



VIACHRONIE

sur la trace des routes anciennes

Webinaire 2026 (gratuit sans inscription) :

lundi 2 mars ; jeudi 19 mars

mardi 12 mai ; vendredi 5 juin 2026

Contact : viachronie@sciencesconf.org

Détails et informations de connexion :

<https://viachronie.sciencesconf.org>

Un nouveau cycle de séminaires intitulé **Viachronie** se tiendra en ligne entre mars et juin 2026 sur le thème des routes anciennes.

L'objectif de cet évènement est de fédérer et de partager les connaissances autour de ce thème. En effet, nous sommes un collectif de chercheurs, ingénieurs, doctorants ou experts, qui s'est réuni récemment pour constater que de nombreux travaux, en cours ou passés, traitaient de cette thématique. L'objectif de ces recherches a pour la plupart du temps été de restituer le tracé de routes anciennes aujourd'hui disparues ou oubliées. L'analyse des itinéraires et chemins historiques se caractérise par une variété de disciplines (archéologie, histoire, géographie, archéogéographie, mathématiques, géomatique, télédétection, *etc.*), de sources (écrites, planimétriques, matérielle, *etc.*), d'approches, de méthodes et d'outils (SIG, Lidar, modélisation, *etc.*) utilisés.

Le thème retenu est « les routes anciennes », dans une acception volontairement large. Ce choix reflète le souhait que ce séminaire permette de réaliser un inventaire des recherches dans ce domaine (quantitativement et qualitativement), mais également de favoriser au maximum les échanges transdisciplinaires. Les communications attendues pourront traiter ce sujet sous la forme d'un retour d'expérience, d'une présentation de travaux de recherche en cours, de réflexions théoriques. Toutes les périodes historiques et tous les territoires (régions, pays) peuvent être abordés afin de favoriser une appréhension multiforme et multiscalaire de l'étude du phénomène routier.

Il semble donc indispensable de mutualiser les connaissances et expériences afin de dresser un premier état des lieux et faire progresser la recherche dans ce domaine.

Quatre sessions auront lieu cette année, regroupant 12 communications de 20 minutes pour laisser une large place aux échanges et à la discussion.

Comité scientifique

Emilie COMES TRINIDAD

Docteur en archéologie médiévale et moderne

Chargée de programmation culturelle

Service archéologique départemental de l'Ardèche — Muséal

Nicolas ROBINET

Ingénieur d'étude cartographe

UMR 5194 Pacte

Cermosem, Institut d'urbanisme et de Géographie Alpine — Université Grenoble Alpes

Adrien BARRERE

Doctorant contractuel en histoire moderne

UMR 5136 FRAMESPA, CNRS |
Université Toulouse Jean Jaurès

Davide GHERDEVICH

Docteur en géomatique et systèmes informatiques territoriaux

Ingénieur de recherche en production, traitement et analyse de données

Coordinateur du projet ANR TITULI (ANR-24-CE27-7004)

Membre du comité de pilotage du consortium Huma-Num Projets Time Machine

Franck BRECHON

Docteur en histoire et archéologue médiévales

Centre de recherches sur les sociétés et environnements en Méditerranée (UR 7397 — université de Perpignan via Domitia)

Eric MERMET

Docteur en informatique

Ingénieur de recherche en calcul scientifique — géomatique

Coordinateur du consortium Huma-Num Projets Time Machine

CNRS — ARSCAN (UMR 7041) – Archéologie et Sciences de l'Antiquité

Marilisa SPECA

Doctorante en « Études historiques du Moyen Âge à l'époque contemporaine »
Université de Teramo

Fabien CERBELAUD

Géographe

Ingénieur d'études

Université de Limoges

Sébastien POUBLANC

Docteur en histoire moderne

Ingénieur de recherche CNRS

UMR 5136 — FRAMESPA, CNRS |
Université Toulouse Jean Jaurès

Programme

lundi 2 mars 2026 (14h - 16h),

Archéogéographie d'une vallée alpine : étude des réseaux routiers anciens en vallée de la Tarentaise (Savoie) — Nicolas Formentin

Routes et itinéraires dans le sud-est du Massif central au Moyen Âge. Approche méthodologique — Franck Brechon

Les routes anciennes : reconstruites, contraintes ou pratiquées — Eric Mermet, Sébastien Poublanc, Davide Gherdevich, Agathe Gay

jeudi 19 mars 2026 (10h - 12h),

La transhumance en Italie : approches méthodologiques entre archives et SIG pour retracer un chemin disparu — Marilisa Specca

Les territoires des cités-États et la structure des réseaux routiers de la Grèce antique (VI^e-II^e s. av. n. è.) — Adèle Vorsanger

Les routes anciennes : reconstruites, contraintes ou pratiquées — Eric Mermet, Sébastien Poublanc, Davide Gherdevich, Agathe Gay

mardi 12 mai 2026 (10h - 12h),

Un carrefour de voies romaines à Bobigny (Seine-Saint-Denis) : méthode, analyse et inscription dans le réseau viaire antique — Adonis Jeannès et Pauline Susini-Collin

Le système routier mycénien en Argolide (Grèce) à travers l'usage du SIG et de la cartographie historique — Alexandre Valette

L'expérience du pèlerin médiéval en Occitanie (XII^e-XV^e siècle) : une approche par l'archéologie expérimentale — Corentin Olive

vendredi 5 juin 2026 (10h - 12h),

Un évènement géohistorique méconnu : l'ouverture au début du XIX^e siècle d'un axe caravanier au Sahara oriental — Laurent Gagnol

Une histoire socio-environnementale de la route. « Dé-tracer » et « re-tracer » les routes de montagne (XIX^e — XXI^e siècles) — Emma-Sophie Mouret

Les plans d'alignement franciliens : un gisement documentaire méconnu au service de l'histoire de l'aménagement — Kamel Amichi

Sur la trace des routes anciennes : des chemins historiques aux réseaux piétons du quotidien — Remy Huon



lundi 2 mars 2026

(14h à 16h)



Archéogéographie d'une vallée alpine : étude des réseaux routiers anciens en vallée de la Tarentaise (Savoie)

Nicolas Formentin¹

L'histoire de la Maison princière de Savoie, dont les membres arborent parfois l'épithète contemporaine de « portiers des Alpes », s'appréhende fréquemment par l'évocation des routes et du contrôle des trois points de passages principaux des Alpes du Nord à travers les siècles. Du comté de Maurienne à la prise d'intérêts progressifs sur l'antique route de la Tarentaise, l'un des premiers lieux de passage cités par les auteurs anciens, les réseaux viaires ont ainsi joué un rôle majeur dans la construction de l'État savoyard moderne.

