

Thomas SZABÓ

ROUTES DE PÈLERINAGE, ROUTES COMMERCIALES ET ITINÉRAIRES EN ITALIE CENTRALE *

Nul doute que notre image du réseau routier médiéval ne soit déterminée par la représentation qu'en donnent, seuls pendant de longues périodes, les voyages à motivation religieuse, et que les premières informations concernant le lointain négoce n'apparaissent relativement tard. On en arrive ainsi à devoir procéder à des recoupements de telle sorte que nous forgeons encore nos représentations des routes des XII^e-XIII^e siècles, au moment de la révolution commerciale du Moyen Age, à l'aide des récits de pèlerinage ¹, alors que le temps avait changé et exigerait une autre image. Il devrait donc valoir la peine de réfléchir sur la manière dont se forme notre connaissance des grandes voies commerciales médiévales, sur la mesure dans laquelle elles méritent leur nom — si tant est qu'elles en aient un — et sur ce que les récits

* Je remercie mon collègue Joseph Morsel (Mission Historique Française en Allemagne) pour sa traduction.

1. Pour une critique de la notion de « route de pèlerinage », cf. J. Hubert, « Les routes du moyen âge », dans *Les routes de France depuis les origines jusqu'à nos jours*, Paris, Association pour la Diffusion de la Pensée Française, 1959, p. 45 : « L'expression "route de pèlerinage" est récente. Elle laisse entendre qu'il y aurait eu en France — comme dans le Nord de l'Espagne — des routes ou des portions de route spécialement aménagées pour les pèlerins se rendant à Saint-Jacques-de-Compostelle. [...] S'il n'a pas existé en France de "routes de pèlerinage" au sens propre du terme, il y eut de tout temps des itinéraires ou de simples énumérations de gîtes d'étape qui étaient enseignés aux voyageurs par des écrits ou par la notoriété publique » ; cf. aussi R.-H. Bautier, « La route française et son évolution au cours du Moyen Age », rééd. dans *Id.*, *Sur l'histoire économique de la France médiévale. La route, le fleuve, la foire*, Variorum, 1991, p. 74 : « on a trop souvent cru que tout le système routier français au Moyen Age était constitué par les "routes de pèlerinage" sinon, comme dans l'Espagne du Nord-Ouest, par les "chemins de Saint-Jacques" ».

de voyage dont nous tirons nos informations peuvent encore nous apprendre. C'est ce que l'on tentera de faire ici avec l'exemple de la *via francigena*, la plus connue des grandes routes d'Italie, et ce notamment du point de vue de son tronçon toscan. Nous reviendrons ensuite sur les itinéraires de pèlerins mentionnés et sur la structure de leurs informations.

C'est à l'Autrichien Julius Jung que revient sans conteste le mérite de l'« invention » de la *via francigena* pour la recherche moderne. Au cours de ses recherches sur l'Italie centrale et l'époque lombarde, il a découvert dans des éditions de sources anglaises un itinéraire datant de 990. Il a publié en 1904 un article à ce sujet, « L'itinéraire de l'archevêque Sigeric de Cantorbéry et la route de Rome à Lucques par Sienne »². Comme l'indique déjà le titre, la description du trajet correspondait au retour du dignitaire anglo-saxon de Rome, où il était allé recevoir le *pallium*. L'itinéraire consistait en une liste introduite par le titre *Iste sunt submansiones de Roma usque ad mare*³ et comportant les noms de 79 lieux dans lesquels l'archevêque avait passé la nuit au cours de son voyage. A la suite d'une mention siennoise de 1216, Jung désigna cette portion de route *via francesca*⁴.

Dans les années 20 et 30, deux historiens locaux siennois ont repris ce sujet, et ce sont leurs travaux qui ont donné au trajet son nom définitif — en partie justifié comme nous le verrons — de *via francigena*. Chez le premier des deux, Mattone-Vezzi, la nomenclature de la route était encore changeante : le titre de l'article — dans lequel il présentait deux témoignages du XI^e siècle désignant la route comme *strata romea* et lui ayant permis d'en préciser le trajet en deux points — était en effet « La portion de la route romaine ou franque dans le Val d'Elsa »⁵. Le second auteur, Venerosi-Pesciolini, s'est quant à lui attaché au nom de *via francigena*, a trouvé d'autres indications sur la route et lui a ensuite consacré un opuscule intitulé « La route franque dans le *contado* de Sienne aux XIII^e-XIV^e siècles »⁶.

2. « Das Itinerar des Erzbischofs Sigeric von Canterbury und die Straße von Rom über Siena nach Luca », *Mitteilungen des Österreichischen Instituts für Geschichtsforschung*, 25 (1904), p. 1-90.

