



HAL
open science

Les réseaux routiers en Vendée méridionale (85). Nouvelles approches archéogéographiques.

Magali Watteaux

► To cite this version:

Magali Watteaux. Les réseaux routiers en Vendée méridionale (85). Nouvelles approches archéogéographiques.. Revue de l'Association historique des élèves du Lycée Henri-IV, 2010, 32, pp.37-83. hal-02339153

HAL Id: hal-02339153

<https://hal.parisnanterre.fr/hal-02339153v1>

Submitted on 30 Oct 2019

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

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

LES RÉSEAUX ROUTIERS EN VENDÉE
MÉRIDIONALE (85).
NOUVELLES APPROCHES
ARCHÉOGÉOGRAPHIQUES.

par Magali Watteaux
docteure en archéogéographie (Paris 1)
post-doctorante à l'université de Coimbra-Porto
(Portugal)
UMR 7041 – équipe Archéologies environnementales

Introduction

L'archéogéographie : une discipline récente, un champ d'étude ancien

Depuis dix ans, la réflexion sur l'étude des paysages a considérablement évolué. Une nouvelle manière de les appréhender s'est développée au travers de l'archéogéographie, qui revisite les objets traditionnels de la géographie historique et propose de nouveaux objets, de nouveaux concepts et de nouveaux paradigmes, plus en phase avec l'état des connaissances. L'archéogéographie peut être simplement définie comme l'étude de l'espace des sociétés du passé, dans toutes ses dimensions et à plusieurs échelles d'espace et de temps, dans le but de contribuer à la reconstitution de l'histoire périodisée des formes et à la connaissance des dynamiques de long

terme qui constituent les héritages³⁵. Le préfixe « archéo » désigne l'archéologie dans sa composante professionnelle (milieu d'origine d'un certain nombre d'archéogéographes), scientifique (intérêt pour la durée historique) et épistémologique (recours constant à l'archéologie du savoir de M. Foucault). Le terme « géographie » exprime l'intérêt pour les formes géographiques et pour la nature originale des dynamiques qui se jouent à leur niveau. Mais cette géographie affirme que la lecture des formes repose toujours sur la compréhension des héritages.

Les résultats présentés ici sont issus d'une analyse archéogéographique réalisée dans le cadre d'un travail de doctorat à l'université de Paris 1 sur les formes viaires et parcellaires en Vendée méridionale³⁶ (Fig. 1). L'analyse des réseaux routiers a été menée de manière multiscalaire, depuis le fossé archéologique jusqu'aux grands centres de peuplement du Centre-Ouest de la France, afin de comprendre les multiples facettes des phénomènes étudiés. Dans l'impossibilité de rendre compte, dans le cadre de cette contribution, de l'intégralité des résultats, nous nous concentrerons sur le travail réalisé à l'échelle d'une fenêtre de 800 km² dans le

³⁵ Chouquer (Gérard), « Crise et recomposition des objets : les enjeux de l'archéogéographie », *Études rurales*, n°167-168, juil.-déc. 2003, p. 12-32 ; *Quels scénarios pour l'histoire du paysage ? Orientations de recherche pour l'archéogéographie*, CEAUCP, Coimbra-Porto, 2007. Cf. aussi le portail web de la discipline : www.archeogeographie.org.

³⁶ Magali Watteaux, *La dynamique de la planimétrie et des réseaux routiers en Vendée méridionale. Études historiographiques et recherches archéogéographiques*, thèse (dir. G. Chouquer), Paris 1, 2009, 3 vol. Téléchargeable sur : <http://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00421955/fr/>

Sud-Vendée, qui s'est avéré le plus fructueux en hypothèses morphologiques³⁷.

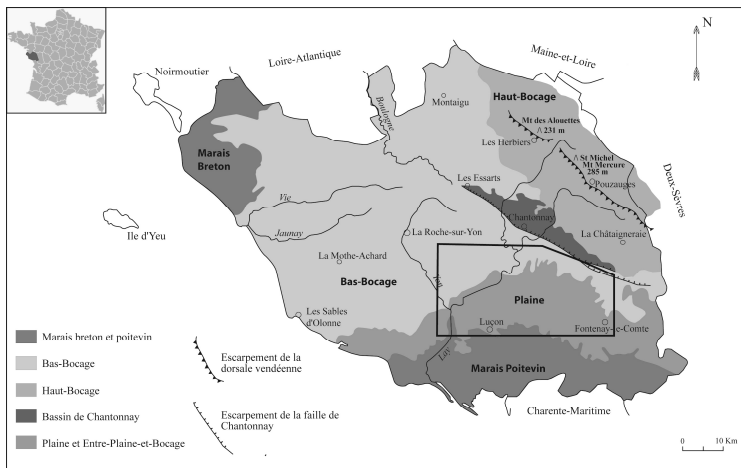


Fig. 1 : Le secteur d'étude en Vendée.

Historique de l'étude des chemins anciens en Poitou et Vendée

À l'image des autres régions françaises, la recherche sur les voies anciennes en Poitou a été très active dès la fin du XVIII^e s. et surtout au XIX^e s. , grâce aux érudits locaux³⁸. Les recherches ont surtout concerné les voies

³⁷ Les figures présentées ici en noir et blanc sont consultables en couleurs sur www.archeogeographie.org, dans la rubrique « Médiathèque » puis « Photothèques » puis « France, Vendée, réseaux routiers ».

³⁸ Fonteneau (Dom), « Dissertation sur les voies romaines en Poitou », *Mémoires de la Société des Antiquaires de l'Ouest*, II (1836), 1837, p. 77-108 ; Ménard (A.), « Essai sur la topographie du pays des Pictons », *Bulletin de la société des Antiquaires de l'Ouest*, 1^{re} série, VIII, 1859, p. 274-303 ; Fontenelle de Vaudoré (M. de la), « Recherches sur

antiques à partir de l'analyse de deux documents romains célèbres : la *Table de Peutinger*³⁹ et de l'*Itinéraire d'Antonin*⁴⁰. Ils tentèrent ensuite de reporter sur des cartes le tracé réel de ces lignes romaines, en les identifiant aux formes routières de la carte d'État-Major – parfois au cadastre napoléonien –, le tout en s'aidant de la toponymie, de la microtoponymie et des vestiges antiques. Les cartes qui en résultent sont denses et, pour certaines, complètement irréalistes (ainsi les chemins gaulois et romains proposés par L. Brochet, trop nombreux et trop rectilignes). Cependant, même si leurs résultats ont été depuis grandement corrigés voire abandonnés, ces érudits locaux ont, pour certains, émis des propositions qui ont encore cours aujourd'hui et leurs idées n'étaient pas toutes caricaturales. Malgré cela, cette manière de procéder relevait d'une entreprise

les deux voies romaines de Limonum (Poitiers) à Juliomagus (Angers), et de Limonum (Poitiers) au Portus-Namnetum (Nantes) », *Bulletin de la société des Antiquaires de l'Ouest*, 3^e série, XII, 1841, p. 81-156 ; Lièvre (Auguste-François), *Les chemins gaulois et romains entre la Loire et la Gironde*, Clouzot Libraire-Éditeur, Niort, 1893 (1^{re} éd. 1891) ; Fillon (Benjamin) et Rochebrune (Olivier de), *Études historiques et artistiques*, Jeanne Laffitte, Marseille, 1981 (1^{re} éd. 1887, réimp.) ; Brochet (Louis), « Les voies romaines en Bas-Poitou », *Congrès archéologique de France*, 70^e session (Poitiers – 1903), Paris-Caen, 1904, p. 175-190 ; « Étude sur les voies romaines en Bas-Poitou et pays circonvoisins », *Annuaire départemental de la Société d'Émulation de la Vendée*, 5^e série, t. 7, 1907, p. 101-201 ; *La Vendée à travers les âges*, Laffitte Reprints, Cahors, 2000 (1^{re} éd. 1901).

³⁹ La *Table de Peutinger* est une copie médiévale du XIII^e s. d'une carte antique du I^{er} s. apr. J.-C. révisée au III^e ou IV^e s. apr. J.-C.

⁴⁰ Liste des étapes sur les routes citées datant de la fin du III^e s. apr. J.-C. (même source que la *Table de Peutinger*).

de collecte de tronçons entrant dans un axe connu à l'avance et ne permettait pas d'envisager les routes sous la forme d'un véritable réseau diachronique et complexe.

Au XX^e s. , cette euphorie studieuse retombe. Seuls trois recherches sont à signaler. La première est celle de M. Gautier et dépasse largement le cadre vendéen⁴¹. Nous ne pouvons rentrer ici dans le détail⁴² mais précisons qu'il fut un géographe agraire de renom, spécialiste de la Vendée et des chemins ruraux dont il semble – en l'état de nos connaissances – avoir été le premier à rénover leur étude. Il prit conscience, dès les années 1950, des impasses de la méthode traditionnelle qui vieillissait excessivement les chemins et ne raisonnait que sur des tronçons. M. Gautier insista par ailleurs sur la nécessité de ne pas disjoindre l'analyse géographique des paysages de celle des chemins et d'associer ces derniers à la réflexion historique : « Nos

⁴¹ Gautier (Marcel), « Les chemins morts dans la France de l'Ouest », *Annales de Bretagne*, t. 57, 1950, p. 216-228 ; « Vieux chemins de Vendée », *Le nouveau messager de la Vendée*, 15 janv.-19 mars 1950 ; « Quelques aspects de la circulation rurale en Vendée », *Bulletin du groupe poitevin d'études géographiques*, t. 4, n°1, 1951, p. 17-21 ; « Un chapitre négligé de la géographie agraire : les enseignements des chemins ruraux », *L'information géographique*, 17^e année, 1953, p. 93-97 ; « Pérennité ou caducité des chemins ruraux », dans A. Meynier (dir.), *Colloque de géographie agraire*, (23-24 nov. 1963), impr. Réunion, Rennes, 1963, p. 69-79 ; « Les réseaux étoilés de chemins ruraux en France », dans *Mélanges de Géographie physique, humaine, économique, appliquée offerts à M. Omer Tulippe. Tome I « Géographie physique et géographie humaine »*, éd. J. Duculot et Gembloux, 1967, p. 322-331 ; *Chemins et véhicules de nos campagnes*, Presses Universitaires de Bretagne, Saint-Brieuc, 1971.

