

SE DÉPLACER AU TEMPS DES DUCS ET DES ROIS

LECTURE ARCHEOGEOGRAPHIQUE DU RESEAU VIAIRE TARIN A L'EPOQUE MODERNE

Par Nicolas Formentin

Rendez-vous de l'Académie Salésienne du 14 avril 2025
Conférences de l'Académie de la Val d'Isère du 14 mai 2025

« En avril 1761, on a changé le grand chemin tendant à Moûtiers, et qui passait jusqu'alors par la Roche du côté de la droite, et par les Moulins du côté du revers. On a coupé la prairie de Bozel pour rejoindre le revers. On a obligé les pauvres à faire tout l'ouvrage ; on a travaillé fêtes et dimanches, en punition de quoi il y a eu plusieurs personnes tuées dans la coupe des bois pour les ponts ; les dégâts des chemins ont surpassé ceux de la guerre des Espagnols ! »

Abbé Joseph Garin, *Chronique religieuse de la vallée de Bozel (Savoie)*, Moûtiers, 1885, p.150.



Figure 1. Plan d'intégration de la voie sarde à Saint-Marcel-en-Tarentaise. *circa* 1860, *sd.* Inédit. Archives de l'Académie de la Val d'Isère.

Lorsque l'abbé Garin place les difficultés liées à la réfection d'une route communale au-dessus des souffrances subies lors de l'occupation espagnole (1742-1749), que les mémoires locales ont retenues comme étant l'une des périodes les plus difficiles en Tarentaise à l'époque moderne, il pointe un fait clair : un manque d'investissement de la part de l'administration sarde dans les routes et chemins de la vallée auquel les communautés paysannes doivent parfois elles-mêmes répondre. En 1761, Bozel, quatrième pôle économique de la vallée¹ n'est ainsi accessible que par un piètre chemin muletier qui cependant s'avère être carrossable plusieurs siècles plus tôt.

1761 est pourtant une date importante pour la gestion des réseaux routiers en Savoie. C'est en effet cette année-là qu'est créée la Direction Générale des Routes (1761-1783)². Sa courte existence permet une coûteuse et nécessaire réfection de la voie principale de la vallée entre les communes de Saint-Marcel et Centron (Fig.1). Ce tronçon de *voie sarde* du Siaix³ est représentatif de la volonté du pouvoir sarde de maintenir une voie de fond de vallée économiquement viable pour les échanges entre possessions savoyardes et piémontaises de la couronne, parfois au détriment des réseaux intra-valléens dont l'importance stratégique et économique est moindre.

Avant d'étudier les réseaux secondaires et tertiaires, bien souvent relégués à la marge du propos et très rarement appréhendés dans leur matérialité, il est important de revenir dans un premier temps aux origines de ce qu'étaient les routes en Tarentaise et de leur importance notable dans l'Histoire telle que les auteurs grecs et latins en témoignent.

¹ Devancé par les communes de Moûtiers, Bourg-Saint-Maurice et Aime.

² Mise en place sous le règne du roi de Piémont-Sardaigne Charles-Emmanuel III, puis confortée sous celui de son successeur Victor-Amédée III, cette instance ne survit pas au décès de son créateur le Comte Pralormo, également ministre de l'intérieur du royaume. L'historien Laurent Perillat en fait une brève présentation dans sa conférence donnée lors du 40^e congrès de l'USSS. Voir L.Perrillat. L'administration des ponts et chaussées en Savoie sous l'Ancien Régime (XVI^e-XVIII^e siècles), dans *XL^e Congrès des sociétés savantes de Savoie*, Septembre 2004, Saint-Jean-de-Maurienne, France, p.211.

³ Le tronçon de *voie sarde* de Saint-Marcel-en-Tarentaise est pensé et aménagé à partir de 1761. Il avait vocation à remplacer l'ancienne voie romaine passant par les étroites et dangereuses gorges du Siaix. Son important dénivelé nécessitait le doublement voire le triplement des attelages, c'est pourquoi un relais de chevaux fût implanté dans le même temps. Les murs de soutènement de plus de 50 mètres de haut sont toujours visibles aujourd'hui, bien que la Résistance ait fait dynamiter une partie de la voie durant la Seconde Guerre Mondiale.

1. La Tarentaise, une histoire antique centrée autour d'un axe routier majeur

Polybe, Tite-Live, Pline, Ptolémée, nombreux sont les historiens et géographes de l'Antiquité à évoquer la vallée de la Tarentaise et ses spécificités dans leurs ouvrages. Dès le I^{er} siècle av. J.-C., la route qui relie la vallée à la République Romaine est identifiée et parfaitement connue des auteurs romains qui la présentent⁴. Carrossable, accessible et peu dangereuse, elle offre au peuple celte des Ceutrons une relation privilégiée avec Rome dont bénéficient également leurs voisins valdôtains pourtant vaincus dès les premières années de l'Empire, les Salasses.