3. *Memorials of saint Dunstan archibishop of Canterbury*, éd. W. Stubbs (Rerum britannicarum medii aevi scriptores, Roll series, 63), p. 392.

4. Jung, « Itinerar... », *op. cit.*, p. 88 : « *via francesca* ».

5. E. Mattone-Vezzi, « Il tratto valdelsano della via Romea o Francesca », *Bullettino senese di storia patria*, 30 (1923), p. 156-162.

6. G. Venerosi-Pesciolini, « Tracce della strada Francigena sulle pendici orientali del Monte Maggio », *Bullettino senese di storia patria*, n. s. 1 (1930), p. 432-441 ; *Id.*, « La strada francigena nel contado di Siena nei Secoli XIII-XIV », « La Diana », Siena, 1933.

Cette étude de Venerosi-Pesciolini parue en 1933 a conféré pour la première fois la densité du réel à une route connue jusqu'alors seulement par une liste d'étapes et quelques informations éparses. Le chercheur siennois a attiré l'attention sur d'autres trajets confirmant l'existence de la route, comme celui de l'abbé islandais Nikulás de Munkathverá en 1154⁷, celui de l'abbé Adalbert de Stade au milieu du XIII^e siècle, et encore deux autres descriptions de chemins, qu'il a tous ensemble utilisés pour reconstituer le tronçon siennois de la route. L'auteur en question a en outre mis la main, dans les Archives d'État de Sienne, sur toute une série de sources qui indiquent le parcours de la route sur le territoire siennois et témoignent des mesures prises par la commune pour son entretien. Venerosi-Pesciolini a enfin révélé la présence de quelques hôpitaux le long de la route, qui la caractérisaient donc comme chemin de pèlerinage. Mais cette route n'a pas seulement gagné grâce aux travaux de l'historien siennois une certaine densité en tant que route, elle a aussi été dans le même temps identifiée comme étant la plus importante route siennoise et toscane.

L'intérêt de la recherche, qui était jusqu'alors entièrement concentré sur le tronçon toscan, a été pour la première fois élargi à tout le trajet de la route par le chercheur américain Francis Peabody Magoun, dans les années 40. Magoun a publié trois articles les uns à la suite des autres, dans lesquels il identifiait les 79 étapes de l'itinéraire de Sigeric et les 88 étapes du voyage que l'abbé islandais Nikulás avait effectué en 1154 à travers le Danemark, l'Allemagne, la Suisse et l'Italie⁸.

En 1950, Otto Springer a signalé un itinéraire islandais du début du XIV^e siècle, figurant dans ce qu'on appelle le *Hauksbók* et décrivant le chemin de la Norvège à Rome en passant par le Danemark, l'Allemagne et le Brenner⁹.

En 1957, Albert d'Haenens a étudié un cinquième itinéraire, figurant dans les textes de l'abbé de Saint-Martin de Tournai, Gilles li Muisis, qui était allé à Rome à la suite de la proclamation de l'année sainte de 1300¹⁰.

7. Venerosi-Pesciolini, « Francigena », *op. cit.*, p. 6 se prononce pour 1159.

8. F.P. Magoun, « The Rome of two northern pilgrims: archbishop Sigeric of Canterbury and abbot Nikulás of Munkathverá », *The Harvard Theological Review*, 33 (1940), p. 267-289 ; *Id.*, « An English Pilgrim-Diary of the Year 990 », *Mediaeval Studies*, 2 (1940), p. 231-252 ; *Id.*, « The Pilgrim-Diary of Nikulás of Munkathverá: The Road to Rome », *Mediaeval Studies*, 6 (1944), p. 314-354.

9. O. Springer, « Mediaeval Pilgrim Routes from Scandinavia to Rome », *Mediaeval Studies*, 12 (1950), p. 92-122.

10. A. d'Haenens, « Gilles li Muisis, pèlerin de la première Année sainte (1300). Itinéraire et impressions de voyage », *Bulletin de l'Institut historique belge de Rome*, 30 (1957), p. 31-49.

Enfin, il nous faut encore évoquer ici Yves Renouard, qui avait décrit dans les années 60 le chemin de Rome à partir de la France sur la base de deux autres relations de voyage : celui de l'archevêque de Rouen Eudes Rigaud, en 1254, et celui du marchand Barthélemy Bonis de Montauban à l'occasion de la deuxième année sainte en 1350 ¹¹.