⁴² Nous espérons proposer prochainement un article sur l'apport des réflexions de Marcel Gautier à l'analyse des réseaux routiers.

vieilles voies rurales sont des documents historiques. Ce sont aussi des faits géographiques »⁴³. Il a ainsi offert une lecture riche et nuancée des réseaux de chemins et puisé nombre de ses exemples dans le corpus vendéen.

La deuxième étude à mentionner est celle d'É. Bernard, alors archéologue départemental. Il a tenté d'opérer un tri dans les nombreux tracés reconstitués par L. Brochet et a étudié quelques « cheminements » anciens à l'échelle de la Vendée⁴⁴. Malheureusement, cette esquisse d'étude n'a pu être menée à son terme. Enfin, mentionnons le mémoire de M.-Cl. Bakkal-Lagarde (Afan/Inrap) sur l'occupation du sol et les voies anciennes autour de l'ancien golfe des Pictons⁴⁵. Elle a reporté sur la carte topographique actuelle à 1/25 000 les hypothèses de S. Guiet et A. Bitton, respectivement agent-voyer et antiquaire, qui avaient proposé une carte du réseau routier gaulois et antique en 1890. En outre, l'analyse s'avère le plus souvent succincte : il s'agit surtout d'un descriptif des

⁴³ Gautier (Marcel), « Un chapitre négligé de la géographie agraire : les enseignements des chemins ruraux »... *op. cit.*, p. 97.

⁴⁴ Bernard (Émile) et Halgand (Marie-Paule), « Des sentiers aux routes », dans *Au commencement était le chemin. Autouroute A 83 Nantes - Fontenay-le-Comte*, brochure éditée par ASF, Nantes, 1994, p. 4-14 ; Bernard (Émile), « L'occupation humaine à l'époque romaine », dans M. Provost *et al.*, *Carte Archéologique de la Gaule. La Vendée (85)*, MSH, Paris, 1996, p. 51-56 ; « L'occupation antique dans la plaine fontenaisienne », *Recherches vendéennes*, n°9, 2002, p. 73-92.

⁴⁵ Bakkal-Lagarde (Marie-Claude), *De Rom à Jard-sur-Mer à l'époque gallo-romaine*, ADANE, s.d. (1994).

lieux desservis par le tracé étudié, sans confrontation avec d'autres documents.

Méthodologie archéogéographique pour l'analyse des réseaux routiers

Principes théoriques et méthodologiques

L'étude réalisée prend en compte toutes les périodes (diachronie) et repose sur une distinction méthodologique fondamentale entre l'itinéraire, le tracé et le modelé. Ces trois niveaux ont été formalisés par É. Vion⁴⁶ et S. Robert⁴⁷. Il est important de rappeler, même brièvement, leur nature. L'**itinéraire** représente la plus courte relation entre deux points. Il est associé à un flux, c'est-à-dire aux « relations entre deux pôles induisant un déplacement de personnes, de marchandises, etc. »⁴⁸. Les itinéraires présentent le plus souvent une grande pérennité dans le temps mais ils ne se sont jamais maintenus dans leur tracé originel, ou seulement dans de rares cas. Le **tracé** constitue la forme solide du flux et de l'itinéraire et fluctue plus fortement dans le temps : la plupart du temps, de nombreux tracés se sont succédés ou ont pu coexister.

⁴⁶ Vion (Éric), « L'analyse archéologique des réseaux routiers : une rupture méthodologique, des réponses nouvelles », *Paysages découverts. Histoire, géographie et archéologie du territoire en Suisse romande*, t. 1, GREAT, Lausanne, 1989, p. 67-99.

⁴⁷ Robert (Sandrine), *L'analyse morphologique des paysages entre archéologie, urbanisme et aménagement du territoire. Exemples d'études de formes urbaines et rurales dans le Val-d'Oise*, thèse (dir. G. Chouquer), Paris 1, Paris, 2003.

⁴⁸ *Ibid.*, p. 437.

Le tracé peut avoir été projeté *ex nihilo*, s'associant étroitement avec l'itinéraire (voies romaines, autoroutes) ou bien, le plus souvent, être constitué d'un assemblage de tronçons très hétérogènes, de plusieurs périodes, et entrant dans la direction générale de l'itinéraire. Enfin, le **modelé** représente la forme de la route sur le terrain, sa viabilité. Un tracé est en effet constitué à l'échelle du terrain par une succession de modelés : route carrossable, chemin de terre, etc. Il est donc le plus fluctuant des niveaux dans le temps, les réfections étant plus rapides que les changements de tracés.

Sources et méthode

Le réseau routier ancien a été étudié à partir de cartes anciennes (dont les cartes de l'ingénieur Claude Masse et de l'Atlas de Trudaine au XVIII^e s.) et contemporaines (carte d'État-Major, cartes topographiques de l'IGN...), de la mission photographique aérienne verticale IGN de 1950, du cadastre napoléonien, des relevés de photo-interprétation (Google, IGN 1997, Armée de l'Air 1976) et de données archéologiques (essentiellement préventives). À partir de ce corpus, nous avons relevé les formes nécessaires à l'analyse : la voirie de 1950 et du milieu du XIX^e s. , les formes planimétriques principales de 1950 et les formes fossiles.

Nous avons ensuite relevé tous les éléments linéaires présentant un alignement notable, susceptible de correspondre à un ancien tracé viaire. C'est la forme

qui a donc guidé le relevé ; la nature du modelé n'a pas été prise en compte. En effet, un tracé peut correspondre à plusieurs tronçons présentant des modelés différents : route, chemin, haie, limite communale, etc. Il en résulte une série de formes, assemblées dans un second temps en hypothèses de tracés entrant dans un même itinéraire. Puis, nous avons sélectionné les ensembles linéaires les plus pertinents, sur lesquels ont été menées les analyses et interprétations. Cette méthode permet de ne pas hiérarchiser les formes entre les niveaux global et local et de dépasser la simple observation des tracés les plus connus pour les intégrer à des itinéraires plus complexes ou faire émerger de nouveaux itinéraires, mal perçus jusqu'alors.

Pour chacun des tracés nous avons étudié précisément : les centres qu'ils relient et traversent ; la forme générale des tracés ; leur conservation dans le paysage actuel ; leurs rapports avec le parcellaire ; leurs rapports avec les limites communales, la topographie, l'hydrographie, la géologie et la pédologie ; leur mention sur le cadastre napoléonien ; les indices cartographiques, historiques et archéologiques ; les différentes variantes existantes ; la bibliographie à leur sujet.

Les principaux indices à disposition pour dater ces chemins sont, nous le verrons, l'histoire des habitats traversés et reliés, ce qui n'est pas sans soulever quelques difficultés. En effet, comme le souligne S. Leturcq, on peut surtout conclure à la certitude qu'un axe passant par tel centre habité était utilisé à

une époque donnée⁴⁹. Concernant le tracé exact, il reste difficile d'affirmer que le chemin actuel ou subcontemporain étudié correspond au tracé antique, sur la seule base de la datation des habitats. La prudence s'impose pour un objet – le chemin – qui échappe intrinsèquement aux cloisonnements périodisés. Il convient donc plutôt de parler de « faisceaux d'indices » que de datation certaine. Cependant, s'il est évidemment erroné de postuler une transmission continue du modelé, on est autorisé à considérer qu'un tracé perdure si l'on accepte que cette transmission s'opère dans le changement des modelés.

Itinéraires et tracés d'échelle locale

De très nombreux chemins permettent de relier les rives du Marais poitevin, la plaine et le Massif ancien (Fig. 2). Certains s'articulent au sein d'un même itinéraire, d'échelle locale. Émergent ainsi des carrefours, aux branches viaires plus ou moins étendues, générés par la présence d'un habitat. En particulier, un certain nombre se situent aux limites de la plaine calcaire, à l'entrée du Massif ancien ou la bande marno-calcaire de transition. Ces centres, le plus souvent anciens,

⁴⁹ Leturcq (Samuel), « La route et le paysage. Dynamique et stabilité des réseaux routiers baucerons entre Étampes et la forêt d'Orléans », dans G. Chouquer (dir.), *Les Formes du paysage. T. 3 - L'analyse des systèmes spatiaux*, Errance, Paris, 1997, p. 78-87 (p. 82).

constituent des sortes de « portes » qui captent et redistribuent les chemins du marais et de la plaine vers l'intérieur des terres du Massif ancien. Les combinaisons viaires possibles entre les centres en bordure du marais et ceux en limite de plaine sont très nombreuses mais s'inscrivent globalement au sein de douze itinéraires locaux.

Nous présenterons ici deux exemples d'analyse qui illustrent la démarche scientifique et l'association des différents documents : l'itinéraire local de Mareuil-sur-Lay à St-Denis-du-Payré, où l'on verra qu'un même itinéraire possède plusieurs tracés ; et deux chemins anciens partant de Thiré dont l'étude archéogéographique permet de restituer toute l'importance passée dans le maillage routier local.