Les textes antiques renseignent par ailleurs deux activités économiques majeures de la vallée, l'activité pastorale⁵ et l'exploitation minière⁶, qui impliquent très probablement la présence d'un réseau routier secondaire déjà bien développé de part et d'autre de cette voie majeure reliant Milan à Vienne par le col du Petit Saint-Bernard et *Axima* (Aime), capitale de cité des Alpes Grées dès le I^{er} siècle de notre ère.

De la Renaissance au XIX^e siècle, l'Histoire de la vallée de la Tarentaise s'écrit notamment grâce à la présence de cette route. Avant-même les premières découvertes archéologiques à partir de la fin du XVII^e siècle, les érudits offrent une place de choix à la vallée avec l'idée, basée sur les textes et itinéraires antiques peu à peu redécouverts⁷, que le passage d'Hannibal lors de la seconde guerre punique aurait pu se faire par la vallée de la Tarentaise⁸. Si les scientifiques s'accordent aujourd'hui sur le fait que la traversée des Alpes a plutôt été permise par le franchissement de plusieurs cols, très probablement plus au sud, aucune preuve archéologique notable ne permet encore de définitivement exclure la possibilité que cet événement ait pu, pour partie, avoir lieu dans la vallée.

2. Le développement d'une voisine concurrente, la Maurienne

Si l'histoire antique de la vallée peut notamment être appréhendée grâce à la voie Milan-Vienne, c'est un autre axe routier majeur qui est partiellement responsable de la disparition progressive de la route tarentaise dans les textes dès le Haut Moyen-Âge. Le passage par le col du Mont-Cenis en Maurienne attire une partie du trafic économique inter-valléen dès les VI^e et VII^e siècles de notre ère et provoque une perte d'importance stratégique concernant la Tarentaise dont la route est pourtant toujours bien aménagée et carrossable. Ce déclin apparaît à travers les sources textuelles contemporaines de l'époque. Les écrits de Grégoire de Tours permettent par exemple de constater qu'aucun passage militaire majeur n'a lieu en Tarentaise lors des événements opposants Francs, Lombards et Burgondes : tous passent par la Maurienne ou par le Valais et le col du Grand-Saint-Bernard⁹, dont la route est alors l'une des branches de l'antique réseau d'Agrippa.

Période antique et médiévale sont donc localement marquées par la présence de deux axes routiers majeurs pour le futur duché de Savoie et la traversée des Alpes : l'un très ancien en Tarentaise, hérité de la Protohistoire et de l'occupation romaine, l'autre plus récent, réutilisé et modernisé par la Maison de Savoie dans le but de servir des objectifs économiques et stratégiques pour le contrôle des vallées de la Maurienne et plus tard du Val de Susse (Fig.2). Les *marrons*, ces locaux spécialisés dans l'accompagnement des voyageurs et de leurs biens lors des passages des cols les plus importants que sont le Grand-Saint-Bernard en Valais, le Petit-Saint-



Figure 2 Illustration extraite du *Codex Balduini Trevirensis*. Charles VII passant le Mont Cenis en 1310 accompagné du comte de Savoie Amédée V.

⁴ Strabon, *Géographie*, 4, VI, 11. Ptolémée, *Traité de géographie*, III, 1.

⁵ Pline, *Histoire naturelle*, XI, 240.

⁶ *Ibid.*, XXXIV, 3.

⁷ La *Table de Peutinger* est redécouverte en 1494 ; l'*Itinéraire d'Antonin* est étudié et imprimé au siècle suivant.

⁸ Polybe, *Histoires*, III, 44-60. Tite-Live, *Ab Urbe condita libri*, XXI, 32-38.

⁹ Grégoire de Tours évoque ces événements militaires plus particulièrement dans les livres III et IV de son œuvre. Voir G. de Tours, *Histoire des Francs*, III ; IV.

Bernard en Tarentaise ou le Mont-Cenis en Maurienne, sont connus dès le X^e siècle et voient leur activité être particulièrement reconnue par l'administration savoyarde entre les XIII^e et XIV^e siècles avec la publication de plusieurs chartes encadrant directement et indirectement leurs devoirs et activités dans le maintien en bon état des routes et dans l'accueil des voyageurs¹⁰.