Cet inventaire des itinéraires de pèlerins n'est pas exhaustif, mais il rassemble les noms principaux. Il faudrait le compléter avec des sources narratives et autres qui mentionnent également des voyages à Rome et dont on peut attendre d'aussi bonnes informations que celles des itinéraires. Je passe sur leur détail et me contente de renvoyer aux travaux que Renato Stopani a publiés à ce sujet ces dernières années ¹². Ce qui nous intéresse ici n'est en effet pas un nouvel accroissement du nombre des itinéraires offerts à la recherche, mais bien plutôt ce que ces itinéraires nous disent de la soi-disant « Route Franque ».

Lorsque l'on superpose les descriptions de tronçons issues de quatre siècles différents, on obtient, en provenance d'Europe du Nord, un faisceau de routes qui se dirigent vers l'Italie en cinq ou six rameaux, convergent en Haute Italie, forment encore deux branches en Toscane, pour ensuite se rejoindre et n'en plus former qu'une seule. Nous avons donc affaire en réalité, c'est là un premier résultat, non pas à une seule route, mais à tout un faisceau de routes qui convergent vers un seul et même but, Rome. Sous cet aspect de faisceau routier ramifié, la *via francigena* est très proche du *camino de Compostela* menant à Santiago. On peut compléter ce premier résultat en ajoutant qu'en sa section toscane, la route ne possédait pas, entre le X^e et le XII^e siècles, de tracé permanent, mais que son parcours a légèrement varié au moins trois fois.

En ce qui concerne le nom de *via francigena*, il est pour la première fois attesté au IX^e siècle en Toscane méridionale. A partir du XI^e siècle s'y ajoutent des témoignages de la région de Sienne et du Piémont, puis d'autres régions d'Italie à partir du XII^e siècle. Tous ces témoignages concernent des voies qui nous sont par ailleurs déjà connues sur la base des itinéraires; si

11. Y. Renouard, « Routes, étapes et vitesses de marche de France à Rome au XIII^e et au XIV^e siècle d'après les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthélemy Bonis (1350) », dans *Studi in onore di Amintore Fanfani*, vol. III, Milano, 1962, p. 405-421.

12. R. Stopani, *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Firenze, 1984 ; *Id.* (dir.), *La via Francigena nel senese. Storia e territorio*, Siena, 1985 ; *Id.*, « Gli itinerari della via Francigena nel senese: fonti scritte e testimonianze storico-territoriali », dans R. Stopani (dir.), *La via Francigena nel senese. Storia e territorio*, Siena, 1985, p. 9-21 ; *Id.*, *Le grandi vie di pellegrinaggio del medioevo. Le strade per Roma*, Firenze, 1986 ; *Id.*, *Le vie di pellegrinaggio del medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostella. Con un'antologia di fonti*, Firenze, 1991.

ces témoignages avaient cependant constitué notre seule source d'information sur la route, ils n'auraient fourni qu'une image très fragmentaire de son parcours.

Il faut cependant signaler que le nom de *via francigena* n'était pas la seule manière de désigner notre route. On trouvait en effet d'autres noms en concurrence avec lui. On trouve ainsi dans la région de Sienne en 1016 la désignation *strata romea s. Petri de Ruma*¹³ et l'on peut encore trouver par la suite dans le Siennois toute une série de témoignages en faveur de *via* ou *strata romea*. Ce nom se rencontre d'ailleurs aussi en Italie du Nord, là encore aussi pour des portions de route qui nous sont connues comme « route franque ». On peut ainsi maintenir que *via francigena* et *via* ou *strata romea* étaient deux noms différents pour une seule et même chose et qui étaient apparemment utilisés parallèlement et alternativement.

Le nom de *strata romea* est clair et ne nécessite aucun éclaircissement : il désigne le chemin vers Rome. Celui de *via francigena* est moins transparent, car il ne permet pas de savoir s'il s'agit de la route des *Francigeni*, c'est-à-dire empruntée par les gens qui viennent de France, ou bien de la route vers la France, vers les Français. En faveur de la première interprétation, on trouve un témoignage isolé de 876, donc de l'époque carolingienne, dans l'entourage du monastère impérial S. Salvatore, sur le Monte Amiata, où ces étrangers étaient certainement souvent accueillis. En faveur de la seconde interprétation, à savoir la route qui mène aux Français, on trouverait le fait que la désignation ne devient fréquente qu'à partir du XII^e siècle et est ainsi fortement attestée à l'époque des Croisades et du développement des relations commerciales avec la France. Il est significatif que les itinéraires de pèlerins désignent tous plus ou moins explicitement la route comme « chemin de Rome », comme celui de Sigeric (990), qui parle des *submansiones de Roma usque ad mare*¹⁴ ; celui de l'abbé islandais Nikulás de Munkathverá (1154), qui indique une distance en se référant aux dires de *romferlar*, c'est-à-dire des « voyageurs (pèlerins) allant à Rome »¹⁵ ; celui d'Adalbert de Stade, qui fait découler la description du trajet de la prière *bone Tirri, Romam ire volo, expedias me de itinere*¹⁶ ; l'itinéraire islandais du début du XIV^e siècle, enfin, qui indique le *wegur til Róms*¹⁷, c'est-à-dire le chemin

