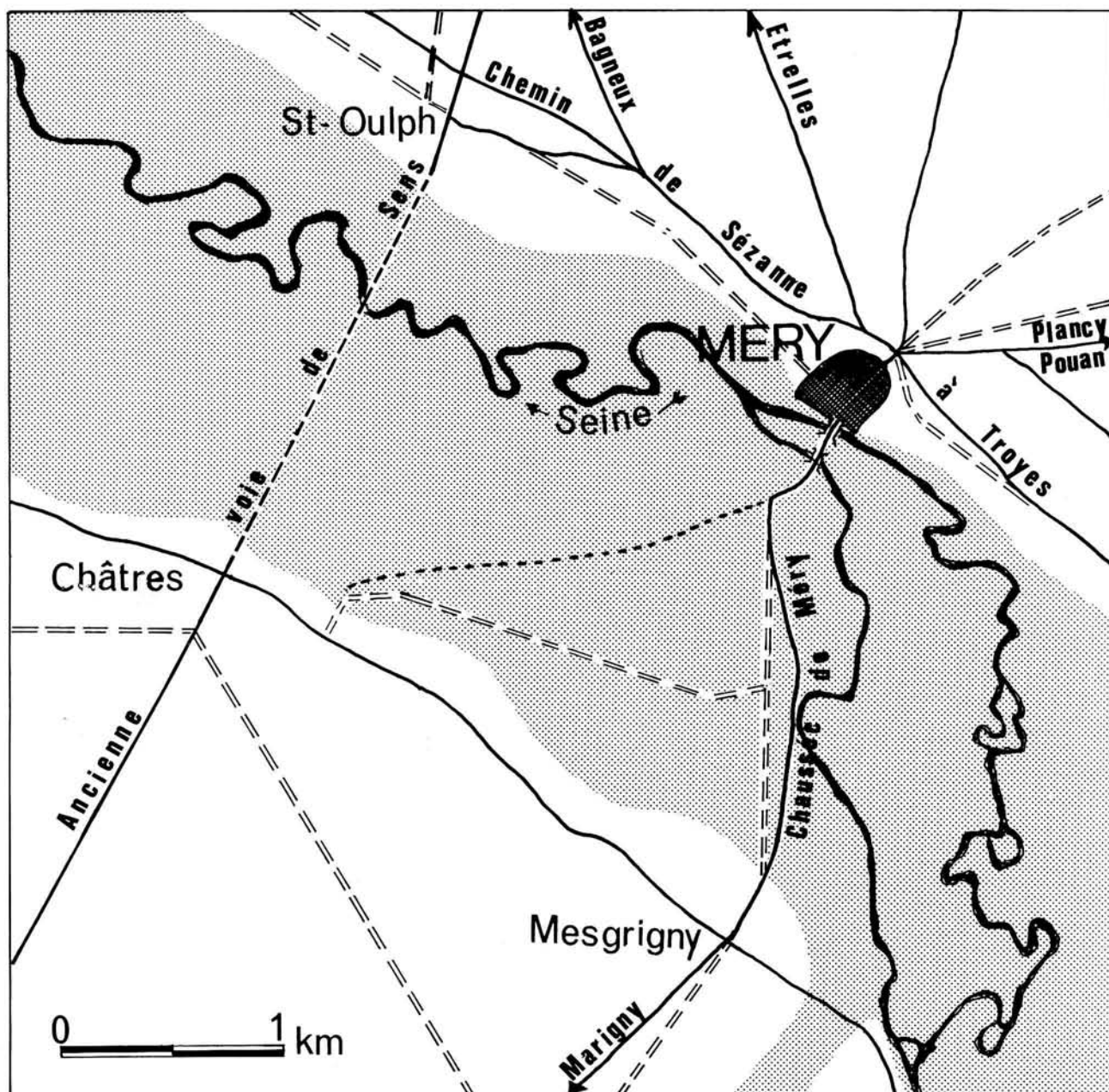


Figure 7

Le site de traversée de Méry-sur-Seine au Moyen Age.

(31) H. d'ARBOIS DE JUBAINVILLE, *op. cit.*, t. III, p. 373, n° 267 (1177). Voir note 33.

(32) Les chemins autour de Méry n'ont guère laissé de traces dans les sources médiévales. Signalons celui de Méry à Pouan-les-Vallées, mentionné en 1311 (Arch. nat., JJ 46, n° 1414). Les ducs de Bourgogne traversèrent à Méry en 1376, venant de Plancy et allant à Saint-Lyé (E. PETIT, *op. cit.*). En 1360, les Anglais traversèrent Méry, venant de Reims par Plancy, et se rendant à Saint-Florentin (*Chroniques de Froissart*, publiées par S. LUCE, G. REYNAUD, M. MIROT, P. RENOARD, Paris, t. 9, p. 254). La ville fut fortifiée en 1235: Ab. C. LALORE, *Collection...*, *Cartulaire du Montier la Celle*, Paris, 1882, p. 23.

Comme sur les autres sites, on y percevait un péage, de valeur assez faible d'ailleurs, ce qui confirme les hypothèses émises ci-dessus (33).

— *Troyes*. Troyes, la cité antique d'*Augustobona*, était tout à la fois un site de traversée pour la Seine, et un pôle de trafic attirant une étoile de chemins venant de tous les azimuts, d'importance régionale ou interrégionale. L'histoire des traversées de la Seine au niveau de la ville est bien trop complexe et riche, et elle a trop d'implications sur l'histoire de l'urbanisme, pour qu'il soit question d'en traiter ici : nous renvoyons aux nombreuses études du réseau et des ponts troyens effectuées par les historiens de la ville (34).

Retenons ici seulement quelques aspects principaux. Les nombreuses dérivations de la Seine, qui étaient de véritables canaux d'assainissement pour les marais de la Seine, étaient franchies par un nombre considérable de ponts (35). Au XIII^e siècle, les ponts utilisés par la circulation de transit étaient, tout d'abord, ceux qui franchissaient les fossés de la ville : pont de la porte de Comporté ou de César, pont de la porte de Belfroi, pont de la porte Saint-Nicolas, pont de la porte de Croncles. Entre la ville et la Cité, le pont de l'Hôtel-Dieu et le pont du Palais des Comtes ou Pont de la Salle assuraient le franchissement du Ru Cordé ; deux autres ponts unissaient la Cité avec le quartier de Saint-Nizier, lui-même relié à l'îlot de l'abbaye Saint-Martin par le Pont aux Cailles. Enfin, le pont de la porte Saint-Jacques donnait à l'extérieur de la ville, conduisant au Pont Hubert sur le bras principal de la Seine (36).

Dès 1157, un péage est mentionné : il était perçu *pro calciatis et pontibus et portis loci faciendis et retinendis* (37). Sa perception, ainsi que l'emploi de son revenu étaient effectués par deux personnes, l'une au nom du comte, l'autre au nom des habitants de la ville, sous la surveillance des receveurs comtaux (38). A noter que des péages supplémentaires pouvaient être perçus aux ponts d'entrée de la ville, sans avoir aucun rapport avec l'entretien des ouvrages : ainsi en était-il des droits perçus par le Chapitre Saint-Pierre aux Ponts Saint-Nicolas et Pont Ferré. Par contre, ce chapitre avait en charge le Pont Hubert et son entretien, moyennant un péage spécifique perçu sur ce pont (39).

Les traversées de l'Aube

— *Baudement*. La traversée de Baudement est une de celles qui apparaissent le plus tôt dans les sources médiévales (fig. 8) : en effet, les ponts sont mentionnés dès 1133 (40). Ce site permettait le passage d'un courant de circulation reliant Troyes à Sézanne, courant qui se développa sans doute au XII^e siècle, avec la croissance du trafic entre les villes de foires qu'étaient Troyes et Sézanne. La route la plus fréquentée longeait la Seine en rive droite, comme l'actuel C.D. 78 ; après être passée à Méry, où elle recevait l'appoint fourni par la route moins fréquentée de rive gauche passant par Saint-Lyé, elle traversait Saint-Oulph, Clesles, Saint-Just-en-l'Angle, où elle traversait enfin l'Aube pour rejoindre Baudement. Au nord, elle passait entre Saint-Quentin-le-Verger et Nuisy, allait à Barbonne, Saudoy, longeait Vindey pour arriver à Sézanne (41).

La seigneurie de Baudement apparaît dans la seconde moitié du XI^e siècle, aux mains d'André de Baudement, sénéchal des comtes de Champagne. En 1133, André donne aux Templiers l'ensemble des revenus de sa châtellenie, y compris « le revenu des ponts » (42). En 1147 et 1194 est mentionné un cens que perçoit l'abbaye du Paraclét *in ponte de Baldimento* (43). Enfin, en 1203, les ponts sont passés dans le domaine des comtes de Champagne, puisque la comtesse Blanche concède à quatre personnes le droit de percevoir le péage et la « chaîne » pour reconstruire la chaussée et les deux

(33) Dans les comptes publiés par A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, le péage est toujours levé conjointement au tonlieu et au droit de marché ; en 1337, il rapporte 15 livres. Mention du pont en 1480 : Arch. Aube, G 3060.

(34) Voir en premier lieu T. BOUTIOT, *Histoire de la ville de Troyes et de la Champagne méridionale*, Troyes, 1870-74. Voir aussi E. CHAPIN, *Les villes de foires de Champagne*, Paris, 1937. A. BABEAU, *Les ponts de Troyes*, dans *Annuaire administratif, statistique et commercial du département de l'Aube*, 1904, p. 46 et suiv. M. CORRARD DE BRÉBAN, *L'ancien pont de la Salle à Troyes*, dans *Annuaire de l'Aube*, 1860, p. 97. P. PIETRESSON DE SAINT-AUBIN, *Essai sur la formation et le développement topographique de la ville de Troyes, jusqu'à l'année 1524*, dans *Positions de thèses de l'Ecole des Chartes*, 1917, p. 55-61.

(35) En 1675, on comptait 46 ponts à la charge de la ville, dont 19 *intra muros* : voir A. BABEAU, *op. cit.*

(36) Sur le pont de la porte Saint-Jacques, voir A. MORIN, *Le pont de la porte Saint-Jacques à Troyes*, dans *Almanach de l'Est-Eclair*, 1954.

(37) A. LONGNON, *Documents, op. cit.*, t. II, p. 14.

(38) « ...in quo negotio debet esse unus bonus et fidelis homo ex parte domini, et unus alius ex parte bonorum de loco, qui debent fideliter levare illud pedagium et fideliter applicare ad illum negocium. Et receptores domini debent supervidere et quolibet anno debent super hoc recipere compositum, ita quod dictum bene fiat negocium ».

(39) Pont Saint-Nicolas : Arch. Aube, G 271, G 272 (1400-1407). Pont Ferré : G 286 (1423-1424). Pour le Pont Hubert, voir Arch. nat., F¹⁴ 145 : en 1754, le Chapitre se dessaisit du péage et de l'entretien. Il est à noter, dans cette dernière affaire, que l'une des pièces justificatives fournies par le chapitre était la charte de confirmation des biens canoniaux par Henri le Libéral en 1171 : cette charte, dans la partie relative à Pont-Sainte-Marie, signalait « ...et pontes sicut tenuit eos Petrus filius David (...) De dono Petri de Ponte octavum denarium in redditus Pontis Sanctae Mariae... ». Le chapitre se servit de la seconde phrase pour justifier la perception d'un péage sur le Pont Hubert, alors qu'il s'agissait manifestement du revenu de la seigneurie de Pont-Sainte-Marie, auparavant tenue par Pierre du Pont. La seule justification de l'appartenance du Pont Hubert au chapitre résidait dans la première phrase, qui mentionne les ponts du territoire de Pont-Sainte-Marie : ceux-ci incluaient, selon toute vraisemblance, le Pont Hubert.

(40) V. CARRIÈRE, *Histoire et cartulaire des Templiers de Provins*, Paris, 1919, n° 81 : « Dominus Andreas dedit etiam quicquid habebat in agris cultis et incultis, in aquis et in pratis et in pontibus, videlicet redditus poncium et redditus totius castris ; nichilque retinuit, preter firmitatem... »

(41) Le cadastre du XIX^e siècle permet de retrouver le tracé de ce chemin, qui passait au château même de Baudement, lieu-dit Petit Baudement aujourd'hui, et non au village. Ce chemin était doublé à l'est, entre Méry et Sézanne, par une variante portant le nom de « Chemin des Champenois ».

(42) Voir note 41. Ce don était motivé par le fait que le fils d'André, Guillaume, était Templier, suivant l'exemple du fameux Hugues de Payns, fondateur de l'ordre en Champagne.

(43) Ab. C. LALORE, *Collection...*, t. II, *Cartulaire de l'Abbaye du Paraclét, op. cit.*, p. 9 et 102.