Cette mainmise sur les axes routiers majeurs du commerce alpin vaut depuis plusieurs décennies aux ducs de Savoie la création d'une parabole historique les surnommant les « Portiers des Alpes »¹¹. Outre l'Histoire, le développement de la géographie et de la cartographie à partir du XVI^e siècle révèlent l'importance de la Maurienne par rapport aux vallées voisines et questionne les logiques de représentation et de connaissance de ces espaces parfois inaccessibles aux cartographes qui les ont représentés.

3. La Tarentaise et la Maurienne dans la cartographie d'époque moderne

Savoyards ou représentants de cours européennes, nombreux sont les géographes réalisant des cartes sur lesquelles figurent les possessions de la Maison de Savoie aux XVI^e et XVII^e siècles. Ces documents, mêlant parfois arts, sciences et histoire, représentent principalement les chefs-lieux historiques et, pour la Savoie, les principaux points de passage le long des axes routiers permettant de traverser les Alpes. La carte de la Gaule d'Orontius Fine¹², éditée dans la première moitié du XVI^e siècle, montre bien ce mélange des sciences en représentant grossièrement le territoire des peuples celtes connus dans l'Antiquité aux côtés des villes importantes de l'époque moderne tant en Tarentaise qu'en Maurienne.

En ce qui concerne le duché, la *Nova et exactissima sabaudia ducat. descriptio* de Gilles Boileau de Bouillon est publiée à Anvers en 1556. Elle est l'une des premières cartes européennes dont l'objectif est de montrer fidèlement les possessions de la maison princière de Savoie (Fig. 3-A). Bien représentative des réalités économiques de l'époque, elle offre à la vue des lecteurs une vallée de la Maurienne bien connue et développée autour de treize points d'intérêts, d'Aiguebelle au Mont-Cenis, tandis que la Tarentaise est dotée de seulement quatre points d'intérêts : *Monstiers*, *Sentron* ainsi que les cols de *La Madelaine* et du *Petit Bernard*.

Paolo Forlani (1560) puis Gerardus Mercator (1585) (Fig.3-B) se contentent de copier cette première carte exhaustive des États de Savoie et n'ajoutent aucune information différente à leurs publications respectives en dehors de l'orthographe des communes qui tend également à changer selon les éditeurs. Il faut attendre 1590 pour voir la cartographie locale évoluer grâce aux publications de Jodocus Hondius (Fig.3-C) dont l'œuvre a pour objectif de succéder aux travaux de Mercator. Par la suite, entre 1590 et 1677 les cartographes européens reprennent généralement les informations présentes dans la *Carte de la Savoie* de Hondius. Seuls les travaux de Nicolas Sanson publiés en 1647 et 1663¹³ offrent une vue renouvelée des deux vallées (Fig.3-D). Ses relevés sont très probablement à la base des recherches entamées par le géographe Giovanni Tomasio Borgonio, premier cartographe pour lequel il est attesté qu'il a véritablement arpenté les différentes vallées savoyardes dans le cadre de la réalisation du *Theatrum Sabaudiae*¹⁴. Cet ouvrage, commandé par le duc de Savoie, a alors pour objectif de magnifier

¹⁰ La charte de 1259 concernant le hameau de Saint-Germain (col du Petit Saint-Bernard) est considérée comme étant l'une des plus anciennes chartes alpines encadrant les devoirs d'une communauté paysanne pour le bon fonctionnement d'un passage de col. En 1273, la charte de Saint-Rémy établit des devoirs sensiblement identiques du côté du Grand Saint-Bernard. Voir E.-L. Borrel, *Les monuments anciens de la Tarentaise*, 1884, Ed. Ducher, Paris, p.301-303 et L. Quaglia, Les services du passage du Saint-Bernard établis à Bourg-Saint-Pierre, dans *Annales valaisannes*, 1973, p.43-47.

¹¹ On cite ici l'un des derniers articles évoquant ce surnom publié dans le journal L'Histoire à l'occasion de la réouverture du Musée Savoisien de Chambéry. L. Ripart, Les portiers des Alpes, dans *La Savoie 6000 ans d'Histoire*, L'Histoire, Hors-Série, Paris, Avril 2023, p.8-17.

¹² Carte d'Orontius Fine, *Nova totius Galliae descriptio*, ed.1538. [En Ligne : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b72002306/>].

¹³ La carte de 1663, non présentée dans cet article, semble être un *unica* issu de travaux d'érudits savoyards publiés à Paris. Celle-ci sera traitée plus précisément dans le cadre du travail de thèse en cours. Il ne fait aucun doute que Borgonio l'a utilisée pour l'améliorer dans le cadre de ses travaux. Cote AD73 : ad73 1Fi S 14.