13. *Codex diplomaticus Amiatinus. Urkundenbuch der Abtei S. Salvatore am Monte Amiata von den Anfängen bis zum Regierungsantritt Papst Innozenz III. (736-1138)*, vol. II, éd. W. Kurze, Tübingen, 1982, p. 124 nr. 248.

14. Cf. *supra*, p. 132.

15. Kr. Kålund, *Alfraedi Islenzk*, Copenhague, 1908, p. 13.

16. *Annales Stadenses* (Monumenta Germaniae historica, Scriptores, XVI), Hanovre, 1859, p. 335.

17. Springer, « Medieval pilgrims routes... », *op. cit.* p. 104.

pour Rome — pour se limiter à ces quelques exemples. A long terme, c'est cet usage des pèlerins, qui demandaient sans cesse qu'on leur indique le chemin menant à Rome, qui semble s'être imposé, refoulant ainsi la désignation de *via francigena* au profit du nom de *via* ou *strata romea*. Au XV^e siècle, la « Route Franque » ne s'appelle, en Toscane, pratiquement plus que *via romea*, et cette route porte encore ce nom sur les cartes du XIX^e siècle. C'est probablement au cours de notre siècle qu'elle a été rebaptisée Via Cassia, en tout cas au moment du fascisme.

Pour ce qui est de l'insertion de la route dans le réseau hérité des voies antiques, l'étude de son tronçon toscan l'a fait apparaître comme une voie nouvelle, due aux Lombards. On a en effet remarqué que les itinéraires du Bas-Empire — la *Tabula Peutingeriana*, ce rouleau de parchemin de 6 mètres de long et de 60 centimètres de large qui représente les grandes routes de l'Empire Romain au moyen d'une géniale distorsion, et l'*Itinerarium Antonini*, un itinéraire sous forme de liste — ne proposent que deux routes à travers l'Étrurie (la future Toscane) : la Via Aurelia le long de la côte tyrrhénienne et la Via Cassia reliant Rome à Florence par l'intérieur. L'apparition de la *via francigena*, suivant en son début la Via Cassia pour ensuite s'en séparer et filer exactement entre les deux voies romaines vers le Nord, a signifié aussi le déclin des routes plus anciennes, qui n'ont pendant longtemps plus été évoquées du tout.

Toutefois, cet aspect de nouveauté de la route doit être relativisé, dans la mesure où son parcours suivait en fait celui d'une voie antique sur laquelle on n'a certes pas de traces écrites, mais qui a été indirectement déduite d'une part de la toponymie, d'autre part de la distribution de l'habitat. Elle est toutefois nouvelle dans la mesure où elle a été de plus en plus utilisée par les Lombards en tant que route, laquelle permettait d'éviter de s'approcher des territoires byzantins et passait au cœur de leurs possessions d'Italie centrale. Mais elle est également nouvelle dans la mesure où les Lombards dirigèrent vers cette route la circulation en provenance du Nord et allant vers Rome. Ceci peut être observé pour la période finale du royaume lombard, à savoir dans les codifications du roi Ratchis (745-749), dans lesquelles étaient prévus un contrôle sévère des frontières et l'établissement de « passeports » (*sigillum aut epistula regis*) pour les étrangers¹⁸. L'utilisation effective de la route par les pèlerins est courante déjà en 720, comme le montre le cas de l'Anglo-Saxon Willibald cette année là, lequel fit une étape de quelques jours à Lucques alors qu'il se rendait à Rome. Une cinquantaine d'années plus tôt, en 668, l'usage de cette route semble n'avoir pas encore été courant :

18. Cf. G. Tangl, « Die Paßvorschrift des Königs Ratchis und ihre Beziehung zu dem Verhältnis zwischen Franken und Langobarden vom 6.-8. Jahrhundert », *Quellen und Forschungen*, 38 (1958), p. 38-49.

en effet, le futur évêque de Cantorbéry Theodore, qui s'était fait indiquer par un connaisseur le chemin vers la (Grande-)Bretagne, s'embarqua à Rome sur un navire et navigua ainsi jusqu'à Marseille ¹⁹. A en croire cette information, la route des Francs ne se serait établie en tant qu'axe Nord-Sud qu'entre 670 et 720 environ.