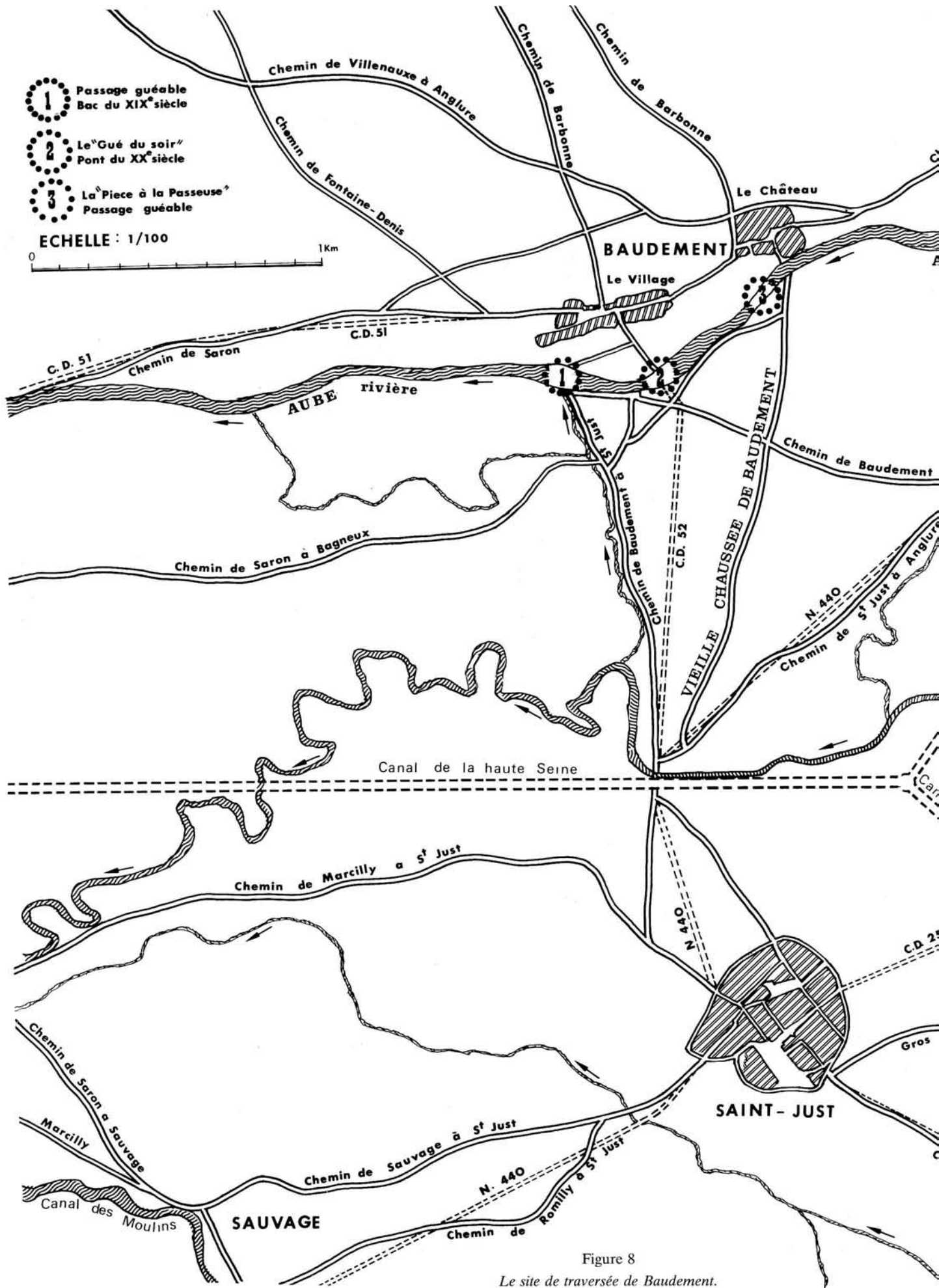


Figure 8

Le site de traversée de Baudement.

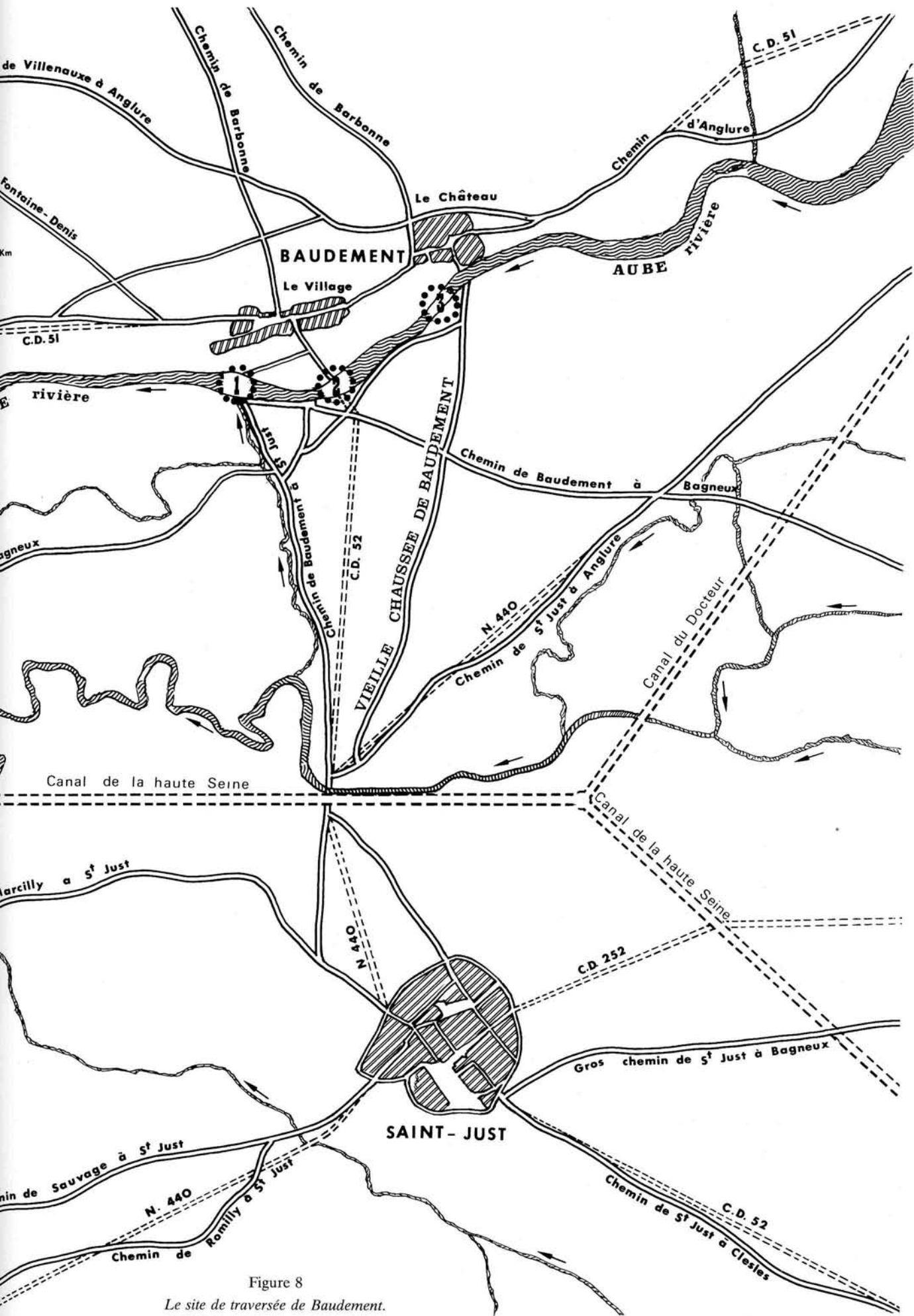


Figure 8
Le site de traversée de Baudement.

grands ponts (44). En 1210, Simon de Châteauvillain, héritier de la « motte et forteresse » de Baudement, la cède à la comtesse; désormais, les comtes de Champagne sont donc entièrement maîtres de la traversée (45). En 1276-78, le passage rapporte en tout 58 livres 15 sous, dont 10 livres sont données en aumône au chapitre de Saint-Etienne de Troyes; en 1319-20, le revenu net est de 40 livres, et un état de 1325-34 nous donne même le détail: le passage rapportait à cette date 48 livres, dont 10 étaient données chaque année aux chanoines, et 8 consacrées à l'entretien des ouvrages (46).

Le droit de péage était, rappelons-le, constitué par un péage et une « chaîne », comme à Bray, taxe sans doute perçue sur les bateaux qui descendaient l'Aube. Nous analyserons plus loin le texte de la charte de concession de 1203: notons ici seulement le délai de construction des ouvrages, sept ans en tout, durant lesquels le péage et la chaîne étaient perçus par les entrepreneurs.

— *Plancy*. La traversée de l'Aube à Plancy desservait un important chemin antique reliant Troyes à Sézanne: c'était le chemin de Rhèges, bien connu, qui traversait l'Aube en biais et remontait vers le nord en longeant le bois de la Perthé, en passant à Faux-Fresnay et en rejoignant la voie romaine de Soissons à Langres par Sézanne et Pleurs (47). Une variante fut, à compter du Moyen Age sans doute, le chemin dit des Chapelles qui, venant de Pont-Hubert, suivait un cours parallèle à la voie de Rhèges et se divisait en deux branches, l'une vers Méry, l'autre vers Plancy (48). Enfin, outre le chemin Troyes-Sézanne, cette traversée desservait également une des liaisons Troyes-Reims, qui, de Faux-Fresnay, gagnait Vertus par Coincy et Fère-Champenoise (49).

De cette traversée, nous n'avons pas trouvé de mention antérieure à 1380, dans les *Chroniques* de Froissart qui citent en cet endroit un pont et un gué (fig. 9). En tout cas, le passage était, à l'époque, fréquenté, car les ducs de Bourgogne l'empruntèrent à plusieurs reprises, se rendant de Flandre en Bourgogne par Soissons, Château-Thierry, Sézanne et Troyes; un péage y était perçu dès 1249 (50). L'itinéraire de Bruges, au XV^e siècle, mentionne comme chemin direct de Troyes à Reims celui qui passe par Plancy, et non l'actuelle R.N. 77, qui a pris la place de la voie romaine Troyes-Châlons-Reims, signalée seulement comme une variante (51).

— *Arcis*. La dernière traversée de l'Aube qui nous retiendra ici est celle d'Arcis, l'antique *Artiaca* de l'itinéraire d'Antonin (fig. 10). Nous n'insisterons pas sur ce site, pour lequel, comme à Plancy, manquent les renseignements anciens. D'une façon continue, le site assura la traversée de la grande voie dite « de Milan », dont le tracé, très proche de la R.N. 77 au sud, s'en détachait au nord pour passer à Lettrée (52). Les seigneurs d'Arcis y percevaient un péage en 1222, dont le tarif nous est connu en 1457 (53).

(44) Cette charte, dont l'importance a été soulignée dans J. HUBERT, *Routes et circuits commerciaux*, dans *Le siècle de Saint Louis*, Paris, 1970, p. 75-82, a été malheureusement interprétée par l'auteur comme concernant toute une section de route qui aurait été une voie romaine. Il n'en est rien, la chaussée désignant, tout simplement, l'ouvrage de franchissement de la vallée de l'Aube. Nous donnons ici le texte de cette charte, qui se trouve à la Bibl. nat., ms. lat. 5992, f^o 196: *Ego, Blanchia, comitissa trecentis palatina, notum facio omnibus ad quos litterae presentes pervenerint, quod ego Roberto, preposito Sezannie, et Frogero de Meriaco, et Ysembardo de Barbona, et Petro de Baudement concessi, quod a festo Pentecostes quod fuit anno Domini M CC III usque ad septem annos habeant in manu sua calceiam de Baudement. Ita quod omne pedagium et catenam recipiant, exceptis decem libris quas Ecclesia Beati Stephani trecentis habet ibidem. Est conventio quod singulis annis debent facere septimam partem calceie, et ego debeo mittere magnum marreinum sine planchis ad opus duorum magnorum pontium. Ipsi autem in fine septimi anni debent reddere calceiam totam pavvitatam. In cuius rei testimonium presentes litteras fieri volui, et sigilli mei testimonio roborari. Actum anno M CC tertio, mense junio.*

(45) L. CHANTEREAU LE FEBVRE, *Traité des fiefs et de leur origine avec les preuves tirées de divers auteurs anciens et modernes*, Paris, 1662, p. 42. Sur le château lui-même, désigné dans le texte de 1210 comme *mota et fortericia*, voir L. BONNEFENT et H. DE VIVÈS, *Fouilles exécutées à la motte seigneuriale de Baudement*, Paris, 1875.

(46) Voir A. LONGNON, *Documents*, op. cit., t. II, p. 90, 340, et t. III, p. 175. 1325-34: « Item le paage de Baudement XLVIII lb. chargé[e]s à héritage. Sus ce prennent les chanoines de Saint Estienne de Troyes X lb., et la chauciée et les pons mis en estat cousteroient bien à soustenir, par an, VIII lb. Ces deux parties rabattues, demeurent XXX lb.. » On peut se demander, au vu de ce texte, si le pont et les chaussées étaient encore parfaitement carrossables en 1325.

(47) La voie de Rhèges a toujours été considérée comme romaine par les érudits du XIX^e siècle. Son prolongement au-delà de la Seine a donné lieu à plusieurs hypothèses: la plus fantaisiste est celle qui prolonge la voie de Rhèges directement sur la voie de Sens à Soissons par un embranchement traversant Vouarces. Ce tracé n'est authentifié par aucune source, et la carte de Cassini, comme le premier cadastre, ne laissent en aucune manière supposer un tel embranchement. Au contraire, toutes les sources sont unanimes pour indiquer le chemin qui, de Plancy, montait au nord vers Pleurs par le tracé que nous avons indiqué.

(48) Le chemin des Chapelles, variante médiévale de la voie de Rhèges fait l'objet en 1533 d'une mention intéressante; en effet, François I^{er} crée à cette date deux foires aux Grandes Chapelles, dont il est dit qu'elles se trouvent sur « Chemin passant »: Arch. Aube, G 2862.

(49) On retrouve le chemin sur le cadastre du XIX^e siècle; il était encore en usage. De Faux-Fresnay, le chemin gagnait Corroy, Fère-Champenoise, Bergère-les-Vertus par un tracé légèrement différent du tracé actuel, puis par Vertus, Avize, Chouilly, Mareuil, Germaine et Reims. On peut certifier qu'au nord de Vertus, il s'agissait d'une voie romaine, le site ancien de Chouilly, les toponymes tels que le « Chemin Ferré » et le « Cheminet » n'en étant pas la moindre des confirmations. Il est même probable que le site de Montaimé correspond à l'antique *Bibe*; au sud de ce site, les indices toponymiques évidents manquent totalement, et le tracé ne correspond qu'assez mal à l'idée que l'on se fait généralement d'une voie romaine.

(50) Voir *Chroniques de Froissart*, op. cit., t. 9, p. 254: les armées anglaises avaient suivi le chemin qui vient d'être signalé, par Vertus, Montaimé, détour par Pleurs, Plancy. Pour les ducs de Bourgogne, on examinera les voyages de décembre 1365 et janvier 1368. Enfin, le péage est mentionné dans A. LONGNON, *Rôle...*, op. cit., n^o 466.

(51) L'itinéraire de Bruges, op. cit., désigne les étapes suivantes: Troyes, Plancy, Corroy, Vertus, Tours-sur-Marne, Reims, ce qui prouve que, durant le Moyen Age, la vieille voie romaine par Germaine n'était plus guère employée (cf. note 49).

(52) Voir plus haut, note n^o 8. Il est possible qu'une autre voie ait traversé à Villette-sur-Aube.

(53) H. d'ARBOIS DE JUBAINVILLE, op. cit., t. 5, Catalogue des Actes, n^o 1440. Sur le tarif du péage en 1457, voir A. ROSEROT, op. cit., p. 19, article Arcis-sur-Aube.