¹⁴ A propos des voyages de G.T. Borgonio, voir E. Bourdon, Les relations entre voyage, construction du savoir et connaissance des territoires à travers l'œuvre de Giovanni Tomasio Borgonio, dans *Rives Méditerranéennes*, n°34, 2009, p.27-43.[En Ligne : <https://journals.openedition.org/rives/3806/>].

les possessions de la Maison de Savoie au regard de celles d'autres grandes familles princières européennes. Ses cartes sur le sujet, publiées entre 1682 et 1691, démontrent sa connaissance profonde du terrain dans la mesure où elles multiplient et (re)placent précisément les points d'intérêts représentés dans les deux vallées (Fig.3-E). A partir de Borgonio et pour l'ensemble des cartes publiées avant la cadastration générale des États de Savoie, les travaux des cartographes montrent désormais systématiquement plus de lieux en Tarentaise (en moyenne 110) qu'en Maurienne (90).

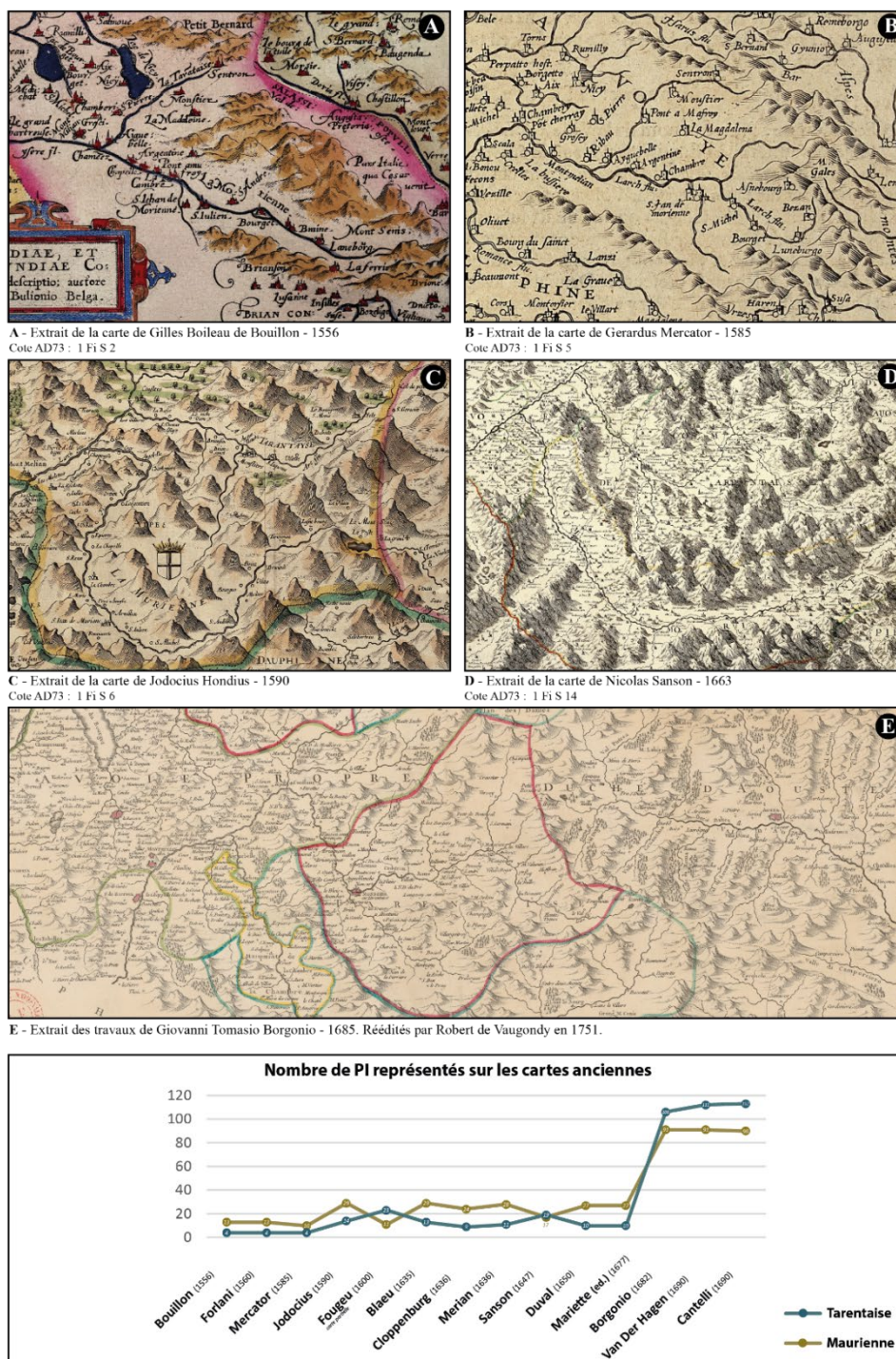


Figure 3 L'évolution du nombre de points d'intérêts sur la cartographie des XVI^e et XVII^e siècles.