J'en arrive maintenant à la question suivante du rapport existant entre les informations sur le réseau routier obtenues dans ces itinéraires de pèlerins et celles que l'on a sur le réseau des grandes routes commerciales.

Nous ne disposons pour l'Italie d'avant 1500, sauf erreur de ma part, d'aucune carte ni de mentions qui puissent nous donner un aperçu satisfaisant du réseau des grandes routes. Nos informations sont certes enrichies par un autre type de source, les relevés de routes établies par des marchands : elles en disent sans aucun doute plus long sur les grandes routes que les itinéraires de pèlerins, mais restent cependant loin de nous fournir une représentation complète du réseau routier. Comme exemple de tels relevés de routes, on peut citer pour le XV^e siècle celui désigné comme « Itinéraire brugeois », qui signale les routes allant de Bruges à l'espace hanséatique, en France et en Italie, ou encore le manuel routier de Jörg Gail de 1563, qui présente les plus importantes routes commerciales européennes — y compris en Italie — dans une perspective nurembergeoise. Pour l'Italie, ces deux sources ne mentionnent pas seulement les axes Nord-Sud, mais également les liaisons Est-Ouest, qui n'ont aucune raison de figurer dans les itinéraires de pèlerins.

Les pratiche della mercatura — ces recueils d'informations commerciales internationales transformés en manuels — utilisées par les marchands italiens pour leurs voyages d'affaires sont un bon complément à ces deux itinéraires internationaux de négociants. Je rappellerai ici l'exemple de la *Pratica della mercatura* de Francesco Balducci Pegolotti ²⁰. Ce manuel réalisé en 1340 est issu de la plume d'un membre et employé de haut rang de la compagnie commerciale des Bardi, qui possédait alors en Europe une multitude de filiales et de correspondants commerciaux. La *Pratica* recense les plus importantes places commerciales d'Italie, de l'espace méditerranéen et d'Europe du Nord ; elle en mentionne les poids, mesures et monnaies usuels et les convertit en unités courantes dans les villes commerciales avec lesquelles les Bardi de Florence étaient en relation. Elle signale en outre les marchandises que l'on pouvait y acquérir, les péages qui devaient y être acquittés, etc. En ce qui concerne l'Italie, c'est tout un réseau de villes pratiquant entre elles des échanges commerciaux et évoquées deux à deux qui nous est ainsi ré-

19. Cf. Beda, *Hist. Eccl.*, IV.1.

20. Francesco Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, éd. A. Evans, Cambridge Massachusetts, 1936.

vélé. Pour se limiter à l'exemple toscan, la *Pratica* évoque ainsi Pérouse-Pise²¹, Venise-Pise, Venise-Lucques²², Ancône-Florence²³ et Florence-Lucques²⁴ en tant que centres commerciaux fortement interconnectés. L'importance des villes maritimes saute aux yeux, dont Pegolotti signale de fait que leur assortiment en marchandises surpasse très largement celui des autres villes.

Le gain d'informations fourni par la *Pratica* par rapport aux relevés marchands de routes consiste d'une part en l'approche de ces liaisons transversales à travers la Toscane que nous ne connaissions jusqu'alors pas, mais d'autre part aussi en la mise en valeur de l'importance des villes portuaires en tant que points de départ ou d'arrivée des flux de marchandises. Si l'on considère maintenant la section toscane de la *via francigena* à partir de Florence selon l'optique de la *Pratica della mercatura* — le seul moyen de comparaison avec les itinéraires de pèlerins —, on voit que Rome, point d'arrivée de cette route, est certes un partenaire avec lequel on peut faire des affaires, mais qui ne peut cependant en aucun cas se mesurer avec des villes comme Ancône, Manfredonia, Barletta, Naples ou surtout Gênes et Venise²⁵.

Si l'on se représente de nouveau le problème méthodologique initialement posé et que l'on s'interroge sur la mesure dans laquelle l'étude des itinéraires de pèlerinage permet de mettre à jour le réseau routier d'une région donnée, on doit admettre que ces itinéraires ne signalent certes pas une seule route mais plusieurs axes parallèles Nord-Sud, mais que ce réseau ramifié n'est pas nécessairement le plus important pour ce qui est de l'économie de la région. D'autre part, on peut aussi conclure de ce qui précède que les itinéraires de marchands de la fin du Moyen Âge et les « Pratiques du négoce » seuls ne sont pas en mesure de nous fournir une image satisfaisante des routes d'une région donnée. Si l'on veut les appréhender dans le détail, il faut recourir à un tout autre genre de source, à savoir les actes de l'administration communale, et reconstruire avec eux les artères de circulation principales de la région.