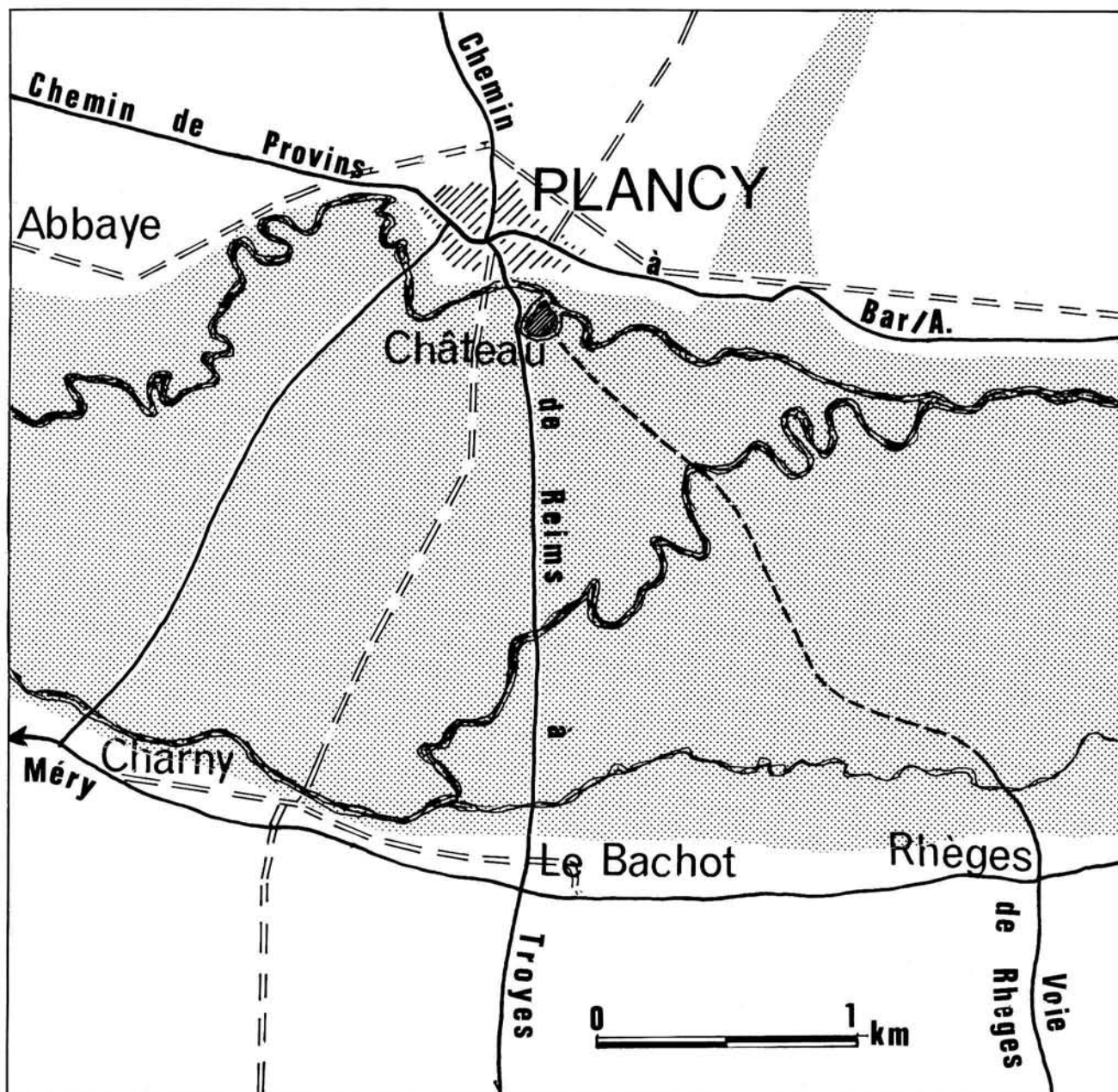


Figure 9
Le site de traversée de Plancy au Moyen Age.

Les traversées des affluents de la Seine et de l'Aube

Moins importantes que les traversées de la Seine et de l'Aube, celles de leurs affluents ont laissé moins de traces explicites dans les archives médiévales ; aussi les évoquerons-nous plus rapidement.

— *Traversées de l'Orvin et de l'Ardusson.* Sur la rive gauche de la Seine, l'Ardusson et l'Orvin posaient des problèmes à deux cheminements : l'axe Paris-Troyes par Bray, déjà décrit plus haut, et le chemin longeant la rive gauche de la Seine, passant successivement à Bray, Nogent, Pont. Pour le premier cheminement, les franchissements étaient assurés à Marigny et à Traînel, deux châtelainies aux mains des puissants seigneurs de Traînel ; ceux-ci percevaient péage, sans que nous ayons malheureusement d'informations supplémentaires (54). Quant au chemin de la rive de Seine, il semble n'avoir eu un réel niveau de service qu'entre Nogent et Pont, où est mentionnée une chaussée au Moyen Age : l'Ardusson était franchi sur le pont de Bernières, dont la mention en 1342 n'apprend rien sur la perception d'un éventuel péage (55).

(54) Sur les chemins de Paris à Troyes par Bray, voir note 18.

(55) A. ROSEROT, *op. cit.*, p. 163, article Bernières. Voir aussi l'article relatif à Besançon (commune de Pont-sur-Seine), p. 172 : en 1390 est signalé le chemin, avec la chaussée de Pont à Nogent.

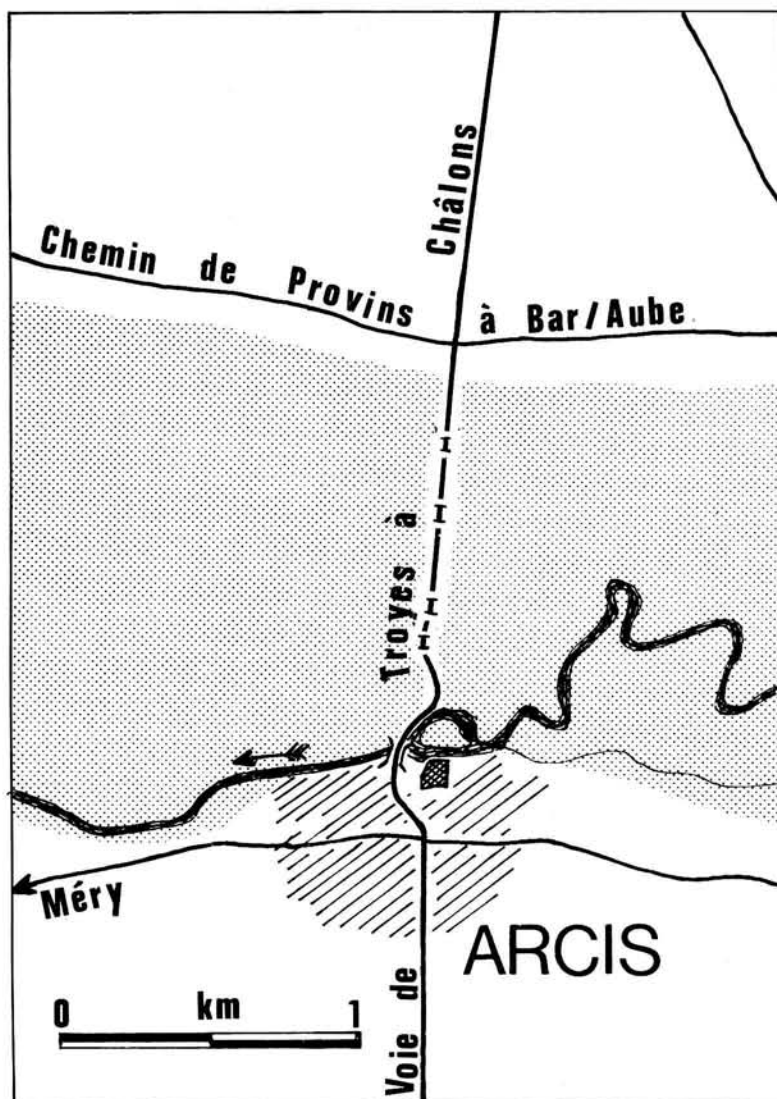


Figure 10

Le site de traversée d'Arcis au XVII^e siècle.

— *Traversées du Ruisseau d'Egligny et de l'Auxence.* Le ruisseau d'Egligny, qui passait à l'abbaye de Preuilley, était traversé par un chemin fort important à l'époque médiévale, dit tantôt « Grand Chemin », tantôt « Chemin Chantemerlois ». Longeant toute la rive droite de la Seine, il est vraisemblable que son origine était antique, et liée aux centres de peuplement pré et protohistoriques reconnus dans la vallée; son nom même indique qu'il se dirigeait vers Chantemerle, petite châtellenie comtale située entre Sézanne et Villenauxe, et tout porte à croire qu'il se fondait là avec le chemin de Provins vers Châlons et Reims. Il rencontrait là également un cheminement très important menant de Paris en Champagne et en Bourgogne par Provins, Villenauxe, Fontaine-Denis et la rive droite de l'Aube (56). Le site de traversée portait le nom caractéristique de l'Estrée, dite dès 1118, ce qui semblerait indiquer une origine gallo-romaine de l'itinéraire. En 1171, une charte cite le pont d'Estrée; ce pont est à nouveau mentionné en 1234, sans que l'on sache bien qui en avait la charge (57).

Nous ne nous étendons pas sur les traversées de l'Auxence, dont on sait peu de choses : à Donnemarie, cette petite rivière était franchie par le chemin de Montereau à Provins. Plus en aval, le gué de Servigny desservait plusieurs chemins importants : celui de Paris à Troyes par Donnemarie et Bray, ainsi que le « Chemin Chantemerlois » qui vient d'être évoqué, dont se débranchait juste après le gué, un chemin gagnant Provins, qui porte le nom de « Chemin Péchommier » dans les Plans de l'Intendance.

(56) Le chemin est attesté par la *Guide des Chemins*, qui donne pour étapes Provins, Villenauxe, Mongenost, Fontaine-Denis, Anglure, Boulages, Ramerupt, Donnemont, etc... Il a été suivi plusieurs fois par les ducs de Bourgogne qui passaient par Provins, Villenauxe, Anglure, Plancy, Arcis, Ramerupt, rejoignant ensuite Lesmont et Brienne. On le trouve sous le nom de « Chemin royal » au voisinage de Potangis en 1406 (Arch. Aube, G 3167).

(57) On trouvera de multiples mentions de ce chemin dans Arch. Seine-et-Marne, B 195, Censier de Gouaix et Bouy, f^o 5 v^o (1251), 9 v^o (1252), 49 v^o (1279), ainsi que dans Bibl. nat., ms. fr. 8593; f^o 67 r^o (1271) sous le nom de « Grant voie » et « Chemin Chantemellois ». Sur la mention de l'Estrée en 1118, voir A. CATEL, M. LECOMTE, *op. cit.*, et sur les mentions du pont, voir *ibidem*, p. 209.

— *Traversée de la Voulzie*. Cette rivière possédait essentiellement deux sites de traversée. Le premier servait au « Chemin Chantemerlois » qui traversait au sud de Chalmaison, sur le parallèle du gué de Servigny; rien n'indique que la traversée se soit effectuée autrement que par un gué.

La seconde traversée importante de la Voulzie se trouvait à Provins. Cependant, de la même façon que pour Troyes, nous n'insisterons pas ici sur ce site; en effet, les ouvrages de franchissement variaient beaucoup au cours des siècles et avec les développements de l'urbanisme provinois. Au surplus, ces ouvrages, de petite taille, n'entraînèrent guère de faits saillants: l'intitulé du péage perçu par les comtes, en 1276, ne les mentionne même pas, et se contente de signaler les chaussées (58).

— *Traversées de la Noxe et du ruisseau de Potangis*. Ces deux petits cours d'eau, ou plutôt leurs sites de traversée, n'ont pas laissé de traces dans les sources anciennes. Sur la Noxe, l'on rencontrait, d'amont en aval, le « Chemin Chantemerlois », qui traversait sous le village disparu de Barbuise, puis la voie romaine de Troyes à Meaux, qui franchissait près du hameau de la Rue, et enfin le chemin de Provins à Châlons, dont le site de traversée se trouvait à Villenauxe.

Pas plus que pour la Noxe, la traversée du ruisseau de Potangis n'a laissé de traces dans les sources documentaires. Signalons néanmoins que le chemin de Pont-sur-Seine à Châlons traversait au lieu-dit le Moulin du Perré, assez révélateur (59).

— *Traversées du Choisel et du ruisseau de Launay*. Affluent de l'Aube, le Choisel se voyait traverser, juste à son confluent avec l'Aube, en face d'Anglure, par un chemin très important, celui qui, de Paris et Provins, rejoignait Villenauxe, faisait un crochet au nord par Chantemerle et Fontaine-Denis pour rester au contact de la Falaise de l'Île-de-France, puis rattrapait à Anglure la rive droite de l'Aube pour la longer entièrement, par Arcis, Ramerupt, et gagner Langres (60). Du pont qui existait en cet endroit, il n'existe que des mentions très tardives.

En amont, le chemin de Provins à Châlons, qui se débranchait à Fontaine-Denis du précédent, traversait le Choisel entre Villevotte et Villeneuve-Saint-Vistre, vraisemblablement par un gué. A noter une variante de cet itinéraire par Queudes et Gaye; on percevait un péage à Queudes au XII^e siècle, mais sans que l'on sache bien à quoi il se rapportait (61).

Le petit affluent du Ru de Choisel, le ruisseau de Launay, mérite que l'on s'y arrête: en effet, un pont et une chaussée y sont signalés en 1290 sur le chemin d'Anglure à Allemanche, variante de l'itinéraire Anglure-Sézanne parallèle à la R.N. 373 (62). A cette date, les habitants d'Anglure sont tenus d'aider le seigneur du lieu à curer les fossés d'assainissement, et entretenir la chaussée du Pont des Noues. Il ne semble pas qu'il y ait eu péage.

— *Traversées de la Superbe, la Pleurre et l'Auges*. La Superbe était franchie à son tour par le grand chemin de rive droite de l'Aube, sans doute en amont de la traversée actuelle du C.D. 51/56: le lieu-dit de Vouarces est, en effet, peut-être indicateur d'un gué, et, selon toute probabilité, l'on remontait à Vouarces pour redescendre à Boulages (63).