L'itinéraire Mareuil-sur-Lay/St-Denis-du-Payré : entre Marais poitevin et Massif ancien

Depuis Mareuil-sur-Lay, on observe une série de tracés s'organisant au sein d'un microcouloir de communication d'une largeur de 2,8 km au plus large (Fig. 3). Ils vont jusqu'à St-Denis-du-Payré et, au-delà, jusqu'à St-Michel-en-l'Herm et L'Aiguillon-sur-Mer. Au sud de La Bretonnière, les tracés sont circonscrits dans une languette de terre calcaire s'enfonçant dans le Marais poitevin et dont ils adoptent l'orientation NNE/S.



Fig. 3 : Comparaison entre les tracés relevés pour l’itinéraire St-Denis-du-Payré/Mareuil-sur-Lay et les chemins figurés sur le 9^e carré de la carte générale de Claude Masse (1705).

La route actuelle (n°1)

La route départementale n°60 constitue actuellement la liaison rapide entre Mareuil et St-Denis-du-Payré *via* Lavaud, La Bretonnière et Lairoux (n°1, 1b, 1c). Un chemin existait déjà au début du XVIII^e s. sur la carte de Claude Masse ; il apparaît également au XIX^e s. comme chemin principal sur l'atlas cantonal de Grues et sur la carte d'État-Major. Le développement des villages de Lairoux et de La Bretonnière explique très probablement l'importance prise par ce tracé au détriment du chemin plus ancien n°2 (Cf. *infra*). Cela n'exclut évidemment pas qu'il puisse être plus ancien que la formation de ces paroisses, ni surtout que ces deux chemins aient coexisté (comme on le voit sur la carte de Masse).

Au sud de La Bretonnière, un tronçon double ce chemin sur l'ouest ; il rejoint les villages de Jauger et de La Chevalerie (n°1a). Figuré sur la carte de Masse, il apparaît également sur l'Atlas de Trudaine et sur le cadastre napoléonien, alors qu'il n'est plus qu'un simple chemin d'exploitation sur la mission photographique de l'IGN de 1950. Sur la carte topographique actuelle, il est abandonné entre la sortie sud de La Bretonnière et la RD 949. Il est désigné comme le chemin menant à Lairoux sur le cadastre napoléonien. Nous pouvons donc postuler une ancienneté relative du tracé n°1a par rapport au tracé n°1b si l'on accepte que le premier permettait de desservir un village qui fut important du point de vue administratif (Jauger est légendé « siège de prévôté » sur la carte de Cassini) mais qui ne parvint pas à s'imposer ni à se développer. Une liaison plus directe entre La Bretonnière et Lairoux (n°1b), liée à l'apparition

de ces habitats, a par la suite coexisté avant de l'emporter, probablement en raison de l'implantation d'une gare ferroviaire durant la deuxième moitié du XIX^e s., desservie par la RD 60. Le tronçon n°1a serait alors tombé rapidement en désuétude.

Un chemin très ancien entre Mareuil et St-Michel-en-l'Herm (n°2)

Le tracé n°2, qui ressort nettement dans la planimétrie, semble être plus ancien car il évite les chefs-lieux communaux de La Bretonnière, Péault et des Magnils-Reigniers. En outre, il supporte une partie des limites communales de Lairoux, Chasnais, La Bretonnière et Les Magnils-Reigniers. M. Gautier l'avait déjà identifié pour ces raisons⁵⁰. Il est désigné comme le chemin de Mareuil-sur-Lay à St-Michel-en-l'Herm sur les cadastres de La Bretonnière (1821) et de Péault (1820), signalant une liaison de plus longue distance que la simple desserte du village voisin. Aujourd'hui, il a perdu cette fonction car il s'interrompt à l'ouest de Péault et n'est qu'un petit chemin. Le développement des sites de Lairoux et de La Bretonnière explique très probablement cette désaffectation au profit de la desserte de ces habitats. Sur la carte de Masse, le tracé n°2 contourne par l'est et le sud-est St-Denis-du-Payré et rejoint ensuite directement St-Michel-en-l'Herm, témoignant de l'ancienneté plus grande du chemin par rapport au village de St-Denis (le

⁵⁰ Gautier (Marcel), « Vieux chemins de Vendée »... *op. cit.*, édition du 26 février 1950.

chemin traversant ce chef-lieu est quant à lui, de ce fait, plus récent).

Au sud-ouest de Chasnais, le tracé marque une inflexion qui appelle quelques remarques. Il contourne par l'est le château des Voureuils alors que la limite communale file ici tout droit, indice probable de l'ancien dessin du tracé. Cette boucle est déjà visible sur la carte de 1705 de Masse et permettait de desservir la demeure aristocratique. Il est difficile d'en déduire une datation car le château n'est pas bien daté (époque moderne) et l'histoire du site peut être bien plus ancienne. À moins que cette boucle ne soit l'indice d'un déplacement du flux vers Luçon : c'est en effet à cette hauteur que l'on peut couper au plus court vers l'est pour rejoindre Luçon. Ce chemin est d'ailleurs désigné comme le chemin de Luçon à St-Denis-du-Payré et à Grues sur les cadastres. Luçon ne prenant une véritable importance qu'à partir de la période médiévale, on pourrait donc proposer d'y rapporter la datation de cette variante microlocale. Enfin, on relève quelques tracés représentant des microvariantes de ce grand chemin ancien (n°2a, 2b, 2c).

Il n'existe presque aucune donnée historique pour documenter cet ancien chemin si ce n'est une ancienne chapelle, aujourd'hui disparue, qui lui est accolée à l'est de La Bretonnière. Son vocable ancien (Sainte-Radegonde) indique sa probable ancienneté. Des enclos fossoyés ont été repérés aux environs, mais c'est le cas sur tout le pourtour du marais. Les vestiges d'une *villa* gallo-romaine ont également été découverts au début du XX^e s. aux lieux-dits les Nicolières et la Grande

Versenne⁵¹, entre ce chemin et le tracé n°3. Ces indices sont, on le voit, ténus et inexploitable en l'état. On peut donc, en définitive, essentiellement s'appuyer sur le fait que le tracé n°2 évite des chefs-lieux paroissiaux d'origine au moins médiévale et qu'il relie deux sites importants de promontoire, dont l'un est occupé depuis la Préhistoire, Mareuil-sur-Lay. Quant à la commune de St-Denis-du-Payré, si l'on connaît surtout des vestiges gallo-romains, sa position topographique, à la pointe d'un promontoire rocheux s'enfonçant dans le Marais poitevin, en fait un secteur stratégique, probablement occupé bien avant. Des indices d'activités de saunerie de l'Âge du Fer ont d'ailleurs été reconnus⁵². De là, on pouvait se rendre à St-Michel-en-l'Herm, site d'un important prieuré fondé vers 680 par l'évêque de Poitiers (transformé en abbaye en 1041) et doté d'un port et d'un bourg⁵³. Pour le Moyen Âge, M. Gautier pose l'hypothèse que ce chemin permettait également de rejoindre les salines et les ports du littoral dans la région de L'Aiguillon⁵⁴.

Au vu des indices réunis, ce chemin s'avère probablement être au moins romain et l'itinéraire local Mareuil-sur-Lay/St-Denis-du-Payré peut-être plus

⁵¹ Provost (Michel) *et al.*, *Carte Archéologique de la Gaule. La Vendée* (85), MSH, Paris, 1996, p. 142.

⁵² *Ibid.*

⁵³ Louis (Eugène), « Géographie historique du département de la Vendée », *Annuaire départemental de la Société d'Émulation de la Vendée*, 2^e série, vol. 5, 1875, p. 128-152.

⁵⁴ Gautier (Marcel), « Vieux chemins de Vendée »... *op. cit.*, édition du 26 février 1950.

ancien encore, compte tenu de la nature topographique de ces deux sites.

Le chemin local par Les Magnils-Reigniers (n°3)

Ce tracé constitue une variante aux deux chemins précédents. Il permet de desservir le bourg des Magnils-Reigniers dont il constitue l'axe principal. Il passe juste à l'est de Péault qui a développé des bretelles sur l'ouest et l'est pour se raccorder aux chemins n°2 et n°3. Il est constitué, sur la carte topographique actuelle, de tronçons aux statuts hétéroclites (routes communales, RD 50) qui s'agencent en un ensemble cohérent ressortant nettement aussi dans la voirie de 1950 et de la carte d'État-Major. La section n°3b n'existe plus sur la carte topographique actuelle mais se lit dans la succession de petits chemins d'exploitation sur ces deux derniers documents. Comme il n'est pas représenté sur la carte de Masse, il pourrait être un tronçon très ancien, déjà tombé en désuétude au début du XVIII^e s.

Si l'on retrouve bien le tronçon n°3c sur la carte de Masse au nord des Magnils-Reigniers, on n'y retrouve pas le n°3d qui évite Chasnais par l'ouest et rejoint le tracé n°2 au niveau du château des Voureuil. Il existe par contre sur l'atlas cantonal de Luçon et sur le cadastre des Magnils-Reigniers où il est désigné comme le chemin du bourg à St-Denis-du-Payré. Il rejoint en effet le tronçon n°3f qui va ensuite directement sur St-Denis. Il n'existe, en 1705, depuis Les Magnils-Reigniers, qu'un seul tracé vers St-Denis-du-Payré : par Chasnais (n°3e). Il s'intègre en fait dans le réseau local de paroisse à

paroisse et constitue aujourd'hui, jusqu'au Bois des Glands, la RD 44.