Les itinéraires de pèlerins ne signalent pas seulement une succession de lieux qui s'ordonnent ainsi en une route et font apparaître des grandes liaisons médiévales, mais ils apportent encore bien d'autres informations. L'iti-

21. *Ibid.*, p. 121.

22. *Ibid.*, p. 147.

23. *Ibid.*, p. 195.

24. *Ibid.*, p. 197.

25. Cf. *ibid.*, p. 195 et 198 pour les villes mentionnées, auxquelles la *Pratica* consacre un passage.

néraire de Sigeric de Cantorbéry, le plus ancien relevé d'étapes, au sens propre du terme, du Moyen Age, a été établi lors d'un voyage à Rome. La particularité de cet itinéraire, qui n'enregistre pas le trajet de Cantorbéry à Rome mais celui du retour — en fait de Rome jusqu'aux côtes de la Manche²⁶ —, semble indiquer que l'archevêque nouvellement élu voulait fixer une fois pour toutes la succession exacte des étapes de ce chemin que ses prédécesseurs avaient déjà suivi et que ses successeurs emprunteraient encore. Les 78 lieux que la liste note sommairement ne correspondent pas au premier chef aux principales agglomérations que le métropolitain de Cantorbéry avait rencontrées sur sa route, mais aux *submansiones*, c'est-à-dire les endroits où il a passé la nuit²⁷. Outre la description du chemin de Rome et l'indication de ce que le trajet demande 79 jours, l'itinéraire était également un guide de voyage pour les principales églises de Rome que chaque pèlerin voulait avoir vues. Avant la description du chemin de retour, il proposait ainsi un circuit raffiné de visite en deux jours, le premier menant de Saint-Pierre au nord de la ville et à l'extérieur, où l'on suivait le pourtour de la ville le long de l'enceinte d'Aurélien, et le second conduisant le visiteur aux principales églises intra-muros²⁸.

Le chemin de Rome islandais du milieu du XII^e siècle, qui rapportait tout autant un voyage effectivement entrepris et a été dicté par l'abbé Nikulás de Munkathverá²⁹, n'indique pas seulement la succession des points de passage mais également la distance qui les sépare les uns des autres, calculée en journées de voyage : au départ de l'Islande, on arrive — si l'on s'en tient à ses indications — en 53 jours à la Ville Éternelle, et à partir du Nord du Danemark, depuis Aalborg, en 46 jours de voyage. Mais ses informations sont par moment incomplètes. A certaines étapes (Aalborg, Montebardone, Altospacio, S. Genesio, Poggibonsi, etc.), il manque l'indication du temps qu'il a fallu pour y arriver ; à certaines autres, on suppose du voyageur l'accomplissement de trop importantes distances en une seule journée (comme par exemple les 80 km de Mayence à Worms).

Mais l'itinéraire de Munkathverá est lui aussi plus qu'un simple guide routier. Il est aussi un petit journal de voyage où sont consignées de courtes annotations pouvant être d'un quelconque intérêt, voire même utiles, à un voyageur prochain. L'abbé fait ainsi noter par exemple que le dialecte

26. Cf. *supra*, p. 132.

27. Sur la *submansio*, cf. *Revised Medieval Latin Word-List from British and Irish Sources*, éd. R.E. Latham, Londres, 1965, p. 459 : « stopping-place ». Niermeyer est plus précis : tout comme Du Cange, il ignore *submansio*, mais traduit *mansio* par « séjour de nuit » : *Mediae latinitatis lexicon minus*, Leyde, 1976, p. 639.

28. Magoun, « The Rome... », *op. cit.*, p. 276-277.

29. *Ibid.*, p. 278.