Depuis 2022, une thèse CIFRE en archéologie est financée par l'Assemblée du Pays Tarentaise-Vanoise — Syndicat Mixte Intercommunal — et réalisée au sein de l'UMR 7041 ArScAn de l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. Intitulé « Archéogéographie d'une vallée alpine », ce travail vise à explorer la structuration et l'évolution de l'espace aménagé en vallée de la Tarentaise à travers le croisement de données cartographiques, historiques et archéologiques.

En montagne, l'accessibilité est la clé du développement humain sur les versants, qu'ils soient bien exposés et propices à l'agriculture à l'adret ou plus difficiles d'accès et forestiers à l'ubac. Appréhender l'anthropisation des versants nécessite

une approche logique : comment se rendre d'un lieu à un autre ? Comment aménager cet espace ? Quels choix pour viabiliser un espace naturel dans une optique vivrière ou purement économique ?

¹ Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, UFR Histoire de l'art et archéologie | nicolas.formentin@tarentaise-vanoise.fr

La route, le sentier et le chemin, prennent ainsi une importance toute particulière pour comprendre les choix et les logiques d'aménagement des milieux à travers le temps, que l'échelle soit petite, valléenne, ou grande, par exemple, centrée sur une unique exploitation agricole issue de l'essartage médiéval ou moderne.

L'étude en cours s'est ainsi attachée à comprendre l'espace et les milieux sur l'ensemble des 30 communes de la vallée de la Tarentaise — 1773 km² — à travers la recherche des réseaux routiers anciens tels qu'ils existaient avant l'industrialisation. Pour ce faire, 56 mappes sardes, plus anciens plans cadastraux normalisés à l'échelle d'un territoire en Europe — 1728-1738 —, ont été géoréférencées à une précision inédite afin d'être par la suite croisées avec d'autres sources de données telles que la cartographie ancienne — XV^e-XIX^e siècle — ou plus récemment la couverture LiDAR HD ©IGN disponible depuis 2023 dans la zone d'étude.

À travers la carte compilée, outil de travail incontournable pour l'archéogéographe, le Système d'Information Géographique mis en place dans le cadre de cette

recherche a d'ores et déjà permis de détecter plus de 4 500 kilomètres de réseau viaire utilisé en 1730. À ces routes, chemins et sentiers, s'ajoutent près de 10 000 indices archéologiques

liés à l'occupation et à l'exploitation des versants de montagne. De la route romaine en fond de vallée aux voies médiévales et modernes desservant cols, passages et exploitations, cette étude propose de (re)mettre en lumière la manière dont les communautés paysannes ont imaginé et valorisé leur paysage et leur terroir avant les réaménagements majeurs réalisés à partir de l'Annexion à la France en 1860.

Routes et itinéraires dans le sud-est du Massif central au Moyen Âge. Approche méthodologique

Franck Brechon¹

Mots clés : archéogéographie, archives foncières, cadastres, cartes, réseau routier

La connaissance acquise de près de 2 000 km de routes et chemins sur l'espace du département actuel de l'Ardèche à la fin du Moyen Âge offre un éventail de situations que nous mettrons à profit pour assoir une réflexion d'ordre lexical, documentaire et méthodologique, mais aussi fonctionnelle.

L'étude des circulations anciennes demande d'abord de définir un cadre conceptuel clarifiant les notions d'itinéraires et de routes. En effet, les confusions entre ces deux termes conduisent souvent à des mésinterprétations, voire à des contresens, qui seraient pourtant évitables avec plus de précision dans le lexique employé et les notions qu'il recouvre. Les acquis de l'archéogéographie développés depuis les années 2010 ont posé des bases solides en la matière, aidant à la compréhension des réseaux de mobilité et des routes. Il s'agira donc dans un premier temps de rappeler la définition de ces deux notions et de revenir sur leur traduction concrète en matière d'interprétation des réseaux de circulations.

En termes de méthode et de documentation, l'usage régressif de sources, essentiellement planimétriques, d'époque moderne voir sub-contemporaine interroge. C'est en particulier le cas avec le recours au cadastres dits « napoléoniens ». Cette approche régressive contribue à forger une lecture immobile et atemporelle des réseaux routiers, en prétendant les inscrire dans une très longue durée, alors qu'il s'agit au contraire de réseaux supportant des itinéraires fluctuants et évolutifs. Les

¹ Centre de Recherche sur les Sociétés et Environnements en Méditerranées, Université de Perpignan Via Domitia | franck.brechon@univ-perp.fr

sources des trois derniers siècles du Moyen Âge, utilisées prioritairement, permettent au contraire de replacer les itinéraires et les routes dans une chronologie mieux ancrée qui permet d'en comprendre les dynamiques. Ce n'est qu'ensuite que les sources modernes et contemporaines – cartes, cadastres, enquêtes et visites de terrain notamment – ou les sources matérielles, peuvent être mise en œuvre pour des apports très spécifiquement et ponctuels.