Bien en amont, la vallée de la Superbe résulte de la juxtaposition des ruisseaux de la Pleurre et la Mancienne: la voie Soissons-Sézanne-Langres traversait en face de Pleurs cette vallée. Dès 1220, un pont est mentionné sur le site; en 1254, nous apprenons que le seigneur de Pleurs, à l'époque un Châteauvillain, y lève péage, et enfin, en 1295, confirmation nous est faite de l'importance de la traversée, qui comprenait une chaussée (64).

Notons enfin le dernier des ruisseaux formant la Superbe, celui des Auges, coupé au niveau de Chichey par l'ancienne voie Sens-Soissons, puis à Sézanne par le réseau en étoile qui s'échappait de cette ville. Une chaussée est mentionnée à Sézanne au XIII^e siècle (65).

— *Traversée de l'Herbissonne*. Le dernier affluent de rive droite de l'Aube est l'Herbissonne, traversée au niveau d'Allibaudières par l'une des branches de l'itinéraire de Sézanne à la vallée de l'Aube. Si nous ne possédons rien sur la traversée elle-même, notons que le site avait assez d'intérêt pour que Jean de Thourotte le fortifie en 1239 (66).

— *Traversées de la Barbuise*. La Barbuise, seul affluent de rive gauche de l'Aube, était traversée à Pouan par le chemin de Méry à Arcis, mentionné dès le XIV^e siècle, sans que l'on ait de détails sur les modalités de cette traversée. Un deuxième franchissement, plus important, se pratiquait à Voué, toponyme significatif d'un gué, pour la voie de Troyes à Reims par Châlons.

(58) A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. II, p. 75: *Item ibi levatur quoddam pedagium pro calciatis viis, in quo negocio dominus et nuncii sui debent esse multum solliciti quod bene fiat, et bene et fideliter levatur pedagium, et bene et fideliter applicatur ad opus.*

(59) Le chemin de Pont à Châlons, que l'on trouve sur les anciens cadastres, passait au Moulin de Perré, à gauche de Villiers, près de Charmoy où il porte le nom de « Chemin du sel », puis à Nuisy et Villeneuve.

(60) Voir note 57.

(61) On trouve ce chemin de façon tout à fait nette dans le cadastre du XIX^e siècle sous le nom de « Chemin provinois », et ce jusqu'à Fère-Champenoise. Le péage de Queudes, qui, rappelons-le, était chef-lieu d'un *pagus* durant le Haut Moyen Age, est mentionné vers 1172: A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. I, n° 1287.

(62) Voir L. JOLIVET, *Notice historique sur Anglure*, Châlons, 1910, p. 29.

(63) La carte de la Généralité de Champagne en 1711 (Arch. nat., F 14) semble indiquer que cette route passait effectivement par Vouarces; néanmoins, l'imprécision de ce document justifie une certaine prudence.

(64) Voir E. DE BARTHÉLÉMY, *Cartulaire de Saint-Pierre d'Oyes*, Châlons, 1882, p. 28: mention du pont de Pleurs en 1220. Voir aussi L. LEX, *Martyrologe...*, op. cit., p. 373: mention du péage de Pleurs en 1254; p. 388: mention d'une maison située *ad Calceyam* en 1295.

(65) A. LONGNON, *Rôle...*, op. cit., n° 1033: *domus apud Sezanniam de Calceia*.

(66) Arch. nat., J 196, n° 28.

TRAVERSÉES, GÉOGRAPHIE POLITIQUE ET ADMINISTRATIVE

Cette rapide évocation des sites de traversée importants au XIII^e siècle, et leur confrontation aux données historiques, vont nous permettre maintenant de tirer quelques conclusions plus générales, liées à la politique et l'économie champenoise. Avant de commencer cette étude, il est bon de faire une remarque préalable, qui a trait à l'évolution de l'implantation géographique de ces traversées de l'Antiquité jusqu'au Moyen Age. Nous avons donné, dans les premières lignes de cet article, une liste des traversées importantes du réseau gallo-romain; en les comparant à celles du Moyen Age, on peut distinguer trois types d'évolution.

Le premier type d'évolution est, bien sûr, la conservation du site de traversée: c'est le cas de Montereau, Troyes, Pont-sur-Seine, Arcis-sur-Aube, Pleurs. Dans les quatre premiers cas, une cité ou un *vicus* est mentionné très tôt (Troyes-*Augustobona*, Arcis-*Artiaca*, Montereau-*Condote* sont mentionnés dans les Itinéraires; Pont-sur-Seine est mentionné dès 574); dans le cinquième cas, l'étymologie permet de penser que, dès l'époque celtique, un point fortifié existait sur le site. Tout se passe donc comme si, dans ces cinq cas, l'occupation humaine du site avait servi de fixation définitive au point de traversée.

Un deuxième type d'évolution est le déplacement léger du site de traversée: on trouve ce cas à Méry et à Bray, qu'avaient précédés Châtres et Jaulnes, ainsi qu'à Plancy. Le déplacement est au plus de trois kilomètres dans chacun des cas; l'ancienne traversée peut être remplacée par une traversée parallèle, comme c'est le cas à Méry, ou par une traversée d'axe différent seulement (à Bray, le point commun entre les deux traversées est aux Ormes; à Plancy, le point commun est cette localité, mais le déplacement s'est produit de Rhèges au Bachot). Il est possible que les contraintes physiques aient déterminé ces déplacements: on pourrait penser ainsi à une modification des gués. Mais sans doute faut-il chercher aussi d'autres causes à ce type de déplacements, surtout dans le cas de Méry et de Bray: en particulier, il est fort probable que la modification de la géographie administrative a joué un rôle important.

Enfin, le troisième type d'évolution est la disparition pure et simple de la traversée au profit d'un nouveau site assez éloigné: ce dernier type se voit à Etrelles, remplacé en partie par Baudement, en partie par Plancy pour des liaisons Sézanne-Troyes. L'on ne saurait, dans ce cas, imputer le déplacement à une modification physique des conditions de traversée: selon toute probabilité est intervenu ici un fait extérieur, qui ne peut être que la création des châtelainies de Baudement et de Plancy.

Ceci nous amène donc à examiner de plus près le contexte de création de ces châtelainies, et leur relation avec les sites de traversée des grands courants de circulation.

Sites de traversée et châtelainies

On a souvent pris en relation, dans des publications antérieures, le pont et le château, remarquant que, bien souvent, les deux monuments apparaissent simultanément sur le terrain (67). Il suffit d'examiner la carte dressée en ce qui concerne le bassin de la Seine pour se rendre compte de ce phénomène (fig. 12); certes, il faut éviter de généraliser cette corrélation, et d'en faire un principe, car des contre-exemples frappants en existent, comme ceux de Trilport, sur la Marne, ou du pont Boudelin, sur l'Aube, pour ne citer que les plus importants (68), mais il semble intéressant d'analyser le phénomène.

Rappelons, tout d'abord, le cadre général. La féodalité champenoise a été marquée par deux phases essentielles. La première est la création de ce que l'on appelle des « châtelainies », entités juridiques et administratives aux mains d'un seigneur centrées sur le château seigneurial, à la fois siège du pouvoir civil et militaire (69). Il n'est pas question de rentrer ici dans le détail des compétences et des droits que s'arrogeaient ces seigneurs « châtelains »: retenons seulement que la phase de création des châtelainies, qui fixa le cadre de la société féodale, pouvait être considérée comme terminée dans les années 1100-1125 en Champagne, la majorité d'entre elles étant apparues dans la seconde moitié du XI^e siècle.

Dans une seconde phase, à partir des années 1150, l'accroissement de la population noble conduisit à la création d'un nombre considérable de fiefs terriens où le propriétaire bâtit une « maison forte », selon l'appellation consacrée par les dénombremens anciens. Bien que certaines de ces maisons fortes, par l'importance de leurs défenses, reçoivent aujourd'hui le nom de châteaux, elles n'en étaient pas moins fort distinctes au Moyen Age, n'ayant ni le statut juridique, ni le statut administratif des centres de châtelainies. Il convient donc de raisonner, non pas au vu des restes monumentaux, mais bien à partir des textes et des dénombremens anciens pour saisir la corrélation entre sites de traversée et châteaux, ceux-ci devant être considérés au sens médiéval du terme.

Au vu de la carte que nous avons dressée, une remarque immédiate s'impose: tous les sites de traversée de la Seine et de l'Aube, ainsi que les plus importantes traversées de leurs affluents furent des chefs-lieux de châtelainies, d'une part; d'autre part, toutes les implantations nobles fortifiées sises en bordure de ces rivières et ne contrôlant aucun franchissement furent des « maisons fortes », à l'exception de Marolles, Romilly, Saron et Payns. En d'autres termes, sur treize châtelainies bordant l'Aube et la Seine, dix contrôlaient un site de traversée.

(67) On consultera, à ce sujet, J. RICHARD, *Passages de Saône aux XII^e et XIII^e siècles*, dans *Annales de Bourgogne*, t. 22, 1950, p. 245 et suiv. C. VIGOUROUX, *Ponts et péages entre le comté de Ventadour et le duché d'Auvergne*, dans *Le Bas Limousin, Actes du Congrès interfédéral des sociétés savantes du Centre, du Languedoc-Pyrénées, de la Gascogne et du sud-ouest*, Tulle, 1966, p. 299 et suiv. R. CROZET, *Recherche sur les ponts du Moyen Age en Haut Poitou*, dans *Bulletin de la Société des Antiquaires de l'ouest*, t. X, 4^e série, 1970, p. 501-524. J. PERRIER et L. BONNAUD, *Recherche sur les ponts du Moyen Age en Haute-Vienne*, dans *102^e Congrès National des sociétés savantes*, Limoges, 1977, *Archéologie*, p. 173-198.

(68) Le pont de Trilport (autrefois Trie-le-port) sur la Marne est mentionné dès 1172 dans A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, n° 1102; le pont Boudelin, sur l'Aube près de Bar-sur-Aube, apparaît dès 1232 (A. ROSEROT, *op. cit.*, p. 1165), le pont Barse dès 874 (*ibidem*). Dans chacun de ces cas, il s'agissait d'une traversée d'ancienne voie romaine n'ayant engendré aucun *vicus*.

(69) on consultera, sur tout ce chapitre, M. BUR, *op. cit.*, ainsi que l'ouvrage de base de G. FOURNIER, *Le château dans la France médiévale*, 1978, p. 126-127.

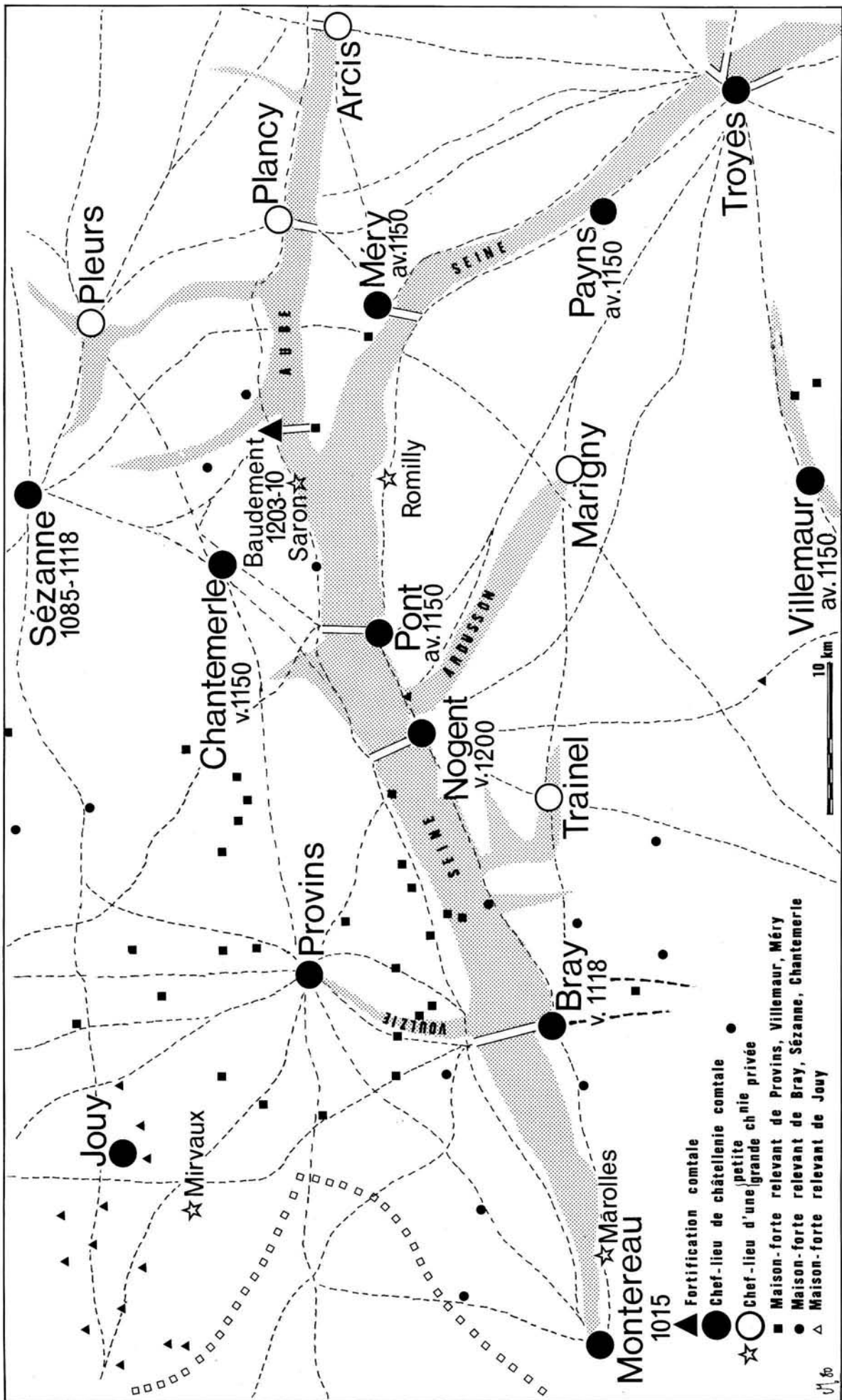


Figure 12
La géographie féodale dans le bassin de la Seine.