change entre Verden et Minden ³⁰, qu'à Bâle on quitte le Rhin ³¹ — que le voyageur avait suivi sur plus de 300 km depuis Mayence —, qu'à Vevey, au bord du Lac Léman, se rejoignent les chemins des pèlerins venant du Nord et du Sud de la France, mais aussi d'Angleterre et des Flandres ³², que l'on peut rencontrer de la neige même en juillet au Col du Grand Saint-Bernard ³³, que le Pô doit être franchi entre Pavie et Plaisance ³⁴, que l'hôpital d'Altopascio doit accueillir tout voyageur ³⁵, que les femmes de Sienne seraient particulièrement belles ³⁶ et bien d'autres choses encore. Il ne décrit également pas seulement un mais trois chemins différents vers Rome, signalant au passage les crochets à faire pour accéder à des villes que l'itinéraire ignore, comme ceux qui mènent de Verceil à Milan ³⁷ ou encore de Lucques à Pise — la ville portuaire où arrivent des navires en provenance de Grèce et de Sicile, d'Égypte, de Syrie et d'Afrique du Nord ³⁸. A l'approche de Rome, trois étapes ne sont plus estimées en journées de voyage mais en lieues, tout comme l'est l'extension de la ville, une fois Rome atteinte : elle aurait quatre lieues de long et deux de large. Puis vient la mention d'une série d'églises, sommairement caractérisées et dont les curiosités sont brièvement décrites : il est par exemple dit au sujet de Saint-Jean-de-Latran qu'on y conserve le Sang du Christ et le lait de la Vierge, au sujet de la *Allra Heilagra krikia* — le Panthéon — qu'il est ouvert en haut tout comme le Saint-Sépulcre de Jérusalem, et les dimensions de Saint-Pierre y sont évaluées à 460 pieds de long pour 230 pieds de large ³⁹. Laissant de côté la description qui y est faite ensuite du chemin menant de Rome à la Terre Sainte en passant par l'Italie du Sud ⁴⁰ et qui fourmille de détails intéressants, on signalera encore la remarque conclusive de l'auteur de la relation au sujet du chemin de retour, selon laquelle en partant de Rome et en voyageant lentement, on atteint en six semaines les Alpes et en trois autres Haithabu, c'est-à-dire le Danemark méridional, ce qui correspond mieux à la réalité que ses indications détail-

30. Magoun, « The Pilgrim-Diary... », *op. cit.*, p. 347.

31. *Ibid.*, p. 349.

32. *Ibid.*, p. 349.

33. *Ibid.*, p. 349.

34. *Ibid.*, p. 349.

35. *Ibid.*, p. 350.

36. *Ibid.*, p. 350.

37. *Ibid.*, p. 349.

38. *Ibid.*, p. 350.

39. Magoun, « The Rome... », *op. cit.*, p. 279-280.

40. Cf. le texte islandais que E. Chr. Werlauf, *Symbolas ad geographiam medii aevi ex monumentis islandicis*, Copenhague, 1821, a édité avec une traduction latine, également édité en traduction danoise par Kr. Kålund, « En islandsk vejviser for pilgrimme fra 12. århundrede », *Aarboeger for nordisk oldkyndighed og historie*, 3 (1913), p. 53-61.

lées sur l'aller dans la mesure où le voyage « lent » n'exige effectivement du pèlerin que quelques 27 km journaliers. Au total, ce récit révèle une joie du détail explicatif ou curieux, ainsi qu'un intérêt nouveau pour les mesures et les chiffres.

Précisément ce nouvel intérêt pour les chiffres, et notamment pour les distances exactes, atteint son point culminant dans le troisième des itinéraires mentionnés précédemment, celui de l'abbé de Stade Adalbert. Là aussi, on y trouve — pour commencer par eux — des détails explicatifs sur les étapes du trajet, comme par exemple le fait que les noms de lieux, une fois les terres francophones atteintes, seront désormais donnés *gallice non latine, quia haec pronunciatio magis est necessaria viatori*⁴¹, ou bien qu'à Larouille, à environ un tiers du chemin entre Maubeuge et Reims, il y a au milieu de l'agglomération une pierre qui marque la frontière entre l'Empire et le royaume de France⁴², ou encore qu'à Saint-Jean-de-Maurienne, on peut voir le *digitus* de saint Jean-Baptiste⁴³. L'abbé de Stade signale lui aussi plus d'un trajet possible vers Rome, à savoir trois chemins au départ de l'Allemagne et quatre à partir de Milan ou de Plaisance⁴⁴. Mais le plus étonnant dans cet itinéraire du XIII^e siècle semble bien être le fait que les distances d'une étape à l'autre ne sont plus mesurées en journées de voyage, mais en lieues, et ce avec une remarquable précision : la longueur totale du chemin, qui est de 2317 km de Stade à Rome, y est sous-évaluée de moins de 10 % par l'itinéraire de l'abbé⁴⁵. Cela se traduit par des variations plus ou moins importantes dans le détail par rapport aux distances aujourd'hui mesurables, les valeurs les plus exactes correspondant remarquablement aux segments qui sont également connus comme de grandes voies commerciales, comme la route de Cologne à Bâle, celle de Bolzano à Innsbruck par le Brenner ou encore les liaisons en Italie du Nord⁴⁶.

L'origine de ces données peut être très variable. Mais qu'elles soient collectées en chemin par l'auteur ou récupérées d'autres itinéraires, elles procèdent en fin de compte de traditions locales. Celles-ci auront certainement prioritairement reposé sur des estimations, mais on doit aussi compter, à l'époque du voyage de l'abbé de Stade, avec des premières mesures. On sait en effet que les communes d'Italie du Nord et centrale ont procédé depuis les années 1230 — à des fins d'entretien et donc de répartition correcte des frais

41. *Annales Stadenses, op. cit.*, p. 336.