Au final, l'étude des réseaux routiers et des itinéraires anciens ne peut se faire valablement qu'en partant des objets considérés eux-mêmes, mettant en œuvre l'ensemble des sources matérielles et textuelles qui leurs sont contemporaines. Il devient alors possible de rendre compte de leur dynamisme géographique et chronologique. Il y a toutefois aussi lieu de considérer le caractère fonctionnel de ces routes et de ces itinéraires, qui demeurent des objets utilitaires dont la compréhension ne peut faire abstraction de cette dimension d'usage.

La présente communication vise à rendre compte de ces trois niveaux de réflexion imbriqués, pour comprendre les réseaux routiers anciens, de leur identification à leur caractérisation et à leur étude fonctionnelle.

Bibliographie :

- Franck Brechon, *Réseau routier et organisation de l'espace en Vivarais et sur ses marges (Forez, Velay, Gévaudan, Uzège) au Moyen Âge*, thèse d'histoire sous la direction de M^{me} M.-Th. Lorcin, université Lyon 2 Lumière, 2000, 2 vol., 708 et 686 p. (consultable en ligne sur <https://urlr.me/XFwHJ> et <https://urlr.me/4Fw7ej>).

Les routes anciennes : reconstruites, contraintes ou pratiquées

Eric Mermet¹, Sébastien Poublanc², Davide Gherdevich³, Agathe Gay

Mots-Clés : Routes anciennes, viachronie, réseaux historiques, SIG, modélisation spatiale, sources historiques.

L'étude des routes anciennes repose sur des objets qui ne sont jamais directement observables, mais reconstruits à partir de sources hétérogènes, lacunaires et situées. Cartes anciennes, textes, artefacts archéologiques ou traces paysagères permettent d'esquisser des tracés, sans pour autant rendre compte des conditions concrètes de circulation ni des usages de ces itinéraires dans le temps long et par différentes catégories de populations. Cette communication propose de considérer les routes anciennes comme des objets spatio-temporels composites — à la fois reconstruits, contraints et pratiqués — et d'explorer les apports méthodologiques de cette approche à partir de travaux et d'outils en cours de développement.

Dans un premier temps, nous reviendrons sur la reconstruction de réseaux routiers anciens à partir de la carte de Cassini, en montrant le passage de l'objet cartographique au graphe spatial. Ce travail, implémenté dans l'outil Cassinet, met en évidence les choix méthodologiques nécessaires à la modélisation d'un réseau historique : continuité des tracés, gestion des discontinuités, reprise et ajustement de la topologie, enrichissement sémantique, ainsi que les usages analytiques possibles (calculs d'itinéraires, centralités, accessibilité). Il s'agit ici d'une approche dite discrète, au sens mathématique.

¹ Archéologies et Sciences de l'Antiquité, université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris 8 Nanterre, ministère de la Culture et de la Communication, Centre National de la Recherche scientifique

² Framespa (UMR 5136) | sebastien.poublanc@cns.fr

³ Dynamiques patrimoniales et culturelles, université de Versailles Saint-Quentin-en-Yveline | davide.ghedevich@uvsq.fr

Nous présenterons un travail en cours visant à enrichir ce réseau par l'intégration de sources complémentaires. Récits de voyage, sources comme l'Indicateur fidèle, fournissant des informations sur les heures de passage des diligences, permettent d'introduire des dimensions temporelles et fonctionnelles dans le réseau. Par ailleurs, l'exploitation de fonds cartographiques récemment identifiés au SHD ouvre de nouvelles perspectives affinant les tracés à une échelle plus détaillée et confrontant les sources. Cassinet est ainsi présenté comme un environnement évolutif, conçu pour accueillir ces enrichissements successifs et rendre explicites les hypothèses de reconstruction.

Dans un second temps, la communication abordera la question des contraintes physiques pesant sur les itinéraires, en particulier le relief. À partir de l'outil Monte & Descends, nous montrerons sur un espace pyrénéen dans un contexte de déplacements entre structures révélées par une analyse Lidar, comment l'intégration de modèles de coût liés à la pente permet de dépasser une vision strictement plane des routes anciennes, en distinguant tracés théoriques, trajectoires plausibles et itinéraires probables, en confrontant les tracés hérités aux conditions concrètes de déplacement. Cette approche constitue une approche mathématiquement continue.

Enfin, nous ouvrirons la réflexion vers la route comme pratique, à partir du projet ANR Tituli, consacré à l'analyse d'itinéraires répétés sur près de huit siècles à partir du Rouleau des Morts. Ce cas d'étude permet de replacer les routes dans une dynamique temporelle longue, en intégrant rythmes, durées et usages, articulant réseaux reconstruits et parcours documentés.

En conclusion, cette communication inscrit l'étude des routes anciennes dans une perspective viachronique, entendue comme l'analyse des changements de statut, de sens et de fonction de ces objets selon les périodes, les échelles et les sources mobilisées. La route ancienne apparaît comme une construction scientifique, contrainte par le milieu et révélée par

les usages, dont la nature évolue dans le temps et nécessite des approches hybrides articulant SIG, modélisation, analyse de réseaux et critique des sources.

jeudi 19 mars 2026 (10h-12h)



La transhumance en Italie : approches méthodologiques entre archives et SIG pour retracer un chemin disparu

Marilisa Specca¹

Mots-Clés : transhumance, itinéraires pastoraux, SIG

La transhumance désigne le déplacement saisonnier et périodique des bergers avec leurs troupeaux : vers les plaines en automne pour l'hivernage et vers les montagnes au printemps. Ce phénomène a joué un rôle particulièrement significatif dans l'évolution des événements historiques, politiques et économiques de l'Italie méridionale jusqu'à l'époque contemporaine.