Comment se créa cet état de fait ? Quelques cas peuvent illustrer les diverses démarches. A Montereau, la création d'une châtelainie avait un but essentiellement militaire et politique en 1015 : sur un site de traversée existant, le comte de Blois créa une fortification qui soit en mesure de contrôler le site, dans le cadre de ses luttes avec le roi de France. Cette fortification sera dotée ensuite d'une circonscription administrative, au demeurant l'une des plus petites de toute la Champagne (70).

A Bray, tout semble avoir découlé d'une petite fortification (le texte latin emploie un diminutif, *munitiuncula*) tenue par un certain Bouchard et dépendant du comte de Blois. Après de sombres luttes consécutives à la mort de Bouchard, Eudes I^{er} de Blois rentra en possession du lieu, puisqu'il donna le monastère qu'avait créé Bouchard à l'abbaye de Bonneval. Mais la création de la châtelainie en tant que telle semble avoir été le fait de la famille de Monthéry dont l'implantation sur le site n'est pas antérieure au milieu du XI^e siècle (71). Sans doute le déplacement du site de traversée de Jaulnes à Bray résulte-t-il, quant à lui, de la formation de la petite fortification mentionnée au X^e siècle et du développement du petit monastère attenant ; en tout cas, la présence d'un simple bac en 1161 témoigne de ce que le site n'avait pas encore acquis l'importance qu'il aura ultérieurement.

A Nogent, le point de passage, sans doute ancien, vit se développer sur sa rive une *villa* de l'abbaye Saint-Denis dès le IX^e siècle ; à la fin du XI^e siècle, un seigneur s'implante sur le site, créant un château sur les terres abbatiales. Il est probable que l'essor du site de traversée est dû ici à l'action conjointe des seigneurs et de l'abbaye Saint-Denis ; quoiqu'il en soit, il est vraisemblable que cet essor ne se manifesta vraiment qu'à partir du milieu du XII^e siècle, avec le développement des foires de Provins (72).

A Pont-sur-Seine, c'est le seigneur de Traînel qui s'implante, sans que l'on sache bien par quel moyen, sur un site de traversée antique ; on peut se demander pourquoi ce site, si fréquenté durant le Haut Moyen Age, ne fut pas pourvu plus tôt d'une fortification de type féodal (73). Au contraire, à Baudement, tout indique que l'implantation du dynaste André de Baudement, et la création de son château sur la rive droite de l'Aube, entraînèrent l'importance du site et de la traversée. En effet, il est certain que cette traversée n'avait rien à voir avec le réseau antique ; d'autre part, l'implantation d'André, dans la seconde moitié du XI^e siècle, était quelque peu antérieure à l'essor qu'alliaient prendre les foires de Sézanne au début du XII^e siècle, essor qui conféra certainement son importance au site (74).

De Plancy et de Pleurs, l'on ne sait rien de plus que le nom des premiers seigneurs, qui apparurent à la fin du XI^e et au début du XII^e siècle (75). Par contre, Arcis fut très tôt chef-lieu d'un comté, dès le X^e siècle, comté dont le chef-lieu se déplaça rapidement sur Ramerupt ; Arcis ne devint bientôt plus qu'une annexe de cette dernière châtelainie (76).

En somme, si l'on excepte ce dernier cas, comme ceux de Troyes et de Provins où l'existence d'une châtelainie féodale et d'un comté ne fit que découler logiquement de celle, plus ancienne, d'un *pagus* du Haut Moyen Age, on tire bien peu de renseignements concrets des sources historiques pour comprendre dans son détail le mécanisme d'implantation des châtelainies au long des cours d'eau étudiés ici. Si l'on suit l'ordre chronologique d'apparition en omettant, répétons-le, Troyes, Provins et Arcis, les premières créations ont été celles de Bray et de Montereau, antérieures aux années 1050. Apparaît ensuite toute la série constituée par Pont, Nogent, Baudement, Pleurs, Plancy, qui se sont créées dans la seconde moitié du XI^e siècle, à la faveur de la crise de pouvoir qui agita la région à l'époque. Quant à Méry, ce fut une création comtale dans la première moitié du XII^e siècle, comme Payns.

Il n'est pas sans intérêt de constater que, sur l'ensemble du territoire qui, plus tard, formera la Champagne, la vallée de la Seine fut la plus tardivement féodalisee : ainsi, dès 1025, la plupart des grandes traversées de la Marne avaient fait l'objet d'implantations comtales : Meaux, Château-Thierry, Châtillon avec le Pont-à-Binson, Mareuil, Châlons étaient aux mains des Herbertiens et des Thibaudiens (77). De même, la haute vallée de l'Aube était intensément occupée, à Arcis, Ramerupt, Rosnay, Brienne, Bar-sur-Aube, La Ferté-sur-Aube, cette fois par de puissantes familles concurrentes de la dynastie comtale. A la même époque, les deux branches de celle-ci ne s'étaient implantées, dans la région qui nous occupe, qu'à Troyes, Provins, Montereau, laissant s'installer à Bray la puissante famille de l'Ile-de-France qu'étaient les Monthéry. Et, brutalement, au cours de la seconde moitié du XI^e siècle, la vallée de la Seine et la basse vallée de l'Aube vont voir se multiplier les châtelainies échappant à l'autorité des comtes, très vraisemblablement, nous l'avons dit, à la faveur d'une période de faiblesse du pouvoir comtal. Des traversées fort anciennes, comme celle de Pont, laissées vides

(70) Sur Montereau, voir note n° 4. La châtelainie, d'après les anciens dénombrements, était limitée au nord et à l'est par Coutençon, Montigny-Lencoup, Chatenay-sur-Seine, localités qui dépendaient toutes de Bray-sur-Seine.

(71) M. BUR, *op. cit.*, p. 242. La famille de Monthéry était maître, plus au nord, de l'importante châtelainie de Crécy, qu'elle put acquérir dans les années 1100.

(72) Le seigneur de Nogent devait hommage à l'abbaye de Saint-Denis : en 1226, Thibaud IV fait hommage de la châtelainie comme Milon de Châlons, l'ancien seigneur, le faisait autrefois (H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue des actes, n° 1710). Sur ces seigneurs, voir A. ROSEROT, *op. cit.*

(73) Sur l'implantation des seigneurs de Traînel dans la région, voir A. ROSEROT, *op. cit.*, articles Marigny, Pont-sur-Seine, Traînel.

(74) L'essor des foires de Sézanne n'est pas antérieur aux années 1119, date à laquelle la foire de Rebais y est déjà transférée par les comtes de Blois. Voir H. d'ARBOIS, t. 3, p. 421, n° 88 et M. BUR, *op. cit.*, p. 299.

(75) Les seigneurs de Pleurs apparaissent en 1082 dans les sources écrites : voir M. BUR, *op. cit.*, p. 464. Ceux de Plancy, qui ne sont qu'une branche des puissants sires de Chappes, sont mentionnés au début du XII^e siècle (A. ROSEROT, *op. cit.*). Ils rendaient hommage à leurs cousins de Chappes pour Plancy.

(76) La puissante famille des comtes d'Arcis-Ramerupt s'éteint au début du XII^e siècle, avec André, dernier descendant mâle ; le comté sera divisé en deux, Gauthier de Brienne héritant de la châtelainie de Ramerupt dont le tenant Erard fomentera entre 1210 et 1220 une révolte contre sa souveraine Blanche.

(77) Voir la carte des châtelainies en 1025 dans M. BUR, *op. cit.*, p. 148. Toutes ces localités étaient d'importants sites de traversée : le pont de Meaux est mentionné dès le X^e siècle (G. GASSIES, *Le pont et les moulins de Meaux*, Meaux, 1927) ; celui de Château-Thierry, qui succédait à la traversée de la voie antique Soissons-Sens par Sézanne, est mentionné en 1172 (A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. I, n° 1018) ; celui de Pont à Binson, dans la châtelainie de Châtillon, joua un rôle important pendant les guerres champenoises de 1226-1230 (*Historiens de France*, t. 22, p. 327).

jusque là par une carence incompréhensible des comtes, se virent occupées par de petites dynasties en plein essor; d'autres traversées, comme celle de Baudement, acquièrent alors leur importance par l'implantation d'un château.

En 1100, le cadre féodal apparaissait quasiment fixé : seuls des sites sans grande importance purent ensuite, à la faveur de circonstances exceptionnelles, s'ériger en châtellenies, comme Saron et Romilly (78). Et, en 1125, lorsque la Champagne fut définitivement unifiée, les comtes de Champagne se trouvaient dans le bassin de la Seine, face à un morcellement inquiétant des pouvoirs. Voyons maintenant comment ils tentèrent de résoudre ce problème.

Une politique comtale

Des années 1100 aux années 1200 va se produire un changement considérable dans la géographie politique puisqu'en 1210, sur la vallée de la Seine, la totalité des sites de traversée importants, soient six en tout, étaient aux mains des comtes de Champagne; sur l'Aube, un sur trois seulement. En ce qui concerne les affluents, seule la traversée de la Voulzie était contrôlée à Provins par les comtes; partout ailleurs, les sites de traversée étaient, soit aux mains de féodaux lorsque la traversée avait un niveau de service important, soit sans statut administratif particulier lorsqu'il s'agissait d'un simple gué. Par rapport à la situation qui existait en 1125, l'évolution était spectaculaire: s'agissait-il d'un simple hasard, ou doit-on y reconnaître une politique délibérée des comtes?

Si l'on part d'un fait historique maintenant bien affirmé, à savoir que, de 1100 à 1200, les comtes de Champagne menèrent une politique très nette de concentration en matière de villes de foires, il est facile de voir que la politique menée en matière d'acquisition des châtellenies « de franchissement » en découlait tout naturellement (79). Dès la fin du XI^e siècle, l'ancienne foire de Rebaix était transférée à Sézanne; ce fut ensuite le tour, au XII^e siècle, de la foire d'Épernay, transférée à Troyes, de telle sorte que, dans la deuxième moitié du XII^e siècle, trois villes de foires subsistaient dans la région: Troyes, Provins et Sézanne.

On sait combien les comtes, en politiques avisés, favorisèrent l'essor de ces foires, aussi bien sur le plan intérieur, en accordant des concessions fiscales aux villes concernées, que sur le plan extérieur, en protégeant le trafic commercial lié aux foires. Nous avons mentionné l'épisode survenu en 1148 entre Sens et Bray, relatif à deux changeurs en marche vers Provins; les actes conservés du XIII^e siècle conservent d'autres cas similaires, où le comte intervint en personne pour défendre les intérêts de marchands spoliés en cours de route. Le cas, survenu en 1250, de l'intervention de Thibaud IV auprès du duc de Lorraine est maintenant bien connu (80): des marchands allemands passant par la Lorraine pour se rendre aux foires de Champagne, se firent confisquer 3 500 peaux d'écureuil, cinq pièces de drap gris allemand, et d'autres tissus de valeur. Ayant reçu leur plainte, le comte parvint à faire rendre ces marchandises aux commerçants. Ce « conduit » pouvait s'étendre bien plus loin: le comte n'envoya-t-il pas, en 1242, un enquêteur à Plaisance, en Italie, pour juger du bien-fondé d'une plainte de marchands florentins, siennois, pisans et lucquois qui, faisant route ensemble, se virent dérober par les habitants de Plaisance tout leur convoi, dont la valeur marchande atteignait la somme considérable de 14 000 livres (81)?

Le risque encouru par les commerçants, qui convoyaient le plus souvent des denrées de grande valeur, était assez important à une époque où les féodaux usaient un peu trop souvent de leur force pour exercer un chantage qui s'appellerait aujourd'hui du vol à main armée, à une époque où villes et villages sans grandes ressources voyaient passer des convois lourdement chargés et bien tentants. Une solution était de surveiller les chemins, ce que les comtes ne manquèrent pas de faire: en 1285, pendant la foire de Bar-sur-Aube, trois sergents à cheval et quatre sergents à pied gardèrent pendant cinquante neuf jours les chemins des environs de Troyes (82).

Mais cette mesure garantissait tout au plus contre les voleurs de grand chemin; il restait à se prémunir contre les féodaux qui se trouvaient au long du chemin, en ôtant à ceux-ci toute possibilité d'exercer un chantage sur le marchand et son convoi. Or, les points du réseau les plus sensibles de ce point de vue, étaient les traversées de grandes rivières: il fallait, pour le comte, éviter à tout prix que la perception d'un péage ne devienne quasiment une rançon, trop facilement imposée par la nécessité absolue, pour le convoi, de franchir la rivière et la vallée (83).

Ce fut là, sans doute, l'une des raisons qui poussèrent les comtes de Champagne à se rendre maîtres des points de traversée de la Seine contrôlée par des châtellenies et interceptant les circulations entre les pôles de foires qu'étaient Troyes, Provins et Sézanne. Seule la prise de possession de Montereau, d'ailleurs la première, en 1015, n'appartint pas à cette politique: il s'agissait là d'une opération à but essentiellement militaire, dirigée contre la royauté, et destinée à assurer la mainmise des comtes sur un nœud particulièrement important pour le domaine royal.

(78) Romilly apparaît comme châtellenie dès les années 1181-86 où il est cité en tant que *castellum* jurable et rendable au comte (H. d'ARBOIS, *op. cit.*, t. II, Documents pour servir à l'histoire de la géographie du comté, p. XIII, n° 170; A. LONGNON date le document du début du XIII^e siècle); il est appelé *castrum* en 1249-52 (A. LONGNON, *Rôles...*, *op. cit.*, n° 785) et « chastel » vers 1276 (A. LONGNON, *Documents*, *op. cit.*, t. I, n° 6621). Saron n'a été érigé en châtellenie que de façon plus tardive: en 1249-52, il apparaît comme « maison forte » (A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, n° 6265), alors que, vers 1276, il est intitulé « chastel » (*ibidem*, n° 6822).

(79) Sur la politique de foires des comtes de Champagne, voir F. BOURQUELOT, *Etude sur les foires de Champagne*, Paris, 1865, 2 vol., et aussi M. BUR, *op. cit.*, p. 293-307.

(80) H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue, n° 2957. Signalons également l'acte de 1250, n° 2937, où Poincart de Duesme s'engage à restituer l'énorme cargaison de 450 aunes de toile d'Allemagne, 3 500 peaux d'écureuil, 8 marcs d'argent, 10 aunes de soie d'Allemagne et 4 chevaux.

(81) *Ibidem*, n° 2610.

(82) A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. III, p. 30.