Cet ensemble de tracés s'explique par la nécessité de relier les chefs-lieux de paroisses de proche en proche. Mis bout à bout, ils relient ainsi Mareuil-sur-Lay à St-Denis-du-Payré. La section entre Mareuil-sur-Lay et Les Magnils-Reigniers semble plus ancienne que le développement du village de Péault, puisque celui-ci a dû être raccordé à ce chemin qui ne le desservait pas.

Thiré : un carrefour autrefois important et aujourd'hui marginal

L'analyse archéogéographique a permis de faire ressortir l'importance du village agricole de Thiré, situé aux portes de la plaine, dans la trame locale des chemins. L'ampleur de l'étoile viaire générée par cet habitat témoigne de cette place particulière. Nous donnerons deux exemples de vieux chemins reliant ce centre aux deux villes du secteur, également les plus importantes de l'histoire vendéenne, Fontenay-le-Comte et Luçon.

L'ancien chemin de Fontenay-le-Comte à Thiré

La route qui va de Thiré à Fontenay-le-Comte (n°4) semble très ancienne et longe la limite entre les calcaires de la plaine et les autres formations géologiques du Massif ancien et du Lias (*Fig. 4*). Elle relie deux agglomérations d'importance historique et adopte un tracé sinon rectiligne, du moins direct. On

repère facilement ce chemin dans la planimétrie car son tracé était encore quasiment complet à la fin du xx^e s. et parce qu'il évite les villages de St-Valérien, L'Herminault et Longèves, pourtant situés à proximité.

Les seuls indices de datation que nous possédons sont l'histoire des deux centres reliés. Fontenay-le-Comte fut à partir de 1458 la capitale royale du Bas-Poitou. Auparavant, elle était une agglomération d'origine médiévale (après l'an Mil) commandant un point de passage important sur la Vendée. Pour cette raison, le site a attiré très anciennement des populations, du moins dans ses environs proches⁵⁵. Cette implantation favorable à la défense et au commerce explique son importance dans l'histoire vendéenne : à la jonction de la plaine calcaire, du Massif ancien, de la forêt de Mervent et du Marais poitevin, elle commandait et rayonnait ainsi sur des terroirs complémentaires⁵⁶.

⁵⁵ Bernard (Émile), « L'occupation antique dans la plaine fontenaisienne », *Recherches vendéennes*, n°9, 2002, p. 73-92.

⁵⁶ Réau (Marie-Thérèse), *Fontenay-le-Comte, capitale du Bas Poitou. Urbanisme et architecture, XV^e-XIX^e siècle*, Inventaire Général du Patrimoine Culturel, 303 éditions, Nantes, 2008, p. 17-19.

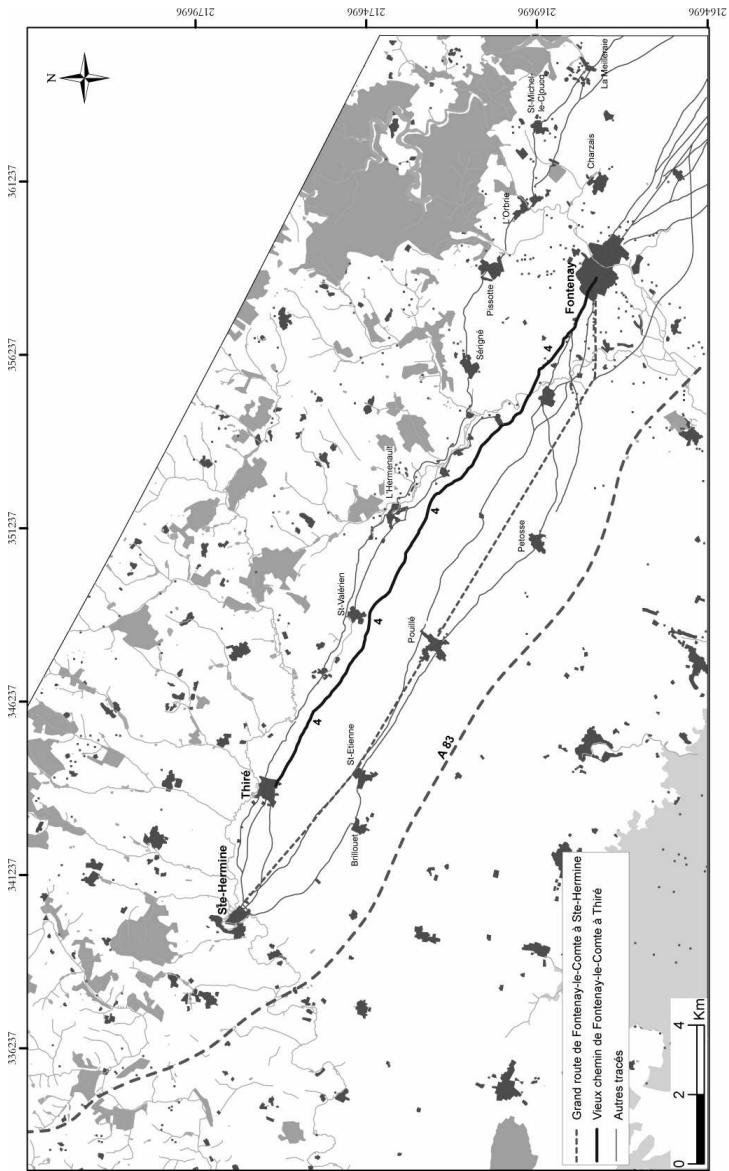


Fig. 4 : Tracés de l'itinéraire local entre Fontenay-le-Comte et Ste-Hermine.

Aujourd'hui simple village, Thiré est en fait le lieu le plus anciennement habité du canton, depuis l'époque préhistorique (grand dolmen de la Pierre Folle, au nord-est du bourg). Puis, aux époques gauloise et romaine, le site est connu sous le nom de *Rusan*⁵⁷. *Rusan* fait ensuite place, à l'époque mérovingienne, à *Theodoriciacum* qui correspond à un chef-lieu de *pagus*, centre actif de fabrication de monnaie du Poitou jusqu'au VIII^e s. Des sarcophages du haut Moyen Âge ont par ailleurs été retrouvés dans le bourg⁵⁸. À partir des invasions normandes, Thiré perd son statut de chef-lieu et devient un simple arrière-fief de la châellenie de Ste-Hermine.

Ces éléments historiques, s'ils permettent de postuler l'ancienneté du chemin et sa datation au moins médiévale, ne sont cependant pas suffisants pour être plus précis. Aucune donnée archéologique, aucun monument particulier sur son tracé ne permet d'affiner ce constat. Le fait que ce chemin ne supporte qu'une limite communale, et ce très ponctuellement, n'en dit pas davantage : toutes les communes situées dans ce secteur comprennent une partie de terres calcaires de la plaine et une partie de terres du Massif ancien, afin de diversifier leurs terroirs.

⁵⁷ Provost (Michel) *et al.*, *op. cit.*, p. 206.

⁵⁸ *Ibid.*

L'ancien chemin de Luçon à Thiré

Depuis Luçon, on repère un grand tracé qui relie directement le bourg de Thiré, en évitant St-Aubin-la-Plaine, mais en passant par Ste-Gemme-la-Plaine (Fig. 5, n°3 puis n°5). Charles Estienne mentionne au XVI^e s. cette liaison dans *Le guide des chemins de France* : elle relie Luçon à Thouars *via* Thiré, La Caillère et Bressuire, s'inscrivant ainsi dans le réseau routier régional⁵⁹. On le relève encore parfaitement sur la carte d'État-Major et dans la planimétrie de 1950. Aujourd'hui, il s'agit de la RD 14 de Luçon à Ste-Gemme, puis d'un modeste chemin d'exploitation qui disparaît dans le paysage remembré à l'ouest de St-Aubin. On le retrouve, une fois passé l'A 83, sous la forme d'un petit chemin, support d'une portion de limite communale entre Ste-Hermine et St-Étienne-de-Brillouet. Sa fonction ne fait cependant pas de doute puisqu'il est désigné sur le cadastre de Thiré (1828) comme étant le chemin menant à Luçon.

On observe un léger décrochement au sud-est de la ferme de la Chaume (hameau à 2,5 km à l'ouest de Brillouet). Ce secteur correspond à un carrefour routier qui ressort dans la planimétrie alors qu'aucun habitat important ne s'y trouve. Il est localisé aux limites des communes de Ste-Hermine, St-Aubin et St-Étienne-de-Brillouet et à l'est de deux gisements gaulois et romains (Les Noël's et Les Sablons). Aucune donnée archéologique particulière ne se trouve à proximité immédiate mais la densité importante de sites de l'Âge

⁵⁹ Estienne (Charles), *La Guide des chemins de France*, Paris [consultation sur Gallica, BNF], 1552.

du Fer et de la période gallo-romaine constitue un élément de contexte intéressant, de même que sa position en limite de trois territoires.

Un autre chemin a probablement par la suite éclipsé ce tracé direct. Il permet la desserte de St-Aubin et de Brillouet (n°5a et n°5c) ou les évite par l'est (n°5b) en rejoignant le chemin de Nalliers à Thiré. Pour cette raison, il est probablement plus récent, inscrit dans le réseau local de desserte des villages voisins, de fondation postérieure au tracé n°5.