Le terme *tratturo*, déformation du latin *tractoria*, apparaît pour la première fois sous l'Empire romain et désignait initialement le privilège d'utiliser gratuitement des terres appartenant à l'État, privilège ensuite étendu aux bergers pratiquant la transhumance. « Les *tratturi* » sont alors considérés comme des chemins de berger. Pendant des millénaires, ces parcours ont constitué des structures routières d'une importance capitale : non seulement des espaces géographiques, mais aussi des espaces politiques et sociaux où de nombreuses identités en conflit — souverains, seigneurs, bergers et agriculteurs — interagissaient autour de la gestion des itinéraires transhumants, des droits de pâturage et du commerce de la laine. À l'époque moderne, cette pratique devint l'un des secteurs les plus réglementés du Royaume de Naples.

En 1447, le roi Alphonse d'Aragon mit en place un appareil administratif, judiciaire et fiscal pour encadrer l'élevage transhumant, conscient que sa réglementation contribuerait à la croissance économique du Royaume. Cela

¹ Università degli Studi di Teramo – University of Teramo, Italie

a favorisé l'émergence d'une vaste documentation archivistique relative à la gestion de la transhumance.

Encore aujourd'hui, de nombreuses études portent sur ces voies de communication qui, autrefois, permettaient des échanges matériels et culturels entre différentes communautés.

Bien que, jusqu'au milieu du XIX^e siècle, les bergers aient continué à emprunter ces itinéraires, l'avènement du transport ferroviaire et routier a presque définitivement mis fin aux déplacements

saisonniers à pied entre les Abruzzes et les Pouilles. Avec le temps, de nombreux parcours ont été transformés en routes, ont disparu ou n'en sont plus connus.

Cette contribution vise à présenter l'approche méthodologique adoptée pour identifier des sources historiques attestant de l'existence d'un itinéraire, une route des bergers aujourd'hui disparue, et pour en reconstituer le tracé : un chemin de transhumance reliant les montagnes de la province de Teramo — *Monti della Laga* — aux Pouilles, pour lequel, contrairement à de nombreux autres chemins, les sources historiographiques et archivistiques restent extrêmement limitées.

Ce travail s'est articulé selon trois axes complémentaires. Le premier a porté sur la recherche documentaire menée dans les Archives d'État de Naples, Foggia, Teramo, Chieti, L'Aquila et Rome. Le second a impliqué l'utilisation d'outils SIG (ArcGIS Pro), pour le géoréférencement de la cartographie historique, l'interprétation d'images aériennes et la réalisation d'analyses spatiales.

Ces analyses ont permis la modélisation et la reconstitution d'un itinéraire — *least cost path* —, qui a été mis en relation à la fois avec les hypothèses formulées à partir des recherches archivistiques et cartographiques et avec le shapefile élaboré par les techniciens du département de cartographie de la région des Abruzzes.

Enfin, le troisième axe, au cours de l'opération, consiste en l'analyse sur le terrain de l'itinéraire, en faisant appel, pour les zones montagneuses, au soutien du Club Alpin Italien.

Les territoires des cités-États et la structure des réseaux routiers de la Grèce antique (VI^e-II^e s. av. n. è.)

Adèle Vorsanger¹

Mots-Clés : Grèce antique, routes anciennes, archéologie, épigraphie, cités, états

Jusque récemment, les routes grecques antiques sont demeurées un objet d'étude passablement délaissé, notamment en comparaison avec les routes romaines. Plusieurs préjugés se sont en effet opposés au développement de ce champ, tout particulièrement l'idée que l'émiettement politique caractéristique du monde des cités grecques aurait empêché le développement des routes terrestres. Pourtant, des publications de plus en plus nombreuses ont démontré l'existence de réseaux routiers construits, qualitatifs et structurés à travers la Grèce continentale et insulaire.

À partir des données archéologiques et écrites, la présentation vise à mesurer l'importance de l'échelle du territoire de la cité-État dans la structuration des réseaux routiers grecs antiques : dans quelle mesure les territoires civiques représentent-ils des unités fondamentales de l'organisation des réseaux routiers de Grèce continentale ? Outre l'échelle de la cité, quel rôle jouent les routes dans la définition des espaces locaux et régionaux ?

À partir de différentes études de cas dans le Péloponnèse et en Grèce centrale, on montrera que la structure de réseaux routiers grecs est largement tributaire des caractéristiques géographiques, sociales et politiques des cités. On soulignera particulièrement le rôle central des agglomérations, la situation particulière des régions frontalières et la mise

¹ Centre de Recherche en Archéologie, Archéosciences, Histoire (UMR 6566-CReAAH), Le Mans Université | adele.vorsanger@univ-lemans.fr / adele.vorsanger@gmail.com

en relation, au sein des territoires civiques, des terroirs agricoles et des ressources des territoires. De plus, les cités sont les principales (sinon les seules) entités politiques à même d'intervenir dans la planification et l'administration des routes.

Pour autant, il faut aussi appréhender les routes grecques dans une perspective multiscalaire. Si les cités-États apparaissent comme une unité fondamentale, il faut également rendre compte de la façon dont les réseaux civiques s'insèrent dans des équilibres plus vastes. En effet, ils s'articulent aussi au-delà de l'échelle de la cité : ainsi, les axes reliant des cités voisines sont clairement perçus, dans les sources écrites, de façon unitaire; certains carrefours voient se croiser des axes de longue portée. Pour autant, la matérialité de la continuité de ces axes pose problème : l'unité d'un axe de communication perçu dans l'espace n'est pas nécessairement corrélée avec l'unité constructive et, a fortiori, archéologique d'un tronçon routier. Ainsi, quelles sources solliciter pour identifier ces axes régionaux ? Le croisement des sources et des méthodes est ici fondamental.