(83) Le brigandage était alors chose relativement fréquente: nous l'avons vu par les actes signalés dans les notes 82 et 81. Mentionnons aussi celui de Hugues de Pomponne, seigneur de Montjay, qui dévalisait dans les années 1100 les marchands sur la route de Lagny (SUGER, *Vie de Louis le Gros*, publié par A. Molinier, Paris, 1887). A signaler également l'acte de Garnier de Traînel qui, en 1095, arrêta l'évêque Lambert d'Arras ainsi que toute sa suite en route vers le concile de Clermont (M. BUR, *op. cit.*, p. 261).

Si la nécessité de garantir la sécurité des marchands fut l'une des raisons qui poussèrent les comtes à se rendre maîtres des châtelainies « de franchissement » de la Seine, deux autres raisons les conduisirent également à poursuivre ce but : il y avait, d'une part, la volonté de conférer à ces traversées un bon niveau de service, comme on en voit un exemple à Baudement en 1203. Il est certain qu'une politique d'attraction vers les centres de foires ne pouvait se passer d'un germe de politique routière, l'état des chemins et la facilité des circulations étant un atout majeur dans ce domaine.

Enfin, la troisième raison était, bien sûr, la perception d'un péage : maîtres des châtelainies « de franchissement » de la Seine, les comtes étaient maîtres aussi des péages, dont les revenus étaient substantiels. Nous avons vu qu'en 1276, ils étaient estimés à 520 livres pour Nogent-sur-Seine, somme considérable pour l'époque.

Cette politique d'acquisition, manifeste durant tout le XII^e siècle, puisque les comtes se rendirent maîtres successivement de Bray en 1118, de Pont, avant 1140, de Méry à la même époque, de Nogent vers 1200, enfin de Baudement entre 1203 et 1210, s'arrêta net en 1210, alors que, dans la région, deux traversées essentielles de l'Aube restaient aux mains de familles privées, comme la majorité des sites de traversée des affluents. Était-ce là un revirement de politique ? La réponse est sans doute négative. Il faut remarquer, en effet, que les comtes avaient été servis par la chance dans cette politique d'acquisitions, ayant pu se rendre maîtres, par des procédés que nous ne connaissons pas toujours, des sites de traversée. A Plancy, Pleurs, Arcis, la dynastie comtale se heurtait à des dynasties féodales très puissantes ; elle s'y heurtait aussi à Traînel et à Marigny comme, plus en amont, elle avait affaire aux Ramerupt et aux Brienne sur l'Aube, aux Chappes sur la Seine, ne parvenant à s'implanter qu'entre 1200 et 1219 à Bar-sur-Seine (84).

Peut-être y eut-il aussi, dans cet arrêt brutal de la politique d'acquisitions, le fait que la foire de Sézanne périclita dès la fin du XII^e siècle au profit de celles de Provins, et que, désormais, le circuit des foires de Champagne fut constitué essentiellement par l'axe Bar-sur-Aube, Troyes, Provins, Lagny, prolongé par le Lendit à Saint-Denis.

TRAVERSÉE, GÉOGRAPHIE ÉCONOMIQUE ET HUMAINE

Après avoir examiné le rôle administratif et politique joué par les sites de traversée, il n'est pas inutile de mettre en évidence leur rôle du point de vue économique et humain. Pour cela, nous utiliserons ici deux indices : pour l'économie, l'indice sera constitué par la présence de marchés ou, tout au moins de points de vente de denrées. Pour le côté humain, nous nous contenterons d'un aspect, sans doute marginal, et pourtant fort significatif, celui des maladreries (fig. 13).

Les marchés et les tonlieux

Nous avons reporté sur une carte l'ensemble des localités où, pendant les XII^e et XIII^e siècles, est mentionné soit un marché, soit encore un tonlieu, redevance perçue sur les étalages et indiquant la présence d'un point d'échanges ; cette carte prouve, à elle seule, la corrélation entre ces points de vente privilégiés et les sites de traversée. Détaillons un peu.

A Montereau, confluent de deux rivières navigables, point de traversée routière, un tonlieu était perçu dès 1037 ; le marché qui avait lieu dans la localité est mentionné dès 1200, et l'on y trouvait toutes les denrées nécessaires à l'approvisionnement courant : une boucherie est signalée entre 1249 et 1252 (85). Bray, où les comtes percevaient également un tonlieu, se trouvait bien placé, sur l'un des axes nord-sud allant à Provins ; on y trouvait, en 1249-1252, une halle aux drapiers ainsi qu'une mercerie, ce qui prouve que les marchands en route vers Provins ou vers Troyes ne négligeaient pas de s'y arrêter (86).

Sur le marché de Nogent, nous n'avons que peu de renseignements ; il est attesté par la perception d'un tonlieu, mentionné dès 1186 ; il en est de même à Pont-sur-Seine, où tonlieu et marché sont signalés en 1276. A noter qu'en face de Pont, à l'autre extrémité de la traversée, un tonlieu était également perçu au Châtelot (87).

Plus en amont, sur la Seine, Méry avait aussi son marché, et un tonlieu y était perçu dès 1204 ; comme à Pont, l'extrémité de la traversée, Mesgrigny, avait aussi un tonlieu (88). Et nous n'insisterons pas, bien évidemment, sur Troyes, centre de foires. Rappelons seulement que celles-ci, contrairement à ce qui a été dit trop souvent, n'apparurent sans doute qu'au X^e siècle au plus tôt (89).

Sur l'Aube, le marché de Plancy est mentionné en 1249. Et, sur les affluents, notons tout particulièrement, en rive gauche de Seine, l'important marché de Marigny, mentionné dès le début du XIII^e siècle, alors qu'en rive droite, l'on

(84) Sur Bar-sur-Seine, voir A. ROSEROT, *op. cit.* Sur le passage des châtelainies au pouvoir des comtes, voir H. d'ARBOIS, *op. cit.*, *passim*.

(85) Tonlieu de 1037 : M. BUR, *op. cit.*, p. 328. Les *nundinae* sont mentionnées en 1172 (A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. I, n° 1282), ce qui tendrait à prouver, d'après la terminologie usuelle, qu'il s'agissait encore de foires. Pourtant, dès 1200, les textes parlent de *forum*, au sens de marché (*ibidem*, n° 2330). On trouve mention de la boucherie et du tonlieu en 1249-52 dans *ibidem*, n° 5574.

(86) La halle et les étaux aux drapiers sont mentionnés dès 1223 (H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue, n° 1538) ; on les retrouve en 1249-52 dans A. LONGNON, *Rôle...*, *op. cit.*, n° 124, ainsi que la mercerie au n° 151. Le tonlieu de Bray est mentionné en 1300 (A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. II, p. 90).

(87) Le marché Saint-Laurent de Nogent et le tonlieu afférent sont signalés en 1234 (H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue, n° 2339). Le tonlieu est signalé dès 1186 (Ab. C. LALORE, *Collection...*, *Cartulaire du Paraclet*, *op. cit.*, p. 92). A Pont, une halle est mentionnée en 1272 (H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue, n° 3722) ; tonlieu et marché de Pont, tonlieu du Châtelot apparaissent en 1276-78 dans A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. II, p. 16 et suiv.

(88) Tonlieu mentionné dans A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. I, n° 2903 (1204) ; le marché est mentionné en 1249-52 (A. LONGNON, *Rôle...*, *op. cit.*, n° 574). Tonlieu de Mesgrigny dans A. LONGNON, *Documents*, t. II, p. 16, en 1276-78.

(89) Voir M. BUR, *op. cit.* p. 293-295.

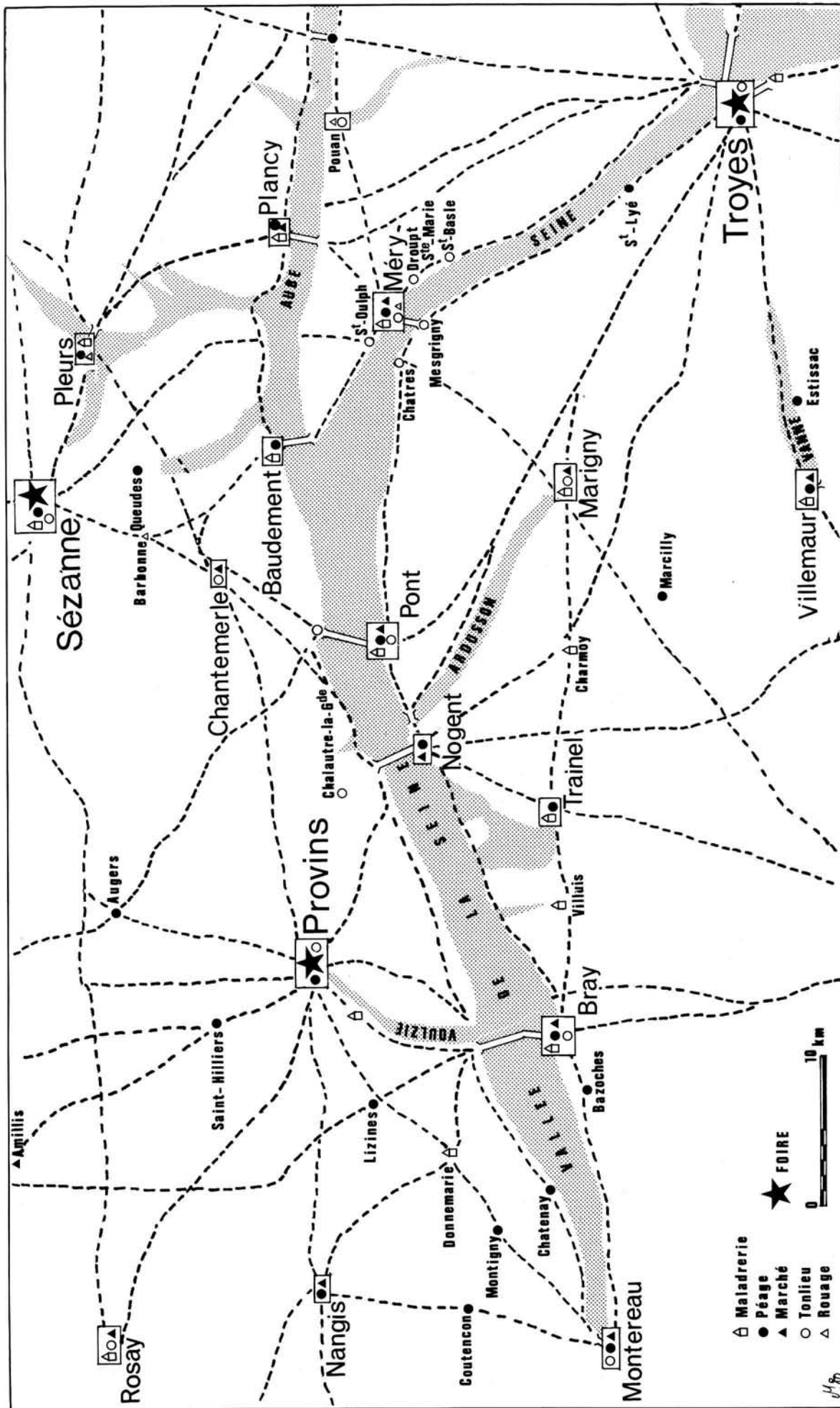


Figure 13
 Marchés, tonlieux, péages et maladreries dans le bassin de la Seine.

trouvait, sans parler des foires de Provins et de Sézanne qui remontent au début du XII^e siècle, un tonlieu à Pleurs en 1254, et un autre à Pouan en 1276 (90).

En définitive, tous les sites de traversée de la Seine évoqués ici possédaient des points d'échange et de vente. Sur l'Aube, par contre, Baudement et Arcis semblent en avoir été dépourvus; enfin, sur les traversées des affluents, il ne paraît pas, en première analyse, que Traînel en ait été doté.

A l'inverse, si l'on examine, pour l'ensemble de la région, les points frappés de tonlieu, et ceux où apparaît mention explicite d'un marché, sans pour autant que ces points soient des sites de traversée, on notera essentiellement Chantemerle, où un marché existait dès 1154; sans doute l'existence de ce marché doit-elle être mise en relation avec la mention du « Chemin Chantemerlois ». On remarquera également la densité des tonlieux au voisinage de Méry, sans doute liés à l'importance des chemins de rive de Seine; et le dernier tonlieu que nous ayons relevé est celui de Chalaute-la-Grande, que l'on a bien du mal à mettre en relation avec un itinéraire de l'époque (91).

En définitive, la relation est manifeste entre sites de traversée et marchés, et ceci est facilement compréhensible. En effet, il y avait là conjonction de deux phénomènes; d'une part, l'existence d'un point de passage obligé pour la circulation, d'autre part, le souci du seigneur châtelain, très souvent le comte, de favoriser le commerce par les revenus que celui-ci lui apportait.

Dans les deux cas d'inexistence de tels points de vente sur des traversées pourtant importantes, à Baudement et à Arcis, manquait justement l'un de ces facteurs. A Baudement, en 1133, le seigneur avait cédé aux Templiers tous les revenus de sa terre, ne gardant que le site du château: on peut donc considérer que son rôle de moteur pour l'économie ne pouvait plus être assuré, le château passant par surcroît aux mains de familles bien possessionnées par ailleurs, et sans doute peu soucieuses de ce site. A Arcis, le processus fut équivalent; au début du XII^e siècle, l'ancien comté d'Arcis-Ramerupt éclata en deux, la part la plus importante, Ramerupt, passant dans la famille de Brienne, ce qui entraîna, dans une certaine mesure, la déchéance d'Arcis.

Les maladreries

Une étude malheureuse effectuée au début du siècle avait accrédité l'idée d'une corrélation entre maladreries et voies romaines (92). Cette corrélation, évidemment fautive en ce qui concerne les voies romaines, est par contre parfaitement justifiée dans le cas des voies de transit médiévales, et ne vaut pour les premières que dans la mesure où elles étaient encore fréquentées au Moyen Age. Nous avons pu souligner cette corrélation pour les chemins des alentours de Meaux, où elle est particulièrement frappante (93); dans le cas du bassin de la Seine, on peut même la préciser, en soulignant la corrélation sites de traversée - maladreries (fig. 13).