Nous avons déjà rappelé plus haut l'ancienneté de l'occupation du sol à Thiré et de ses environs proches. Quant à Luçon⁶⁰, si une occupation antique est probable compte tenu des quelques trouvailles réalisées et de son chenal relié à la mer, le bourg semble surtout prendre son essor à partir du VIII^e s., en lien avec la prospérité du monastère de Sainte-Marie (fondé vers 682). Après un incendie au milieu du IX^e s. par les Vikings, la ville est reconstruite et bénéficie de la protection des souverains de France et d'Angleterre. En 1317, elle devient le siège épiscopal de la partie la plus occidentale de l'évêché de Poitiers. À la fin de l'Ancien Régime, la petite ville exerce une influence très importante sur le Bas-Poitou, d'un point de vue religieux et économique (ville portuaire sur les rives du Marais poitevin).

⁶⁰ Louis (Eugène), *op. cit.*, p. 130-132 ; Duret (André), *Luçon, ville épiscopale et capitale vendéenne*, L'Etrave, Luçon, 1995.

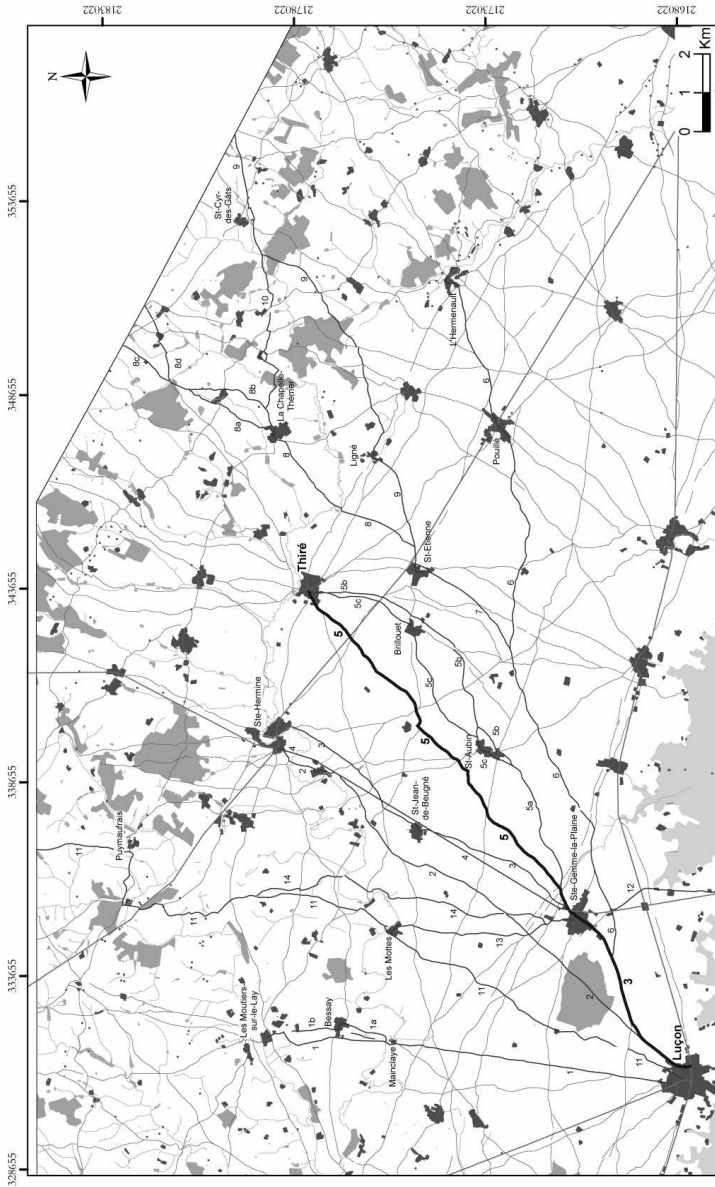


Fig. 5 : Tracés partant de Luçon vers le nord et l'est.

De nombreux enclos ont été repérés dans la plaine mais leur nombre important et l'absence de précisions datées ne permettent pas d'en tirer des informations utiles pour la réflexion chronologique sur ce tracé. Encore une fois, c'est donc sa forme globale, l'ancienneté des deux centres qu'il relie et le fait qu'il évite des villages médiévaux, qui permettent de le classer dans la catégorie des tracés anciens, très probablement au moins alto médiéval.

Itinéraires régionaux et supra-régionaux

Le Sud-Vendée : un carrefour d'itinéraires régionaux et supra-régionaux

Trois itinéraires principaux

Le secteur étudié, s'il se trouve dans un département connu pour être resté longtemps en marge des grands réseaux routiers, présente néanmoins une place à part dans cet ensemble vendéen. S'y croisent en effet trois itinéraires d'envergure régionale et supra-régionale (*Fig. 6*) :

- de l'Aunis (La Rochelle), la Saintonge (Saintes), l'Aquitaine (Bordeaux), le Limousin (Limoges) à Nantes ;
- du Haut-Poitou (Poitiers, Niort) et du Limousin (Limoges) aux côtes sud-vendéennes ;

- de l'Aunis (La Rochelle) à l'Anjou (Angers, Saumur) et la Touraine (Tours), en contournant le Marais poitevin par l'est.

Ces itinéraires font du secteur retenu un carrefour important entre certaines liaisons de très petite échelle : Aquitaine/Bretagne, Centre/océan, Aquitaine/Anjou-Touraine et Limousin/Bretagne. Cette zone ne génère donc pas d'axes d'échelles régionale et supra-régionale mais apparaît plutôt traversée par des voies de grand parcours joignant les principaux pôles du Centre-Ouest. À l'échelle locale, ils s'inscrivent dans une trame mettant en relation les différents villages et bourgs. Le secteur étudié apparaît plus particulièrement « dominé » par les influences des villes du sud (Niort et La Rochelle) et du Haut-Poitou.

C'est plus précisément dans le sud-est de la fenêtre que se rencontrent ces grands itinéraires, *grosso modo* dans un secteur comprenant Nalliers, Mouzeuil-St-Martin, Le Langon, Le Gué-de-Velluire, Velluire, Chaix et Fontenay-le-Comte. Les trois derniers, points de passage antiques sur la Vendée, se situent en particulier à la rencontre de ces trois grands itinéraires. Nos connaissances sur l'Âge du Bronze permettent même de vieillir l'importance du secteur de Chaix au regard des découvertes importantes faites dans le secteur d'un éperon dominant la rivière⁶¹. L'analyse archéogéographique permet cependant de pousser plus loin cette observation d'ordre topographique et de réinsérer ces sites dans des flux de petite échelle. Quant à Fontenay, son essor en tant que capitale du Bas-Poitou à partir des XIII^e-XIV^e s., l'amène à s'imposer dans cet espace et à capter les tracés de ces trois itinéraires, au détriment de ceux situés plus au sud.

Temporalités des itinéraires et des tracés

L'itinéraire le plus récent semble être celui qui relie La Rochelle à l'Anjou et à la Touraine par Fontenay-le-Comte : mentionné au XVI^e s. par Charles Estienne, il est évident qu'il existait auparavant mais probablement pas avant le second Moyen Âge étant donné que La Rochelle

⁶¹ Poissonnier (Bertrand), *La Vendée préhistorique*, Geste Éditions, La Crèche, 1997, p. 25 et 91-93.

est fondée au XIII^e s. et que Fontenay prend son « envol » également vers cette époque.

L'itinéraire de La Rochelle à Nantes connaît des situations variables mais pas antérieures au XII^e s. , compte tenu encore une fois de la date de fondation de La Rochelle. La grande route traversant le Marais poitevin date du XVIII^e s. mais la portion du tracé passant par Thairé-le-Fagnoux et Le Gué-de-Velluire remonte à l'Antiquité. La traversée du marais par Luçon semble quant à elle devoir être datée du second Moyen Âge, voire du bas Moyen Âge, une fois que les travaux d'assèchement – mêmes partiels – eurent permis la circulation sur les digues.

Les itinéraires les plus anciens sont ceux qui relient Poitiers et Limoges aux côtes sud-vendéennes et à Nantes, ainsi que Saintes à Nantes. Il s'agit en effet de villes ayant été capitales de cité romaine et le littoral atlantique permettait d'approvisionner en denrées maritimes l'intérieur des terres. La traversée de la rivière de Vendée semble alors s'être effectuée vers Chaix et Velluire pour les chemins en provenance du sud et sud-est. L'axe Poitiers/côtes sud-vendéennes semble en particulier pouvoir remonter à la période gauloise étant donné le statut de capitale de cité pictonne de la ville et des observations réalisées sur le « Chemin Vert ». Néanmoins, les tracés de cet itinéraire présentent des chronologies beaucoup plus variées comme on le voit dans le tableau ci-dessous.

<i>Tracés</i>	<i>Ante-quem</i>	<i>Post-quem</i>	<i>Total</i>
<i>Poitiers/côtes sud-vendéennes par Mareuil (« Chemin Vert ») (n°1)</i>	Époque gauloise et/ou antique probablement	Tracé abandonné au milieu du XIX ^e sur quelques tronçons	Une vingtaine de siècles ?
		Tracé abandonné au XVI ^e au moins comme chemin de grand parcours	Une quinzaine de siècles ?
<i>Poitiers/ côtes sud-vendéennes par La Claye (« Chemin des Sauniers ») (n°2)</i>	Époque gauloise et/ou antique probablement	Abandonné entre le haut Moyen Âge et le Moyen Âge central (pour notre fenêtre) ?	Une dizaine de siècles ?
<i>Niort/ côtes sud-vendéennes par les rives nord du Marais poitevin (n°9)</i>	Époque antérieure à l'époque antique au moins	Modifié dès l'époque romaine pour prendre en compte la nouvelle carte de l'habitat ?	Quelques siècles ?
<i>Fontenay-le-Comte /Les Sables-d'Olonne (ancien chemin) (n°4)</i>	Moyen Âge (à partir XIII ^e ?)	Milieu XVIII ^e	5 siècles ?
<i>Poitiers/Les Sables-d'Olonne (Route royale-RD 949) (n°3)</i>	Milieu XVIII ^e	Aujourd'hui	2 siècles et demi

Temporalités des tracés de l'itinéraire Poitiers-Limoges/côtes sud-vendéennes.