La communication proposée, sollicitant des sources archéologiques, épigraphiques et littéraires, entend donc mettre en lumière la multiplicité d'échelles à considérer pour analyser la structure des réseaux routiers grecs antiques, tout en soulignant l'importance fondamentale de l'échelle de la cité dans l'organisation des espaces grecs, bien loin de représenter un obstacle à constitution des réseaux.

mardi 12 mai 2026 (10h-12h)



Un carrefour de voies romaines à Bobigny (Seine-Saint-Denis) : méthode, analyse et inscription dans le réseau viaire antique

Adonis Jeannès¹ et Pauline Susini-Collin²

Mots-Clés : *cardo*, *decumanus*, Bobigny, Parisii, occupation antique, sillon, MNT

La fouille du Prisme à Bobigny de 2016 à 2021, réalisée par l'équipe du bureau du patrimoine archéologique de Seine-Saint-Denis, a permis la découverte d'occupations d'époque gauloise et antique. Un carrefour de voies romaines a été mis au jour et conservé *in situ*. Il s'agit d'un *cardo* (axé nord-sud) et d'un *decumanus* (axé est-ouest) autour desquels plusieurs bâtiments s'articulaient, dont certains de grandes dimensions. Le site se démarque par un nombre conséquent de structures archéologiques (plus d'un millier) et par des quantités de mobiliers remarquables (ex : 1,5 tonne de céramique).

Le *decumanus* a été repéré sur plus de 100 m lors de la fouille, et nous savons que les voies mesuraient cinq mètres de large. Le revêtement de ces voies est constitué de cailloutis, avec des pierres de plus grande taille au niveau des bordures. Les voies sont bordées de fossés, permettant l'écoulement des eaux de pluie depuis le sommet de la voie, situé au centre. La présence de traces de sillon de charrette vient renforcer l'hypothèse de voies permettant le transport de marchandises et d'une possible fonction commerciale. Les clous de chaussures exhumés lors du nettoyage sont, quant à eux, des vestiges laissés par les piétons ayant emprunté ces voies.

¹ Bureau de l'archéologie départementale de la Seine-Saint-Denis — Département de la Seine-Saint-Denis | ajeannes@seinesaintdenis.fr

² Bureau de l'archéologie départementale de la Seine-Saint-Denis — Département de la Seine-Saint-Denis | psusini@seinesaintdenis.fr

Les voies ont été nettoyées à la main par les archéologues, puis étudiées. L'équipe a notamment fait appel à un drone pour la réalisation d'un modèle numérique de terrain (MNT) et la prise de photographies verticales. Après les analyses réalisées sur le terrain, les vestiges de ces voies ont été « encapsulés » puis recouverts lors des travaux afin d'être conservés sur place.

Le travail sur ce carrefour est en cours et nous cherchons à répondre à plusieurs interrogations : Comment s'intégrait ce cardo et ce decumanus dans le réseau viaire régional ? Comment étaient-ils entretenus ? Quelles ont été les motivations pour construire un tel aménagement sur ce site ?

Le sujet de la communication sur ce travail en cours présentera les méthodes archéologiques

utilisées pour le traitement de ce vestige particulier ainsi que les pistes de réflexion quant à la construction, l'entretien et l'utilisation de ce carrefour de voies.

Le système routier mycénien en Argolide (Grèce) à travers l'usage du SIG et de la cartographie historique.

Alexandre Valette¹

Mots-Clés : Least Cost Path Analysis, Routes, Argolide, Mycènes, Âge du Bronze Récent

L'intérêt pour les routes mycéniennes s'est manifesté dès les premières fouilles en Argolide, permettant de dévoiler l'existence de routes aux alentours de Mycènes (Steffen B. et al., *Karten von Mykenai: auf Veranlassung des Kaiserlich Deutschen Archäologischen Instituts aufgenommen und mit erläuterndem*, 1884.). Depuis, les études se sont principalement concentrées sur les fonctions des routes et sur la capacité des états mycéniens à contrôler un large périmètre, dans une logique d'opposition intra/inter-régionale (Hope Simpson R., « The Mycenaean Highways », *University of Toronto Press*, XLII, 2, 1998, p. 239-260 ; Jansen A. G., « Bronze Age Highways at Mycenae », *Echos du Monde Classique : Classical Views*, 41, 1, 1997, p. 1-16 ; Efkleidou K., « Walking your Way to Death. Exploring the relation between the location of Mycenaean Chamber Tombs and Roads in the Argolid », *Open Archaeology*, 5, 2019, p. 484-504.).

Du fait de l'importance des vestiges préservés, de l'intensité et de l'ancienneté des recherches, l'Argolide est la région la mieux connue concernant les routes mycéniennes. Il s'agit d'une région singulière du fait de la présence de deux palais dans une zone réduite, la plaine argienne, dont l'indépendance et le contrôle de territoires séparés restent débattus. Cependant, l'absence de localisation précise sur les cartes, jointe à

¹ Archéologies et Sciences de l'Antiquité, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Université Paris 8 Nanterre, ministère de la Culture et de la Communication, Centre National de la Recherche Scientifique | valette.alexandre02@gmail.com

l'intensification de l'agriculture et de l'urbanisme, limitent l'identification de ces routes aujourd'hui.

Plusieurs travaux récents proposent l'utilisation d'un Système d'information géographique couplé à l'outil des chemins de moindre coût (LCP), exploitant l'analyse de la mobilité et la cartographie historique, afin de reconstituer les réseaux routiers. Si l'outil a ses limites, il permet d'obtenir des résultats stimulants pour reconstituer des tracés disparus. Cette proposition de communication a pour objectif de mettre à profit cet outil pour l'Argolide, couplé aux relevés effectués sur le terrain et à l'étude des vestiges en portant une attention toute particulière aux pentes. Les cartes anciennes et récentes permettent de comparer les résultats obtenus. À terme, il s'agit d'appliquer cette méthode à d'autres régions grecques, où aucun vestige de route mycénienne ne nous est parvenu.

L'expérience du pèlerin médiéval en Occitanie (XIIe-XVe siècle) : une approche par l'archéologie expérimentale.