Rappelons tout d'abord que les maladreries, établissements qui n'apparaissent pas avant le XII^e siècle, avaient pour but d'accueillir les « lépreux »: intitulées souvent *domus leprosororum*, *leprosarum*, elles n'en accueillirent pas moins toutes sortes de malades, d'où le nom qu'elles prirent très rapidement. Implantées au bord d'un chemin, à quelque distance de la localité dont elles dépendaient, elles pouvaient même, dans les grandes villes, former des établissements importants, totalement extérieurs à la ville: ce fut le cas de la maladrerie de Closebarbe, à Provins, et de celle des Deux-Eaux, à Troyes (94). Nous ne retiendrons ici que celles qui sont mentionnées du XII^e au XIV^e siècle, afin d'éviter de prendre en compte toutes celles qui furent créées tardivement (95).

Une fois de plus apparaît une évidente relation traversée - châtelainie, le troisième terme étant cette fois la maladrerie. Dès 1146, on en trouve une à Méry; en 1181 est mentionnée celle de Pont-sur-Seine, puis, en 1206, celle de Plancy, en 1219, celle de Marigny, en 1292 celle de Pleurs, en 1300 celle de Bray, celle de Baudement étant signalée en 1396 (96).

(90) Plancy: voir A. LONGNON, *Rôle...*, *op. cit.*, n° 466. Marigny: Ab. C. LALORE, *Collection...*, t. I, *Cartulaire de Saint-Loup*, p. 105, marché et tonlieu (1201); p. 189, tonlieu (1203). Sézanne: voir plus haut, note n° 74 et A. MILLARD, *Histoire de Sézanne, Sézanne, 1897-1901*, 2 vol. Une halle est construite en 1234 pour le marché (H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue, n° 2322); en 1229, les foires de Sézanne sont définitivement réduites au statut de marché (A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. I, n° 3994). Pleurs: L. LEX, *Martyrologe...*, *op. cit.*, p. 373. Pouan: A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. II, p. 16 et suiv.

(91) Chantemerle: marché signalé en 1154 dans Ab. C. LALORE, *Collection...*, *Cartulaire du Montier la Celle*, p. 17; tonlieu en 1208 dans H. d'ARBOIS, *op. cit.*, Catalogue, n° 687, en 1172 dans A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. I, n° 1287. Sur les tonlieux de Saint-Oulph, Droupt, Châtres, signalés en 1276, voir *ibidem*, t. II, p. 16. A noter que le chemin passant en rive droite de Seine, de Troyes à Sézanne par Méry, était dit « chemin royal » au XV^e siècle à Droupt (Arch. Aube, G 2809).

(92) C. GUIGNE, *Les voies antiques du Lyonnais déterminées par les hôpitaux du Moyen Age*, dans *Mémoires de la Société littéraire de Lyon*, t. 11, p. 227-265. La restitution d'un réseau, quel qu'il soit, à l'aide d'indices liés à la circulation d'une époque ultérieure, est extrêmement dangereux; or, les maladreries, qui apparaissent au cours du XII^e siècle, correspondaient à des courants de circulation essentiellement différents de ceux qui animaient l'Empire romain. On arrive ainsi à qualifier de romain tout itinéraire important au Moyen Age...

(93) Voir *Revue générale des Routes et des Aéroports*, n° 555, p. 71.

(94) La maladrerie de Closebarbe était établie au sud de Provins, en bordure de la route de Provins à Sens, à Sainte-Colombe; celle de Troyes se trouvait à Bréviandes.

(95) La liste fournie par A. ROSEROT, *Dictionnaire*, *op. cit.*, a le mérite d'être complète; mais elle embrasse, de ce fait, bien des établissements créés de façon tardive.

(96) Méry: T. BOUTIOT, E. SOCCARD, *Dictionnaire*, *op. cit.* La maladrerie est à nouveau citée en 1300 dans A. LONGNON, *Documents*, *op. cit.*, t. III, p. 127. Pont-sur-Seine: la maladrerie est citée en 1181, 1202, 1339 dans Ab. C. LALORE, *Collection...*, *Cartulaire de l'abbaye du Paraclet*, p. 86, 136, 285. Plancy: maladrerie citée en 1206 dans Arch. Aube, G 988 et E. DE BARTHÉLÉMY, *Chartes de l'abbaye de Macheret*, dans *Mémoires de la Société académique de l'Aube*, t. 20, 1883, p. 288. Marigny: voir Ab. C. LALORE, *Collection...*, *Cartulaire de Saint-Loup*, *op. cit.*, p. 147. Pleurs: Voir L. LEX, *Martyrologe*, *op. cit.*, p. 385. Pour Bray et Traînel, voir A. LONGNON, *Documents...*, *op. cit.*, t. III, p. 129-130. Enfin, pour Baudement, voir Arch. Marne, G 1311 (mention en 1396).

Outre ces maladreries liées à une traversée, signalons celles de Villuis, Charmoy, évidemment liées à l'importance du grand chemin de Paris à Troyes (97). Et, en définitive, seuls ne possédaient pas de maladrerie, au XIII^e siècle, les sites de Montereau, Nogent et Arcis. Dans le cas de Nogent, ceci s'explique facilement par la proximité de la maladrerie de Pont, implantée au surplus entre les deux villes ; dans les deux autres cas, on saisit moins facilement les raisons de l'absence d'une maladrerie.

Les autres aspects

Il resterait, bien sûr, nombre d'autres données à prendre en compte pour mettre en valeur tout le rôle qu'eurent, au Moyen Age, ces sites de traversée : en particulier, des études bien plus fines que celle-ci devraient aborder les importants problèmes du peuplement et de la mise en valeur industrielle et agricole, liés à ces points vitaux pour la communication qu'étaient les sites de grandes vallées. Il n'est pas question d'aborder ces points dans le cadre de cet article, étant donnée leur ampleur. Contentons-nous ici, plus modestement de souligner une fois encore l'importance que put avoir, au Moyen Age, le couplé site de traversée - châtelainie, couplé où il est le plus souvent difficile de savoir quel terme précéda l'autre dans le temps.

LES ASPECTS FINANCIERS ET TECHNIQUES

Pour terminer cette évocation des principales traversées de la Seine et de l'Aube entre Troyes et Montereau, nous voudrions aborder des aspects plus spécifiques aux ouvrages eux-mêmes : d'une part, ceux qui ont trait à leurs modes de financement, et, d'autre part, ceux qui concernent la technique elle-même.

Le financement et la maîtrise d'ouvrage

On a pu voir, dans les pages précédentes, que des péages étaient levés systématiquement en chacun des points de traversée évoqués, lorsqu'ils étaient siège d'une châtelainie. Mais le mot péage, *pedagium*, recouvrait en fait des notions assez diverses au Moyen Age ; dans son acception la plus générale, cette redevance était censée couvrir les dépenses seigneuriales, d'une part pour l'entretien des chemins de la châtelainie, d'autre part pour le maintien de la sécurité sur ces chemins (98).

Le péage n'était donc pas, en général, une redevance destinée à financer l'entretien d'un ouvrage particulier : de telles redevances étaient appelées, suivant les régions, pontnage, barre ou barrage, chaîne, etc... Dans le bassin de la Seine, une redevance spécifique, levée pour l'entretien de l'ouvrage de traversée, est ainsi mentionnée à Bray-sur-Seine (« chaîne »), ainsi qu'à Pont (« droit de chaussée ») ; mais, comme pour prouver le manque total de règles du Moyen Age, la « chaîne » de Baudement était perçue conjointement avec le péage, les deux notions n'étant même plus distinguées à la fin du XIII^e siècle (99). Reprenons donc point par point.

— A Montereau, en 1193, la comtesse Marie effectue toutes les démarches pour la reconstruction du pont ; en 1196, le comte Henri aliène un de ses bois au profit de l'abbaye de Preuilly afin d'obtenir des liquidités pour cette reconstruction. Bien plus tard, les habitants bénéficieront d'un octroi royal leur permettant de percevoir une taxe sur le sel passant sous les ponts pour les entretenir ; peut-être cette mention tardive révèle-t-elle un usage plus ancien (100).

— A Bray, en 1325, un droit de « chaîne » est levé, sans doute sur les bateaux, afin de couvrir l'entretien du pont et des chaussées.

— A Nogent, en 1260, le comte est maître d'ouvrage lors de la reconstruction du pont, car c'est à lui que l'abbaye de Saint-Denis réclame le cens de deux maisons abattues.

— A Pont, un droit spécifique est perçu en 1329 pour l'entretien de la chaussée, et les dépenses d'entretien apparaissent dans les comptes royaux.

— A Baudement, en 1203, la comtesse est maîtresse d'ouvrage. Le produit de la chaîne et du péage est intégralement affecté pendant sept ans à la construction d'une nouvelle chaussée et de deux ponts. Plus tard, en 1325, le coût d'entretien apparaît dans les comptes royaux.

— A Troyes, en 1276, un péage est levé pour l'entretien des ponts et des chaussées ; la perception du péage, comme la maîtrise de l'ouvrage appartiennent pour moitié au comte, pour moitié à la ville. Le péage et son emploi font donc l'objet d'un compte séparé des comptes généraux, et soumis au contrôle des receveurs comtaux.

— A Provins, en 1276, un péage est également levé pour l'entretien des ouvrages ; mais il n'y a pas, comme à Troyes, de délégation de la moitié de la maîtrise de l'ouvrage aux habitants.

(97) Voir note n° 18.

(98) Voir Ph. DE BEAUMANOIR, *Coutumes de Biauvoisis*, publiées par M. Beugnot, Paris, 1842 : « Et por les marceans garder er garantir furent estavli li travers. Et de droit commun, si tost comme li marquant entrent en aucun travers, il et lor avoires sont en le garde du seigneur qui li travers est... » Le travers, nom local du péage était donc totalement disjoint de l'entretien des routes, dans l'esprit de Beaumanoir. D'après lui, l'entretien pouvait être réalisé par différentes manières : aux frais du seigneur, quitte à celui-ci de se rembourser sur les usagers de la route par une « fausse coutume », comprenons un droit provisoire, ou encore par imposition régionale, lorsque les travaux étaient importants, le seigneur ayant alors le droit d'y contraindre ses sujets.

(99) Voir note n° 46 et la mention de 1276-78 : « Item li sire ha bassage à Baudement, vendu quant à ores LVIII lb. XV s. » (A. LONGNON, *Documents...*, op. cit., t. II, p. 90).

(100) Voir P. QESVERS, *Le pont de Montereau*, op. cit. Néanmoins, on ne saurait affirmer que ce droit résulte, tel quel, d'un droit plus ancien.

— Enfin, à Anglure, en 1290, le seigneur et les habitants participent conjointement à l'entretien du pont et de la chaussée. A noter qu'il ne s'agit pas d'un seigneur châtelain.

En résumé, il apparaît que, dans tous les sites comtaux, le comte a d'une façon exclusive la maîtrise de l'ouvrage pour la construction ou l'entretien; dans un cas seulement, celui de Troyes, ville ancienne privilégiée par les comtes, ceux-ci partagent cette maîtrise avec le corps de ville, se réservant néanmoins le contrôle d'ensemble. Dans les sites non comtaux, le manque de renseignements oblige à la plus grande prudence, mais il est probable que le statut était similaire, au moins dans le cas des châtelainies; à noter que le comte avait, en théorie, la charge de contrôler la gestion technique des ouvrages de ses vassaux (101).

En matière de financement, il faut distinguer deux cas :

— dans le cas d'une construction, ou d'une reconstruction, le maître d'ouvrage avait, semble-t-il, recours à toutes les formes possibles de financement : concession des droits à des particuliers, ce qui évitait une mise de fonds personnelle aux comtes, aliénation de biens propres, et, vraisemblablement, tailles exceptionnelles sur la population. Il est probable, bien qu'aucune mention n'en existe dans les textes, que dons et legs apportaient un surplus à ces ressources (102). Bien qu'il ne s'agisse pas à proprement parler d'une source de financement, on ne saurait oublier que les seigneurs pouvaient user également de la corvée.

— dans le cas de l'entretien, le maître de l'ouvrage employait, lorsqu'elles existaient, les recettes de droits spécifiques instaurés pour la cause : droit de « chaîne », taxes sur les marchandises passant sous ou sur l'ouvrage, etc... Dans le cas des ouvrages comtaux, il ne semble pas que l'on ait cherché à établir un équilibre recettes-dépenses : le produit de la taxe était affecté au chapitre des recettes générales de la châtelainie, et les dépenses d'entretien au chapitre des « mises », ce qui permettait de consacrer plus à l'ouvrage que les droits ne rapportaient dans les faits.

De telles recettes n'existaient pas toujours; rien ne prouve qu'elles aient existé à Nogent ou à Méry, et le cas d'Anglure est significatif, car il prouve justement qu'en l'absence de telles recettes, le maître d'ouvrage faisait en sorte d'obtenir la participation des communautés intéressées, ce à quoi il avait droit selon la majorité des coutumes.

Et, en définitive, on remarquera que l'on ne retrouve pas en Champagne cette structure si fréquente dans le sud de la France à l'époque, celle de l'« œuvre du pont » dirigée par des proviseurs, et dotée d'une organisation assez poussée (103). Seul le cas de Troyes paraît relativement comparable, dans la mesure où les ouvrages sont placés sous la direction de deux personnes attitrées possédant une grande liberté d'action dans l'utilisation des finances.

Les chaussées

Tout au long des vallées du bassin de la Seine, le problème majeur était de disposer d'un ouvrage non inondable permettant, en toutes circonstances, le franchissement de la vallée. La solution qui fut retenue d'antiquité, et qui vaut toujours, était de disposer un long remblai franchissant la vallée entrecoupé de ponceaux permettant le passage des noues : c'étaient les « chaussées » si souvent désignées par les textes anciens.

Comment étaient construites ces chaussées ? Tout simplement, semble-t-il, en remblai de terre, quelquefois mélangé de craie pour lui assurer une stabilité relative. En 1203, lorsque l'on reconstruisit la chaussée de Baudement, la comtesse prescrivit que cette chaussée serait réalisée en sept tranches annuelles : sans doute travailla-t-on à l'avancement, car il est quasiment exclu que l'on ait procédé à l'époque comme on le ferait de nos jours, c'est-à-dire par couches successives. Les premières couches n'eussent pas résisté au travail érosif des eaux de l'hiver, et l'on construisit sans doute la chaussée en la découpant en tronçons fonctionnels, d'une noue à une autre.