Ainsi, le « Chemin Vert » qui traverse la plaine remonte au moins à la période romaine, si ce n'est gaulois, et est abandonné au XIX^e s. en tant que chemin et au XVI^e s. en tant que chemin de grand parcours. Il

présente donc une temporalité longue d'une quinzaine à une vingtaine de siècles. Au contraire, la RD 949 est héritière d'une route royale du XVIII^e s. et présente une chronologie courte de deux siècles et demi. Ces deux tracés s'inscrivent pourtant dans le même itinéraire supra-régional.

Attardons-nous un instant sur cette voie royale et son ancien tracé qui offrent l'occasion d'observer la complexité des spatiotemporalités à l'œuvre au sein des réseaux routiers et de confronter les analyses morphologiques aux données archéologiques. Cette grande route présente un tracé rectiligne et traverse d'est en ouest la plaine vendéenne (*Fig. 7*, tracé n°3 en pointillé). Elle fut construite par le pouvoir royal au milieu du XVIII^e s. dans le cadre du plus grand programme de travaux publics routiers jamais entrepris en France à cette date⁶². Il s'agissait alors de relier de manière efficace et rapide la capitale régionale de Poitiers au port des Sables d'Olonne, place économique et stratégique sur le littoral atlantique, tout en desservant deux villes incontournables du Bas-Poitou, Luçon et Fontenay-le-Comte. Quelques enquêtes statistiques de la fin XVIII^e s. nous apprennent qu'elle permettait la communication avec Paris et qu'après la route de La Rochelle à Nantes, elle était la route la plus fréquentée et la plus utile⁶³.

⁶² Arbellot (Guy), « La grande mutation des routes de France au milieu du XVIII^e siècle », *Annales. Economies, Sociétés, Civilisations*, 28^e année, n°3, mai-juin 1973, p. 765-791.

⁶³ Caron (Pierre), « Une enquête sur l'état des routes, rivières et canaux au début de l'an II », *Bulletin d'histoire économique de la*

Les projets de construction de ces routes ont fait l'objet de représentations très précises, réunies au sein d'un atlas connu sous le nom d'*Atlas de Trudaine*. Par souci de réalisme, les plans ont été exécutés à grande échelle (8 640^e) ce qui permettait de préciser la topographie et un certain nombre de détails environnants comme les chemins⁶⁴. L'archéogéographe peut donc y reconnaître le tracé de l'ancien chemin éclipsé par la nouvelle route royale. On l'identifie facilement, serpentant autour de la route rectiligne, et il est assez aisé de le retrouver sur la documentation planimétrique des XIX^e et XX^e s. (Fig. 7, tracé n°4 en gras). Ce chemin est appelé sur le cadastre napoléonien « ancien chemin de Luçon à Fontenay-le-Comte ». Globalement, il est plutôt cohérent avec le parcellaire et il est très rarement support de limites communales.

Révolution, 1917-1919, p. 1-362 ; Labretonnière (P. L. C.), *Statistiques du département de la Vendée*, publié par le Ministère de l'Intérieur, Imprimerie des Sourds-Muets, Paris, 24 frimaire An IX, 1800.

⁶⁴ Arbellot (Guy), *op. cit.*

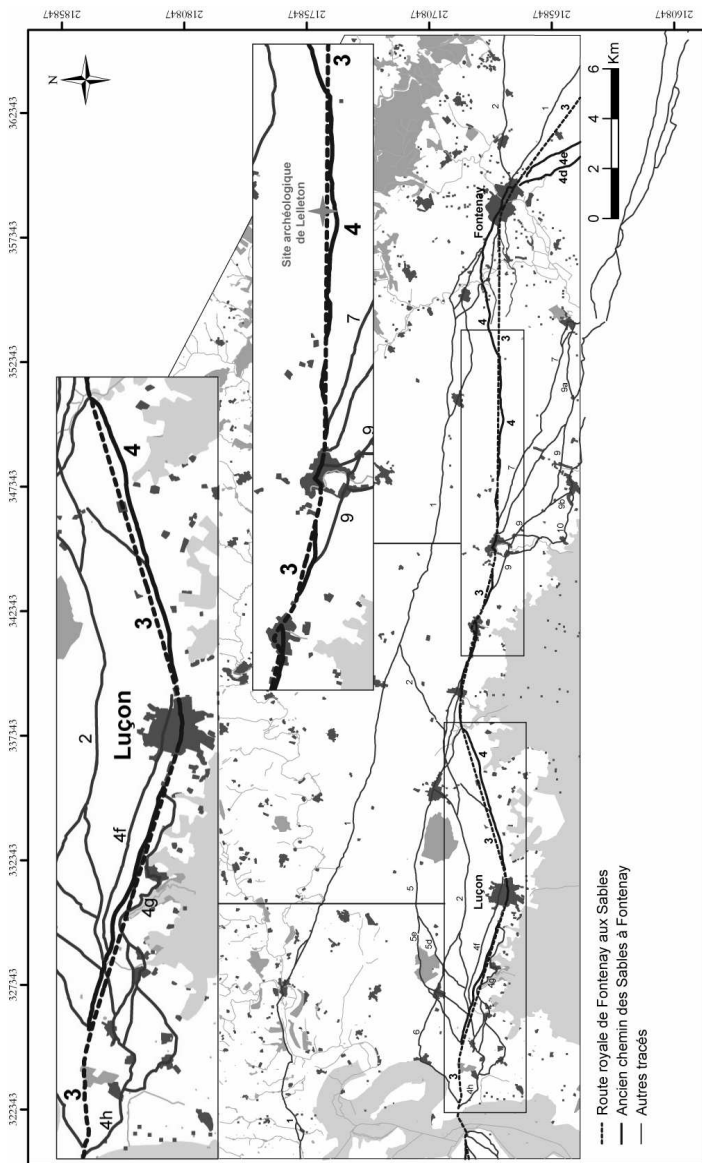


Fig. 7 : Tracés de l'itinéraire de Poitiers et Limoges aux côtes sud-vendéennes.

Ce tracé est potentiellement très ancien car il traverse des bourgs à l'histoire très longue : Mouzeuil-St-Martin, Nalliers, Luçon (pour notre secteur) et un point de passage probablement aussi ancien à Fontenay-le-Comte. Il a même défini les axes principaux d'orientation est-ouest de la ville de Luçon. L'itinéraire Les Sables/Fontenay/Niort fut privilégié pour les échanges commerciaux dès le XIII^e s.⁶⁵ Alors que les observations stratigraphiques sont habituellement peu nombreuses sur les tracés non rectilignes de grande envergure parce qu'ils sont moins spectaculaires, nous avons la chance de disposer de données de fouilles concernant justement cet ancien chemin sur le site archéologique de Lelleton⁶⁶ (Fig. 8). Fouillé sous la direction de Nathalie Moron (Afan/Inrap) en 1993, il se situe au sud-ouest de la commune de Petosse. Plusieurs ensembles archéologiques ont été trouvés :

- un enclos funéraire de La Tène C2/D1 (soit, au plus large, entre 200 et 60 av. J.-C.), associant des inhumations humaines et des squelettes d'animaux ;
- un habitat gallo-romain à vocation agricole associé à des chemins et du parcellaire ;
- une ferme, un bâtiment d'exploitation agricole (grange ou étable) et d'autres structures modernes

⁶⁵ Sarrazin (Jean-Luc) (dir.) *et al.*, *La Vendée, des origines à nos jours*, Bordessoules, Saint-Jean-d'Angély, 1982, p. 131.

⁶⁶ Moron (Nathalie), *A 83 Nantes-Niort. Lelleton (Petosse)*, rapport de fouille, AFAN-SRA, Nantes-Poitiers, 1993.

(écurie, cour de ferme) dont un bâtiment carré s'alignant sur la voie royale. Aucune trace de cet ensemble n'a été retrouvée dans les archives départementales. L'occupation est datée archéologiquement des xvii^e- xix^e s. mais la ferme semble ne plus exister en tant que telle dès le milieu du xvii^e s. car elle n'est pas figurée sur l'Atlas de Trudaine ;

- enfin, des fosses d'extraction et une carrière d'époques indéterminées.

Les résultats de cette fouille sont intéressants pour l'archéogéographe car la structure n°5007 correspond à un chemin gallo-romain situé au même emplacement que l'ancien chemin de Fontenay aux Sables. Repéré sur une longueur de 125 m, il n'est visible au décapage que par des traces d'ornières, creusées dans le calcaire. Il est interprété comme le chemin d'accès principal à un bâtiment gallo-romain (sans plus de précision possible sur la datation et la fonction). Il est ensuite recoupé par le chemin moderne n°5013. Nous serions donc en présence d'un chemin en usage à la période gallo-romaine sur une petite section et également durant la période moderne puisqu'il est figuré sur les cartes et plans du xviii^e s. Il s'agit d'un cas de résilience d'un tracé entre les périodes romaine et moderne qui se fait en gardant la même orientation (isoclinie) et le même emplacement (isotopie). Seule une étude archéogéographique permet de réinsérer cette structure dans une analyse plus globale des formes viaires. Les archéologues n'avaient en effet pas réalisé qu'ils fouillaient un tracé désuet, préexistant à la voie royale,

car il n'était plus qu'une simple limite parcellaire sur le cadastre napoléonien. Il aurait fallu élargir la fenêtre d'étude afin de comprendre que cette limite constituait un tronçon d'une forme plus générale, celle d'un ancien chemin de grand parcours.