Corentin Olive¹

Mots-Clés : histoire médiévale, archéologie, archéologie expérimentale, thèse, Anthropologie, Documentaire, Géographie

Ce projet de thèse s'attache à étudier la condition des voyageurs médiévaux au moyen d'un travail d'immersion historique, réalisé en habits de pèlerins du Moyen Âge entre les années 1100 et 1500. À travers plusieurs expériences de terrain menées sur des itinéraires médiévaux identifiés grâce aux récits de voyageurs contemporains et aux données archéologiques, l'objectif est de comprendre comment et où se déplacent les pèlerins à pied.

Les parcours sélectionnés mènent à la fois vers les grands sanctuaires du monde chrétien, comme Saint-Jacques-de-Compostelle, mais également vers des sanctuaires plus locaux et régionaux situés dans le sud de la France.

L'enjeu de cette recherche est de restituer le contexte réel de ces voyageurs, ancré dans un territoire en constante évolution, afin de mieux comprendre leurs capacités de déplacement, leurs contraintes et les solutions qu'ils mettaient en œuvre. Les tests de terrain visent ainsi à déconstruire les mythes et approximations accumulés au fil des dernières décennies et à redonner vie à ces hommes et femmes du Moyen Âge. Il s'agit également de mettre en évidence la diversité des trajets et des itinéraires empruntés, tout en les recontextualisant grâce aux flux de voyageurs, la continuité dans le temps et leur localisation précise.

Ce travail mobilise plusieurs disciplines qu'il convient de croiser :

¹ École des hautes études en sciences sociales — CIHAM (UMR 5648) | korentinolive@gmail.com

- histoire : récits historiques, iconographie du pèlerin, analyse de la littérature scientifique produite depuis plus d'un siècle ;
- archéologie : étude du mobilier funéraire lié aux pèlerins (coquilles, enseignes, bourdons, etc.) ;
- cartographie ancienne : utilisation de cartes et cadastres pour retracer des étapes existantes ou disparues, parfois recouvertes par des infrastructures modernes.

En parallèle du processus de recherche, une reconstitution des accessoires et costumes médiévaux sera réalisée. L'ensemble du matériel sera fabriqué artisanalement, et les méthodes de fabrication seront documentées. Les expérimentations de terrain sur les itinéraires définis débuteront à la fin de l'année 2026. Quelques volontaires participeront à certaines de ces phases expérimentales, permettant de comparer différents profils de voyageurs et de recueillir témoignages et retours d'expérience.

Au cours des différents voyages expérimentaux, des grilles d'évaluation seront régulièrement complétées pour consigner :

- le détail des itinéraires, distances et étapes ;
- l'usure de l'équipement, les réparations et remplacements nécessaires ; l'efficacité du matériel selon les conditions de voyage ;
- la quantité de nourriture transportée et son réapprovisionnement ; les conditions météorologiques et saisonnières ;
- les effets du voyage sur le corps (sommeil, fatigue, blessures) ;
- la morphologie, la topographie et l'analyse spatiale des itinéraires ; l'impact des infrastructures et éléments modernes sur l'immersion.

Ce projet de recherche doit aboutir à la production d'un épisode documentaire mêlant restitution historique, état des connaissances, séquences immersives, cartographies explicatives et retours d'expérience.

IMP CAES
AELIO HADR
ANUS ANTON
PIO P P
TRIB POT VI
COS III
M P HII

vendredi 5 juin 2026 (10h-12h)

Un évènement géohistorique méconnu : l'ouverture au début du XIX^e siècle d'un axe caravanier au Sahara oriental.

Laurent Gagnol¹

Mots-clés : géohistoire, Sahara, caravane, échange transsaharien, XIX^e siècle.

Le Sahara oriental a longtemps été représenté en blanc sur les cartes européennes, à la fois parce qu'il a été que tardivement parcouru par les explorateurs et parce qu'il était et reste essentiellement (mais relativement) un espace désertique vide, marqué par une extrême aridité et quasiment inhabité. Le désert Libyque peut en effet être qualifié d'empty quarter saharien, pour reprendre l'expression de Wilfried Thesiger (1959). Il s'agit d'un des fuseaux nomades identifiés par Théodore Monod (1968) dans sa modélisation du Sahara structurée d'est en ouest par ce qu'il appelle des fuseaux méridiens, qui alternent entre fuseaux pleins et fuseaux vides, selon qu'ils sont habités et parcourus ou non par un des trois grands groupes de nomades chameliers sahariens (Toubous, Touaregs, Maures). Ainsi, plus à l'ouest du fuseau « plein » nilotique, vient le fuseau vide du désert libyque.

Néanmoins, au nord comme au sud du désert Libyque, se sont succédé historiquement des constructions politiques étatiques (Empires, Royaumes, cités-États, etc.) avec une grande vocation commerciale à l'échelle transsaharienne. Il s'agit, au nord, de la Cyrénaïque (actuelle Libye) et de la chaîne d'oasis depuis le Fezzan à l'ouest jusqu'aux oasis égyptiennes à l'est (Siwa, etc.). Au sud, il s'agit en particulier du Royaume du Waday (actuel Tchad) et du Darfour (actuel Soudan), qualifiés parfois d'Empires, puisqu'ils rassemblaient des groupes ethniques différents autour d'une capitale, siège

¹ Laboratoire Textes et Cultures, Université d'Artois | laurent.gagnol@univ-artois.fr

du pouvoir. Entre ces constructions politiques sédentaires vivaient des groupes nomades, plus ou moins soumis ou indépendants, alliés ou antagonistes, qui jouaient le rôle d'intermédiaires, de convoyeurs et du guides pour le compte des commerçants qui contournaient le désert Libyque, réputé infranchissable pour les grandes caravanes.