42. *Ibid.*, p. 336.

43. *Ibid.*, p. 337.

44. Cf. la carte fournie par H. Krüger, « Das Stader Itinerar des Abtes Adalbert aus der Zeit um 1250 », I. Teil, *Stader Jahrbuch*, 1957, p. 117.

45. *Ibid.*, p. 120.

46. Cf. Krüger, « Stader Itinerar... », *op. cit.*, III. Teil, *Stader Jahrbuch*, 1959, p. 67-68.

y afférents — à la mesure de leurs grandes routes, à leur segmentation et à leur marquage avec des bornes ⁴⁷, créant ainsi les conditions des premières indications de distance recourant à des mesures spatiales.

A partir de la consignation écrite de l'itinéraire d'Adalbert, c'est-à-dire depuis le milieu du XIII^e siècle, l'une des caractéristiques des textes désignés à proprement parler comme des itinéraires est qu'ils mesurent en lieues les distances entre les étapes. Ces indications en lieues se rencontrent en effet dans le *Hauksbók* islandais du début du XIV^e siècle ⁴⁸ tout comme dans d'autres ouvrages, non mentionnés précédemment, qui décrivent la Route des Francs ou bien des routes qui l'empruntent en partie, comme ce livret de pèlerinage strasbourgeois du XV^e siècle qui présente trois chemins allant de Strasbourg à Rome ⁴⁹, ou encore deux itinéraires indiquant la route de Florence à Saint-Jacques-de-Compostelle, l'un datant de 1477 ⁵⁰ et l'autre de la fin du XV^e siècle ⁵¹.

Les itinéraires envisagés ne méritaient cependant pas d'être traités ici seulement parce qu'ils comprennent des informations susceptibles d'intéresser tout voyageur médiéval mais en tant qu'ils sont nos plus anciens témoignages sur des routes de grande circulation, et aussi parce qu'ils font en eux-mêmes apparaître le développement d'un outillage de voyage qui est resté en usage jusqu'aux débuts de l'époque moderne. Dans les exemples étudiés précédemment, ceci apparaît déjà dans le fait qu'à partir de certains points de départ comme l'Islande ou Stade, on n'indique pas seulement un chemin vers Rome mais plusieurs variantes, et que l'indication des distances, passant de la mesure en étapes journalières à celle en lieues, devient aussi de plus en plus précise. Par la combinaison de tels itinéraires spécifiques menant à des buts différents sont apparus de vastes itinéraires généraux à la fin du Moyen Age, rassemblant non plus seulement les chemins de pèlerinage vers Rome ou ailleurs au départ de diverses villes, mais aussi les voies commerciales les plus connues d'Europe. Un exemple précoce de ceci est l'itinéraire de Bruges (XV^e siècle), qui recense 95 grandes routes — principalement européennes —, ou bien le *Raisbüchlein des Jörg Gail* (1563) déjà évoqué, un livre de petit format et de 272 pages qui signale quelques 160 routes européennes, ou en-

47. Cf. Th. Szabó, *Communi e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologne, 1992, p. 145-146.

48. Springer, « Medieval Pilgrim routes... », *op. cit.*, p. 104.

49. F.J. Mone, « Zur Handelsgeschichte der Städte am Bodensee », *Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins*, 4 (1853), p. 17-20.

50. M. Damonte, « Da Firenze a Santiago di Compostela: itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477 », *Studi medievali*, 3a s., 13 (1972), p. 1050-1067.

51. R. Delfiol, « Un altro "itinerario" tardo-quattrocentesco da Firenze a Santiago di Compostela », *Archivio storico italiano*, 137 (1979), p. 602-613.

core *La guide des chemins de France* de Charles Estienne, un guide qui mentionne 283 trajets — voies d'eau comprises. De telles listes de routes indiquant aussi les distances constituaient les instruments de voyage classiques de la fin du Moyen Age et encore de l'époque moderne. A leurs côtés sont également apparues au XVI^e siècle des cartes routières de l'Europe où les routes sont représentées en tant que liaisons entre les villes figurées et qui donnent à lire les distances mesurées en lieues et séparant deux endroits à l'aide du nombre de points qui suivent la route ⁵². Ce mode de représentation, à coup sûr plus clair que les listes d'étapes, était promis à un bel avenir.

52. Cf. H. Krüger, « Des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland (1500-1501) », *Jahrbuch für fränkische Landesforschung*, 18 (1958), p. 1-407.