On peut prolonger l'analyse jusqu'à nos jours puisque la construction de l'A 83 qui recoupe la route royale a obligé les aménageurs à adapter cette dernière. La RD 949 adopte en effet à cet endroit un tracé courbe qui permet de ne pas couper trop en oblique l'autoroute et reprend alors le tronçon d'origine gallo-romaine. (Fig. 9).

On voit donc que nous sommes ici en présence d'un tracé qui compte plusieurs étapes chronologiques :

- un chemin très local d'accès à un bâtiment durant l'époque gallo-romaine ;
- un grand chemin anciennement impliqué dans un flux de grand parcours reliant Fontenay-le-Comte aux Sables-d'Olonne ;
- un chemin local après la construction de la route royale au milieu du xviii^e s. ;
- le chemin est ensuite progressivement abandonné et ne représente plus qu'une simple limite parcellaire sur le cadastre napoléonien et en 1950 ;
- enfin, il réintègre le flux régional sur un tronçon en accueillant le nouveau tracé de la RD 949 suite à la construction de l'A 83.

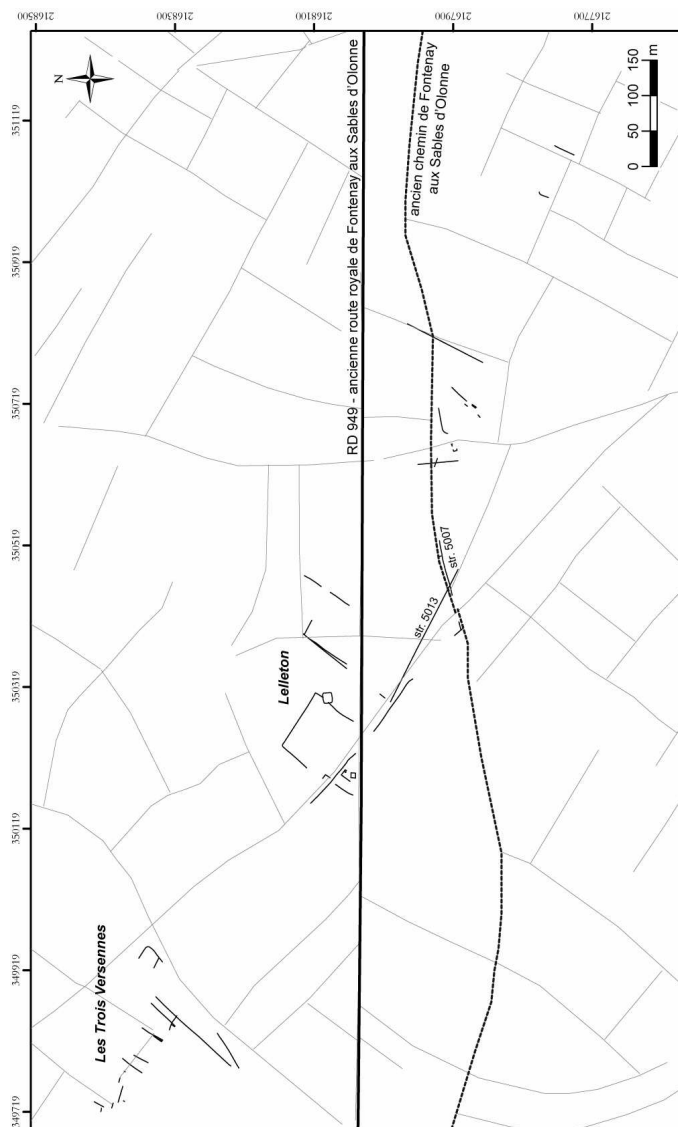


Fig. 8 : Insertion du gisement archéologique de Lelleton dans la planimétrie de 1950.

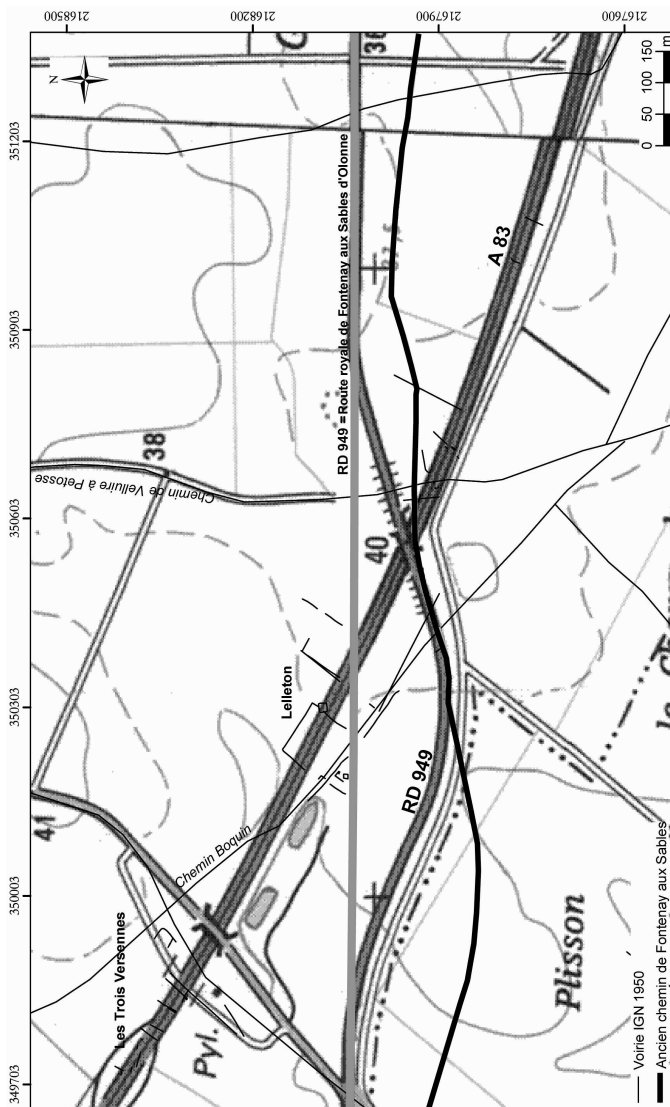


Fig. 9 : Reprise d'une partie du tracé de l'ancien chemin de Fontenay-le-Comte aux Sables d'Olonne par la RD 949 actuelle afin de pouvoir croiser l'A 83 (document de fond : carte topographique à 1/25 000).

L'archéogéographe éclaire donc des moments de cette histoire en fonction des documents disponibles. Entre ces étapes, il existe des hiatus qui font que le tracé ne perdure pas de manière linéaire – c'est-à-dire sans modifications. On parle alors de *transmission dynamique*. Après un hiatus, un tracé peut en effet recouvrer une fonction perdue et sa forme ainsi perdurer, malgré ce hiatus et le changement de modelé. C'est la forme qui perdure, sous l'influence de critères spatiaux et/ou sociaux, alors que le modelé et la fonction sont beaucoup plus instables dans la durée.

Déplacement des flux supra-locaux vers le centre du département

Les travaux du XIX^e s. : rééquilibrage du réseau routier vendéen

Le quart nord-ouest de la fenêtre d'étude apparaît délaissé par les itinéraires de grand parcours. Il faut en effet attendre Napoléon I^{er} pour voir apparaître le réseau viaire départemental que nous connaissons actuellement (Fig. 10). Labretonnière écrivait ainsi en 1800 dans ses *Statistiques* à propos de la Vendée : « Il n'y a peut-être pas de département dans toute la République qui compte aussi peu de grandes routes que celui-ci »⁶⁷. Sous Napoléon I^{er}, le nombre de routes augmente, celles qui avaient été largement dégradées par les troubles de la guerre civile sont restaurées et le réseau est mis en cohérence avec la nouvelle organisation administrative

⁶⁷ Labretonnière (P. L. C.), *op. cit.*, p. 105.

du département. La fondation de la ville nouvelle de La Roche-sur-Yon en 1804 sur le site d'un petit bourg et son érection au statut de préfecture impliquent en effet la mise en place de voies de desserte. Le centre du Bocage s'en trouve donc largement ouvert.

L'insurrection royaliste de 1832 visant à renverser la monarchie de Juillet engendre, une fois réprimée (dès 1833), une seconde phase de travaux afin de prévenir toute nouvelle rébellion et de finir de désenclaver la région. C'est pourquoi elles sont dites « stratégiques ». Ce fut également l'occasion d'inciter les paysans vendéens à commercialiser leurs produits dans les villes et ainsi mieux les intégrer à la « nation »⁶⁸. Ainsi, la loi du 27 juin 1833 puis l'ordonnance du 12 novembre de la même année commandent la construction de trente-huit routes stratégiques dont onze concernent la Vendée. L'exécution en est extrêmement rapide : 90 % du programme est achevés dès 1837⁶⁹. Elles régularisent des tracés plus anciens, plus sinueux et moins commodes que les nouveaux modelés taillés pour fluidifier les communications.

Ces routes ont transformé de manière importante le territoire vendéen : il s'agit de la dernière et de la plus importante des réalisations à l'échelle départementale et régionale qui « contribua à constituer l'armature routière de ce territoire complétant le réseau des routes royales puis nationales assez peu nombreuses »⁷⁰.

⁶⁸ *L'équipement en Vendée. Pages d'histoire*, Vendée Patrimoine, La Roche-sur-Yon, 1998, p. 34.

⁶⁹ *Ibid.*, p. 36.