Cette structuration a été bouleversée au début du XIX^e siècle avec l'ouverture d'une piste transsaharienne passant au travers du désert Libyque afin de relier directement deux points d'aboutissements des caravanes : le port méditerranéen de Benghazi en Cyrénaïque (actuelle Libye) à la ville sahélienne d'Abéché, capitale du Waday (actuel Tchad). Et cet événement géohistorique majeur pour le Sahara oriental, quoique méconnu aujourd'hui, a été de façon inattendue relativement bien documentée à l'époque ou presque, par des explorateurs se situant au même moment en Égypte, par des explorateurs qui se sont rendus au Waday quelques décennies plus tard et surtout par un orientaliste, diplomate et aventurier français qui a effectué des enquêtes précises à ce sujet, en se déplaçant auprès de certains des acteurs au Caire, à Benghazi et Awjila en 1846. Il est donc possible de reconstituer de façon détaillée les étapes de l'ouverture lors de l'hiver 1809/10 du dernier axe caravanier saharien : les tâtonnements quant au trajet, les acteurs en présence, les effets de son développement, son apogée et sa disparition rapide avec la conquête coloniale française de ce qui deviendra le Tchad (prise d'Abéché en juin 1909). Cet épisode aura donc duré un siècle. Il a l'intérêt de documenter l'ouverture, le développement et le déclin d'un axe caravanier transsaharien et peut servir de grille d'analyse pour d'autres régions sahariennes et pour des périodes plus anciennes beaucoup moins bien documentées.

Une histoire socio-environnementale de la route. « Dé-tracer » et « re-tracer » les routes de montagne (XIX^e — XXI^e siècles)

Emma-Sophie Mouret¹

Mots-clés : route, tracé, montagne, aménagement du territoire, environnement, foncier, risque, service vicinal

La présentation s'intéresse aux tracés de routes construites au XIX^e siècle en montagne. Il s'agit d'étudier le processus de définition du tracé d'une route en tant qu'étape cruciale de la dynamique d'aménagement routier du territoire. Le choix du tracé provoque en effet une extraordinaire mise en tension entre différents acteurs à des échelles variées, avant même que la route ne soit construite.

Considéré comme la direction que suit le déploiement de la route entre ses deux terminaux, le tracé exprime l'attention portée à certains intérêts, il spatialise les pouvoirs qui s'appliquent sur les routes et il donne sa cohérence à un réseau. Cette présentation prend l'exemple des tracés des routes vicinales. En créant ce service, la Loi Thiers Montalivet de 1836 instaure une administration départementale œuvrant à l'aménagement routier des campagnes françaises. Le service vicinal est à l'origine de milliers de kilomètres de routes construites au XIX^e siècle. Cet élan aménagiste suscite de nombreux projets et donc la définition de nouveaux tracés routiers. Ce contexte permet d'analyser les projections des acteurs en fonction des possibilités d'orientation des tracés et de caractériser les paramètres politiques et socio-environnementaux en jeu. Le temps long, de 1820 à 2020, permet de comprendre que le tracé -même s'il a disparu—, a des conséquences territoriales sur la longue durée.

¹ Territoire, environnement, santé — Laboratoire de Recherche Historique Rhône-Alpes (UMR 5190 LARHRA) Maison des Sciences de l'Homme Lyon — Saint-Étienne
| emma-sophie.mouret@inrae.fr

Cette réflexion se focalise sur les routes de montagne des Alpes françaises. Le cadre montagnard est reconnu par les sciences sociales comme un terrain propice aux mécanismes de mutation des sociétés. Les contraintes physiques sur les déplacements opèrent un rôle amplificateur (1). C'est un autre modèle de compréhension des mobilités (2). Cette présentation articule les apports de l'histoire des transports en termes d'analyse technique et économique, aux aspects socio-culturels de l'histoire des mobilités (3). S'ajoutent les perspectives de l'histoire de l'environnement (4), au sujet des conflictualités environnementales. Les archives des services de voirie sont mobilisées ainsi que les archives municipales et la presse ancienne et contemporaine. L'analyse de ces sources autorise des questionnements concernant les enjeux relatifs aux tracés routiers au XIX^e siècle ainsi qu'au sujet des impacts socio-environnementaux que peuvent avoir ces tracés, jusqu'au XXI^e siècle. Trois pistes de réflexion permettent de répondre à ces problématiques. Il est d'abord intéressant d'expliquer comment les routes modernes du XIX^e siècle se substituent aux chemins muletiers. Il s'agit ensuite d'étudier les conflits environnementaux suscités par ces nouveaux tracés. Enfin, les tracés marquent les territoires même lorsqu'un projet n'aboutit pas. Une « mémoire des tracés » s'observe alors sur plusieurs siècles.

Bibliographie :

M. Attali, A.-M. Granet-Abisset (dir.), *Innovation en territoire de montagne, le défi de l'approche interdisciplinaire*, Grenoble, PUG, 2014.

É. Faugier, M. Flonneau, « Les mobilités urbaines et rurales : complémentarités, divergences, XIX^e-XXI^e siècle », in Louis Baldasseroni, Etienne Faugier, Claire Pelgrims (dir.), *Histoire des transports et des mobilités en France*, Paris, Armand Colin, 2022.

M. Flonneau, V. Guigueno (dir.), *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?*, Rennes, PUR, 2009.

B. Caritey, F. Jarrige, et H. Marchal, « Penser les infrastructures des mondes automobiles : autodromes et circuits », *Territoires contemporains*, 2022.

Les plans d'alignement franciliens : un gisement documentaire méconnu au service de l'histoire de l'aménagement

Kamel Amichi¹

Mots-Clés : Plans d'alignement, Urbanisme, Archives départementales, Banlieue parisienne

Le plan d'alignement est un acte administratif qui fixe la limite entre le domaine public routier et les propriétés riveraines. Si les Archives nationales conservent les plans réalisés entre 1815 et 1855, les Archives départementales offrent des collections plus complètes. C'est le cas dans le Val-de-Marne, où un ensemble de 80 groupes de plans, produits par les Ponts-et-Chaussées, puis la DDE entre 1801 et 1981, témoigne de deux siècles d'évolution urbaine du Sud-est parisien. Malgré cette richesse, cette source demeure sous-exploitée.