Ces ouvrages, sans doute d'assez faible hauteur, ne résistaient guère aux inondations et aux crues ; souvent rompus par manque d'une bonne évacuation des eaux de crue, ils s'érodaient également sous leur action, ce qui explique la fréquence d'intervention sur ces ouvrages pendant tout le Moyen Age. En fin de construction, on les pavait de bout en bout, comme le prouve la charte de concession de 1203.

Les ponts

Des ponts eux-mêmes, nous savons bien peu de choses. Les textes certifient qu'en 1196, l'on commençait à édifier des ponts de pierre à Montereau : peut-être étaient-ce ceux qui subsistaient au XVII^e siècle, protégés par deux portes, mais rien ne le certifie (104). Quoiqu'il en soit, il est extrêmement probable que la totalité des ponts ne fut pas construite d'une seule traite, si l'on en juge par les exemples contemporains (105).

(101) Ph. DE BEAUMANOIR, *op. cit.*

(102) Les exemples de dons et legs pour la construction de ponts sont innombrables. Voir à ce sujet l'ouvrage de base qu'est celui de M.-N. BOYER, *Mediaeval french bridges*, Cambridge, 1976.

(103) *Ibidem*. Alors que l'on fait, bien trop souvent, référence à la prétendue organisation des « frères pontifes », dont M. BRUGUIER-ROURE avait démontré l'inexistence dans *Les constructeurs des ponts au Moyen Age*, Paris, 1876, comme dans *Le cartulaire de l'église, œuvre, maison, pont et hôpitaux du Pont-Saint-Espirit*, Paris, 1877, suivi en cela par de nombreux auteurs, tous les textes anciens signalent au contraire l'importance et le rôle des *opera pontis* créés pour la circonstance, et rassemblant le plus souvent des personnes laïques de la localité, rémunérées pour leurs offices.

(104) Voir la gravure de Duviert, *Bibl. nat. VX 23*. « A Moteruel... lez la porte le roi ou molin de la Bachièrre seur le pont de Seine » (deuxième moitié du XIII^e siècle : M.-Th. MORLET, *op. cit.*, n° 534).

(105) Il est extrêmement rare que des ponts d'une telle importance aient été réalisés dans de faibles délais : le plus souvent, en raison du manque de liquidités latent, l'on construisait arche par arche, se contentant dans toute la phase intermédiaire de simples passerelles en bois, quelquefois pendant plus de cent ans. Voir M.-N. BOYER, *op. cit.*

A Bray, le pont médiéval fut remplacé, en 1499, par un pont possédant sept arches maçonnées et onze travées en bois. Ce pont, modifié en 1732, a disparu maintenant ; par contre, il est possible que l'arche de l'ancienne chaussée qui subsiste sur la rive droite soit ancienne, sans que l'on puisse pour autant affirmer qu'elle remonte au XIII^e siècle (106) (fig. 14).

De la même façon, le pont médiéval de Nogent a disparu depuis sa reconstruction totale dans les années 1725 ; au XVII^e siècle, il était interrompu en son milieu par une tour-porte, et, pour la plus grande partie, était construit en bois, seules quelques arches de rive droite étant maçonnées et voûtées (107). Ceci correspond aux mentions qui en existent en 1432, et qui signalent que les Armagnacs jetèrent dans le fleuve les poutres du pont (108) (fig. 15).

A Pont-sur-Seine, le pont principal sur la Seine avait disparu en 1648, date à laquelle il fut remplacé par un bac, qui dura jusqu'en 1753 (109) ; aucune représentation ne nous est parvenue de l'ancien ouvrage. De manière plus explicite, le texte de 1203 relatif à Baudement indique que les deux ponts de la chaussée devaient être construits en bois, celui-ci étant d'ailleurs à la charge de la comtesse. Ces ponts avaient disparu sans doute au XV^e siècle, voire même plus tôt ; en tout cas, au XVII^e siècle, on y passait plus qu'à gué (110). De la même façon, le pont de Méry fut, selon toute vraisemblance, bâti en bois ; il est ainsi représenté au XVII^e siècle (111) (fig. 16).

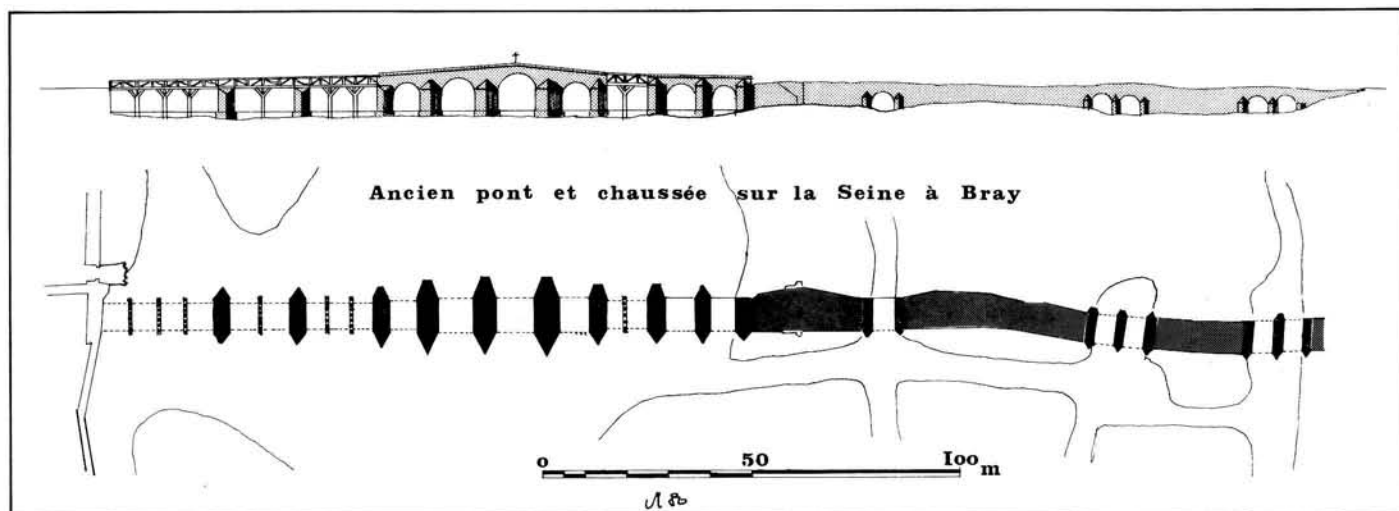


Figure 14
Le pont de Bray au début du XVIII^e siècle.

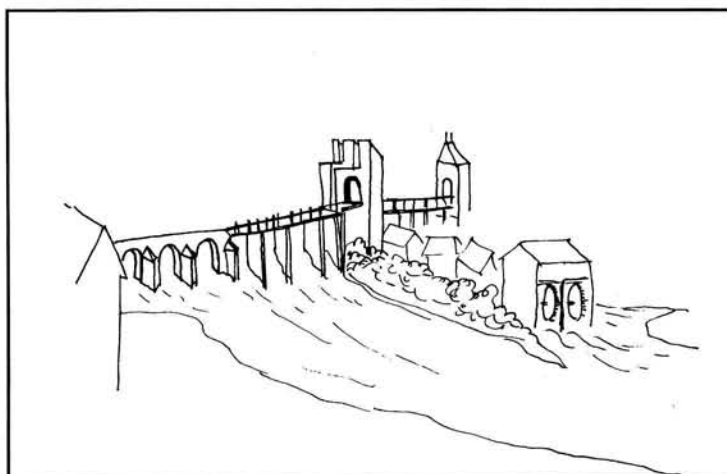


Figure 15
Le pont de Nogent au début du XVII^e siècle.

(106) Cette arche faisait partie de l'ouvrage représenté dans un lavis de 1714 conservé aux Archives Nationales, F 14 10206. Sur la reconstruction au XV^e siècle, voir L.-A. ROUBAULT, *Bray-sur-Seine*, Bray, 1908.

(107) Sur le pont de Nogent, voir A. ROSEROT, *op. cit.*, article Nogent ; A. AUFAUVRE, *Histoire de Nogent-sur-Seine depuis les temps anciens jusqu'à nos jours*, Troyes, 1859. Voir aussi la gravure de Duviert, *Bibl. nat.*, Vx 23.

(108) Arch. Aube, E 112, f^o 15 à 17.

(109) Arch. Aube, Archives communales, Pont-sur-Seine.

(110) DUBUISSON-AUBENAY, *Itinéraire de la Brie*, Bibliothèque Mazarine, ms. 1405 : en 1648, venant de Troyes, l'auteur passe par Rilly-Sainte-Syre, où il note le pèlerinage qui a lieu en juin. Il traverse ensuite Méry, va visiter le prieuré de Macheret, puis il gagne Saint-Just ; et, de là, « vous passez à guay en esté à Baudement, ou si l'eau est trop haute, à Anglure ».

(111) MERIAN, *Topographie Galliae*, 1655, vol. III.

Quant aux autres ponts évoqués plus haut, dont nous exceptons bien sûr les ponts urbains de Troyes et de Provins, il n'existe aucun renseignement qui puisse nous aider à en restituer l'aspect médiéval. Mais, en tout état de cause, il est extrêmement probable que la majorité fut construite en bois: seul Montereau paraît avoir été une exception dans ce domaine.

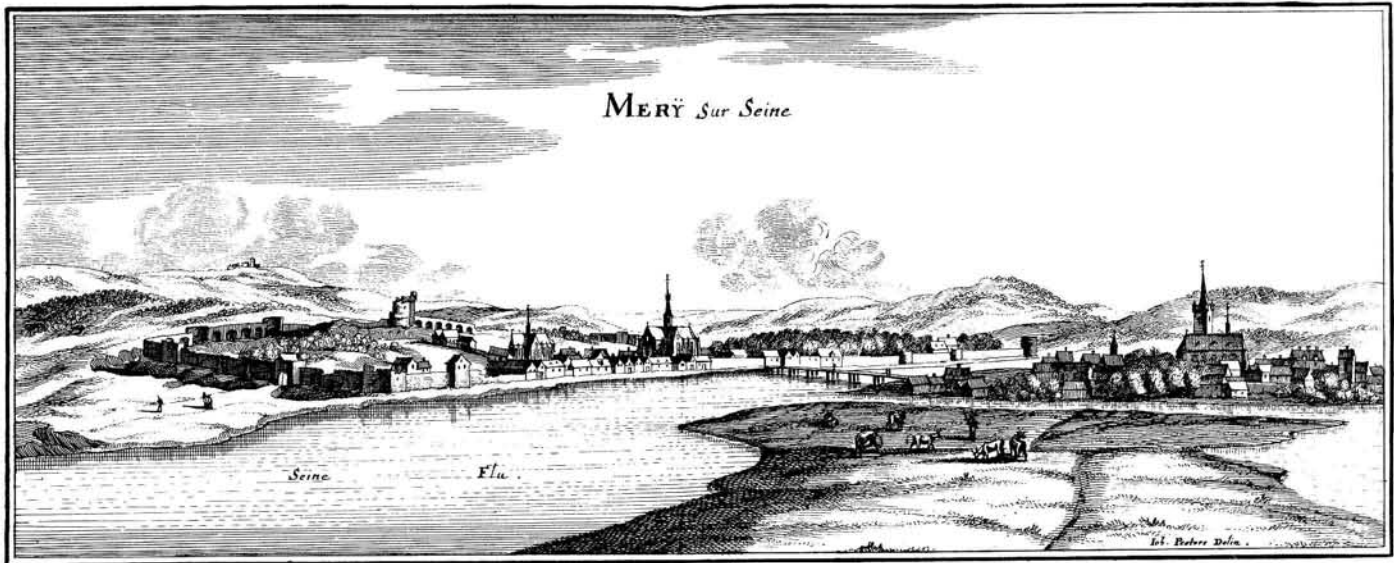


Figure 16
Le pont de Méry au début du XVII^e siècle.

CONCLUSION

Après cette rapide analyse des sites de traversée du bassin de la Seine entre Troyes et Montereau, nous voudrions souligner quelques conclusions. Il faut, en premier lieu, remarquer l'importance qu'ont eu au Moyen Age les ensembles formés par un site de traversée et un chef-lieu de châtelainie. Il serait faux de croire que, d'une façon générale, le château résulte du site de traversée; bien au contraire, il apparaît souvent que, si le château prend de la valeur par le contrôle d'un site de traversée, celui-ci n'acquiert une réelle importance et un bon niveau de service que s'il est accompagné par un centre de châtelainie. L'évolution constatée permet donc de montrer que, dans la plupart des cas, un site de traversée sans châtelainie reste assez faiblement mis en valeur; elle permet aussi d'affirmer que l'ensemble site de traversée-châtelainie prend nettement le pas sur les autres noyaux d'urbanisation, devenant centre de commerce privilégié et zone d'échanges protégée.

Une seconde conclusion tient plus particulièrement au contexte politique et régional. On pourrait schématiser l'évolution historique des sites de traversée de la Seine de la façon suivante. Durant les X^e et XI^e siècles, les dynasties comtales paraissent se laisser submerger, entre Troyes et Montereau, par des dynasties féodales s'implantant au long de la Seine, de l'Aube et de leurs affluents. Au début du XII^e siècle, la situation, alors fixée, est au net désavantage du comte, qui ne contrôle que deux sites de traversée sur la Seine, ceux de Montereau et de Troyes, et un site sur la Voulzie, celui de Provins. A l'époque même où les souverains champenois, enfin installés d'une façon stable au pouvoir, se donnèrent une politique économique particulièrement efficace, il apparaît qu'ils menèrent également une action très nette en matière de contrôle des points de passage, de telle sorte qu'au début du XIII^e siècle, ils avaient rétabli la situation en leur faveur: la totalité des sites de traversée de la Seine était en leurs mains en aval de Troyes, et ils contrôlaient une traversée de l'Aube. Par contre ils ne purent, faute de moyens, s'installer dans les châtelainies privées qui bordaient les affluents. Enfin, le XIII^e siècle fut une période de mise à niveau de ces traversées: on décèle, en effet, une nette politique de construction et d'entretien d'ouvrages, ponts et chaussées, politique remarquable à une époque considérée trop souvent comme incapable d'une action ordonnée dans le domaine routier. Dans cette optique, il faut d'ailleurs noter que les comtes gardèrent d'une façon quasi exclusive la maîtrise de l'ouvrage, contrairement à ce qui se pratiquait dans d'autres régions, considérant peut-être que la centralisation était la meilleure garantie pour mener une action cohérente dans le domaine des ouvrages d'art.