⁷⁰ Bernard (Émile) et Halgand (Marie-Paule), *op. cit.*, p. 12.

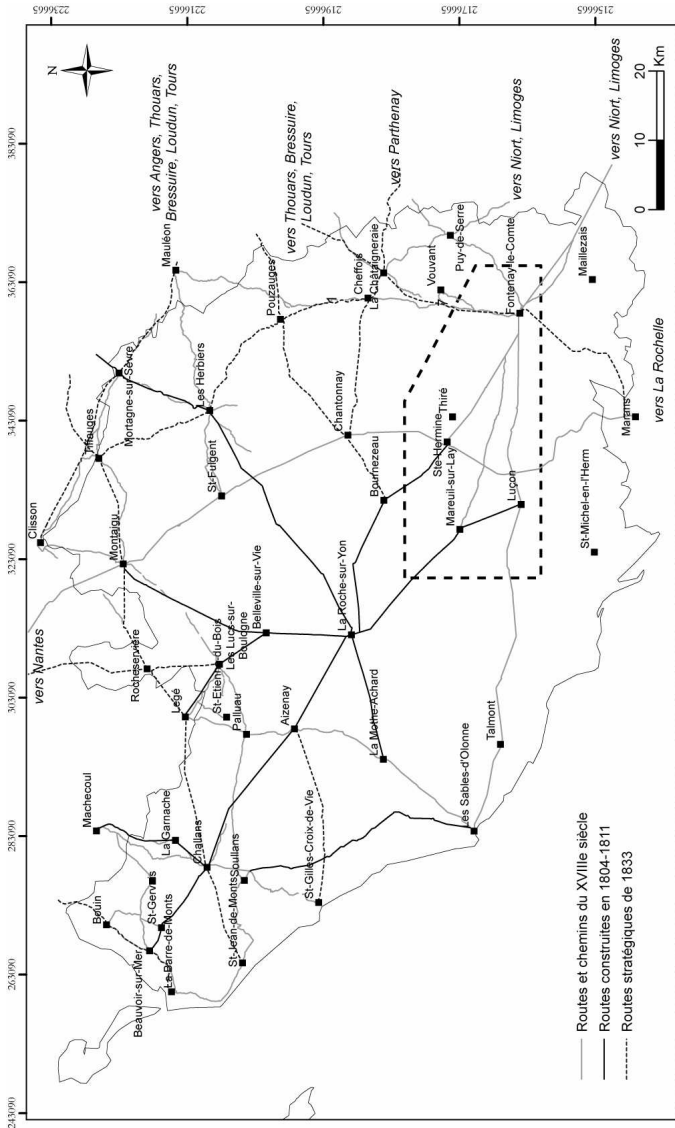


Fig. 10 : Routes vendéennes du XVIII^e s. (sur la carte de Cassini) et du XIX^e s.

Le recentrage s'observe également dans la naissance du réseau ferré

L'étude de la mise en place du réseau des chemins de fer en Vendée réalisée par M. Gautier est également illustrative du déplacement de flux qui s'opère au profit de La Roche-sur-Yon et des liaisons nord-sud⁷¹. Alors que le premier projet envisagé (1854) concernait une liaison ferrée Nantes/Limoges par La Roche-sur-Yon, Luçon, Fontenay-le-Comte, Niort et Ruffec, avec une bifurcation sur Bordeaux au niveau de Luçon, c'est finalement la voie Nantes/Bordeaux qui fut réalisée la première. Les défenseurs de l'option par Luçon eurent en effet raison des arguments des fontenaisiens en mettant en avant la défense du littoral, sous un angle militaire et économique, et le développement de la petite ville dont le port languissait. Cette préférence pour la voie Nantes/Bordeaux, au détriment de la liaison Nantes/Limoges, eut des répercussions fondamentales sur Fontenay qui attendait beaucoup de cette seconde voie et qui était déjà fragilisée par le transfert de la préfecture à La Roche-sur-Yon. Les responsables de la municipalité mirent alors tous leurs efforts dans le raccordement à la voie Nantes/Bordeaux par Velluire et Benet, ce qui fut réalisé en 1875, mais alors certains courants commerciaux lui échappèrent au profit de

⁷¹ Gautier (Marcel), « L'établissement du réseau ferré à voie normale en Vendée », *Bulletin du groupe poitevin d'études géographiques*, t. 2, n°4, 1949, p. 6-21.

Niort, Cholet, Bressuire et Coulonges⁷². Hier capitale du Bas-Poitou et carrefour routier – et même fluvial grâce à la Vendée – la ville de Fontenay n'était plus, dans les années 1870, qu'un centre local à l'écart des grandes liaisons supra-régionales et mêmes régionales. Ainsi, alors que pendant longtemps les itinéraires d'est en ouest étaient les plus animés, le carrefour de La Rochesur-Yon devint, à la fin du XIX^e s. le seul qui présentait une envergure régionale, et la grande circulation s'orientait désormais nord-sud. C'est dorénavant vers Nantes et La Rochelle que se tournèrent les grandes liaisons, non plus vers Poitiers.

Comme le rappelle S. Robert dans sa thèse, le discours sur les formes ne doit pas faire oublier que les choix des acteurs des systèmes sont déterminants dans la résilience des réseaux routiers⁷³. Par exemple, le refus d'un réseau et plus particulièrement d'un point du réseau peut avoir des conséquences sur la stabilité d'un système viaire et sur l'évolution socio-économique de la ville. Dans le cas qui nous occupe ici, il ne s'agit pas du refus d'une gare – au contraire ! – mais d'un choix stratégique malheureux puisque la ville de Fontenay avait misé sur l'axe Nantes/Limoges, reconnaissant trop tard l'importance de la ligne Nantes/Bordeaux. Cela s'explique par sa position historique d'étape incontournable sur d'anciennes liaisons, depuis Limoges vers les côtes sud-vendéennes et la Loire nantaise. Historiquement tournée vers le sud

⁷² *Ibid.*, p. 13.

⁷³ Robert (Sandrine), *op. cit.*, p. 459.

et le sud-est, la ville de Fontenay avait logiquement préféré le projet Nantes/Limoges.

Dès lors, de ville la plus importante du Bas-Poitou – encore la plus peuplée au milieu du XIX^e s. – Fontenay devint un simple centre local, éclipsé par l’ascension fulgurante de La Roche-sur-Yon qui polarisa dorénavant les grandes communications d’envergure régionale et supra-régionale au centre du département, en particulier les liaisons vers Nantes (mais sans peser pour autant sur l’organisation des grands réseaux à l’échelle du Centre-Ouest). Au milieu du XX^e s., M. Gautier notait que « tout le Bocage regarde davantage vers Nantes, gros marché d’approvisionnement, centre de diffusion des journaux qui pénètrent en Vendée, plaque tournante ferroviaire »⁷⁴. Pour finir, notons que la dynamique de ce réseau a encore très récemment évolué avec la construction de l’A 83 qui, en reliant Nantes et Niort *via* Fontenay et non par La Roche-sur-Yon, a contribué à nuancer le basculement des flux supra-régionaux vers le centre du Bocage.

Conclusion

À l’échelle du secteur étudié, de nombreux tracés sont apparus, reliant la plaine, le marais et le Massif ancien. Un certain nombre d’entre eux sont capturés par des habitats qui ressortent comme des sortes de

⁷⁴ Gautier (Marcel), *op. cit.*, p. 19.

« portes » redistribuant les chemins venus du marais vers l'intérieur des terres aujourd'hui bocagères. Certains de ces tracés s'inscrivent dans des itinéraires de liaison plus lointaine, plus ou moins anciens, démontrant la place particulière de cet espace dans l'ensemble vendéen. Ils font du secteur retenu une zone de carrefour importante entre certaines liaisons de très petite échelle. Les événements politiques de la première moitié du XIX^e s. vont cependant contribuer à modifier la carte des réseaux routiers à l'échelle départementale en recentrant le maillage au cœur de la Vendée, au détriment du Sud-Vendée désormais marginalisé.

D'un point de vue plus théorique, l'analyse a permis de caractériser la nature du système viaire ainsi que son organisation. Les itinéraires reposent sur des tracés multiples, variant dans le temps et dans l'espace selon leurs usages. Ainsi, pour une même liaison, nous avons pu reconstituer plusieurs tracés possibles et parfois déterminer des relations chronologiques. L'observation morphologique se distingue en cela très nettement des études traditionnelles sur les voies anciennes qui s'intéressaient uniquement à des tronçons antiques repérés ici ou là. Ces conclusions rejoignent celles de S. Robert dans le Val-d'Oise⁷⁵, d'É. Vion dans le Pays de Vaud en Suisse⁷⁶, de Cl. Marchand dans le

⁷⁵ Robert (Sandrine), *op. cit.* ; « Les itinéraires routiers traversant le Val-d'Oise », *Bulletin archéologique du Vexin français et du Val-d'Oise*, n°38, 2006, p. 7-21.

⁷⁶ Vion (Éric), *op. cit.*

Sénonnais⁷⁷ et de S. Leturcq en Beauce⁷⁸, contribuant ainsi à élaborer un modèle d'organisation et d'évolution des réseaux routiers selon plusieurs niveaux de formes (flux, tracé, modelé) dont les interactions produisent la dynamique du système.

⁷⁷ Marchand (Claire), « Réseau viaire et dessin parcellaire : étude morphologique de la région du Gâtinais oriental », dans G. Chouquer (dir.), *Les Formes du paysage. T. 3 - L'analyse des systèmes spatiaux*, Errance, Paris, 1997, p. 66-77.

⁷⁸ Leturcq (Samuel), *op. cit.*