Une source pérenne aux usages à définir

Cette typologie documentaire se distingue par sa stabilité : pendant près de deux siècles, les plans et leurs autorisations associées ont conservé des formats et des logiques structurelles identiques. Cette continuité facilite l'étude de leur contenu : limites administratives, frontières entre domaines public et privé, identité des propriétaires, tracés des chaussées, plantations d'alignement ou encore plans coupes d'ouvrages d'art.

Longtemps utilisés pour l'instruction des permissions de voirie, ces documents révèlent un dialogue diachronique entre les générations de techniciens. Les plans originaux du XIX^e siècle ont souvent été enrichis d'annotations et d'autorisations d'urbanisme au XIX^e siècle.

¹ Directrice des Archives départementales du Val-de-Marne | kamel.amichi@valdemarne.fr

Cependant, si ces plans constituaient un outil de travail fondamental pour la gestion urbaine, ils ne semblent plus consultés en tant que documents d'archives et sont supplantés par les plans cadastraux ou les atlas. Quels usages pourrait-on dégager de cette source ?

Le défi du classement : construire une généalogie routière

Le traitement de ces archives soulève l'enjeu d'une généalogie routière : quel numéro de route choisir pour la description ? Le réseau routier de la banlieue parisienne a connu d'innombrables renumérotations entre le XIX^e et le XIX^e siècle. Les plans eux-mêmes portent souvent les traces de ces changements. Pour assurer une cohérence, le principe retenu consiste à classer et décrire les documents selon le numéro de route le plus récent figurant sur le plan. Toutefois, cette méthode oblige l'utilisateur à connaître l'historique des changements de numéros pour retrouver un plan.

Des outils existent pour dresser une concordance des numéros de routes. Cependant, il est d'abord nécessaire de croiser les sources numérisées, mais dispersées : plans historiques numérisés sur le portail Gallica de la Bibliothèque nationale de France (BnF), outils de datavisualisation comme « Cassini » de l'atelier parisien d'urbanisme (APUR), ou encore les ressources collaboratives spécialisées, telles que WikiSara.

D'ailleurs, il n'a pas été possible d'établir de tableau de concordance, à l'instar des anciens et nouveaux noms de rue par exemple. Une route ou même une de ses portions peut évoluer dans le temps en prenant plusieurs numéros. La solution la plus viable serait de se doter d'un instrument de recherche sous la forme d'un SIG, mais c'est une compétence qui dépasse, pour l'instant, le savoir-faire de l'archiviste.

Sur la trace des routes anciennes : des chemins historiques aux réseaux piétons du quotidien

Remy Huon¹

Les chemins, sentiers et venelles sont des voies idéales pour les modes actifs, que ce soit dans un but utilitaire ou de loisir.

Ces dernières années, un véritable regain d'intérêt de la population se manifeste pour les chemins et sentiers, notamment pour les déplacements quotidiens. Il existe en effet au sein de la population une prise de conscience des limites du « tout à la voiture » : engorgement du réseau, pollutions sonore et atmosphérique, changements climatiques... La population est demanderesse de voies appropriées pour se déplacer autrement, et notamment à pied et à vélo. De plus, ces modes de déplacements actifs présentent de nombreux avantages en termes de santé publique ou encore d'autonomie des enfants et des personnes non motorisées.

Quelle meilleure manière de connaître son territoire que par la marche et grâce aux chemins et sentiers publics ?

L'une des missions de l'association belge « Tous à Pied » est le (re)déploiement d'itinéraires pour les piétons, en utilisant un maximum de chemins et sentiers existants et/ou disparus. Le projet se divise en trois étapes clés.

La première étape est la réalisation d'inventaires exhaustifs des chemins et sentiers d'un territoire, généralement une commune ou un groupement de communes. L'analyse de la situation de droit consiste tout d'abord à cartographier l'ensemble des voiries publiques ou privées, en y intégrant différentes caractéristiques juridiques, notamment le statut de la voirie à

¹ Géographe — urbaniste, chargé de mission mobilité — Tous à pied | remy.huon@tousapied.be

l'Atlas des communications vicinales de 1841 (la référence juridique wallonne), sa situation au plan parcellaire cadastral et dans les éventuelles opérations d'aménagements fonciers ruraux. C'est un véritable travail de recherche sur les routes anciennes qui est ainsi mené, en compilant les différentes évolutions du réseau depuis la création de la Belgique. Ensuite, l'inventaire de terrain permet de connaître l'état de toutes les petites voiries publiques (chemins, sentiers, venelles, etc.) et d'en relever leurs caractéristiques propres. Celui-ci est généralement réalisé par des citoyens bénévoles formés, qui parcourent le territoire à l'aide d'outils transmis par Tous à Pied. L'ensemble de ce travail est compilé dans une cartographie numérique complète et une base de données reprenant les caractéristiques de chaque tronçon inventorié.

La deuxième étape de l'étude vise à concevoir, avec l'aide de la population, un maillage structure permettant de relier les villages et les quartiers entre eux, mais également les principaux pôles d'activités (administration communale, écoles, gares et points d'arrêt TEC, pôles touristiques, etc.). Les itinéraires retenus ont pour objectif principal de créer un réseau adapté prioritairement aux déplacements utilitaires, avec des itinéraires balisables à court terme, mais aussi à moyen terme (nécessitant des aménagements ou des procédures diverses).

La troisième étape consiste à concevoir un plan de balisage. La signalisation constitue un élément indispensable à la mise en œuvre d'un projet de réseau de mobilité active, car elle en assure la visibilité et la promotion.

In fine, c'est un véritable réseau de cheminements pour les piétons qui est créé par et pour les usagers.