Si l'évolution de la cartographie généraliste au cours du XVII^e siècle démontre enfin le développement notable des villages et hameaux existants en vallée de la Tarentaise à l'époque, elle ne permet en revanche pas d'approcher la réalité physique des réseaux viaires sur le terrain. Les travaux précédemment cités ne représentent par ailleurs que rarement les axes routiers ; tout au plus y figurent un nombre restreint de ponts et passages à gués généralement impossibles à replacer précisément.

4. Le cadastre, un outil adapté pour une meilleure appréhension du terrain.

Dès le début du XVIII^e siècle et dans la continuité de cette volonté des états européens de parfaitement connaître leurs territoires et possessions afin de mieux les administrer, la cadastration (re)devient un levier économique et politique pour lequel la Savoie est l'un des précurseurs. Si elle n'est pas la première tentative de normalisation des documents fonciers à l'échelle d'un ensemble de communes et de communautés d'un vaste territoire¹⁵, la *mappe sarde* des états de Savoie (1728-1738) est bien la première entreprise de son genre à arriver à son terme en Europe près d'un siècle avant la réalisation du cadastre napoléonien en France.

Le cadastre sarde est un document tant cartographique qu'historique. Il est d'abord composé des *mappes*, relevés au 1/2400^e¹⁶ des parcelles réalisées par des escadres d'arpenteurs composées d'au moins un géomètre accompagné d'un *trabucant* et d'estimateurs d'offices, eux-mêmes accompagnés de représentants des communautés paysannes et de jeunes gens les aidant à mener mules et équipements sur l'ensemble des territoires cadastrés. Ces travaux sur papier sont ensuite collés et mis au propre sur des supports en lin par les secrétaires du cadastre dans les administrations situées dans les villes les plus importantes du royaume¹⁷. Ces cartes, ne contenant que des parcelles chiffrées¹⁸, ne peuvent être lues qu'à l'aide des *tabelles*, documents cadastraux contenant l'ensemble des numéros de parcelles, propriétaires, cultures et rendements associés.

Créées notamment pour offrir aux communautés paysannes une cartographie de leurs territoires et de leurs possessions, les *mappes* étaient affichées au sein des syndics, ancêtres des mairies, et pouvaient être consultées par l'ensemble de la population. Au-delà du parcellaire et de la vie agricole largement majoritaire en Tarentaise, ces documents s'avèrent très utiles pour étudier les anciens réseaux routiers.

Dans le cadre d'un travail de thèse en cours, l'ensemble des *mappes* concernant la vallée de la Tarentaise, soit 56 communes entre 1728 et 1738, a fait l'objet d'un géoréférencement d'une précision inédite (Fig.4) au sein d'un Système d'Information Géographique complexe mêlant données cartographiques anciennes et relevés de terrains récents tels que le LiDARHD¹⁹. Après vectorisation, l'intégralité des routes existantes lors de la réalisation du cadastre sarde peuvent donc être retrouvées directement sur le terrain et catégorisées selon leurs modalités d'aménagement, de déplacement, leur importance territoriale ou encore leur statut actuel ; qu'elles soient toujours utilisées, abandonnées ou détruites.

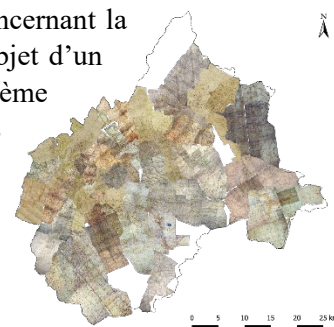


Figure 4 Les *mappes sardes* étudiées dans le cadre de la thèse.

¹⁵ La cadastration du Milanais, souhaitée dès 1718 par Charles VI de Habsbourg échoue temporairement mais figure comme la base du futur cadastre sarde. Largement réalisée entre 1720 et 1722, elle n'est terminée que plusieurs décennies plus tard dans la seconde moitié du XVIII^e siècle. Voir S. Savoye, *Le cadastre sarde, outil de construction de l'État moderne fiscal, Thèse de Doctorat de l'Université de Genève*, Vol.1 Texte, Genève, 2021, p.85-87.

¹⁶ Cette échelle, fixe pour l'ensemble du duché, implique que certaines *mappes* mesurent moins d'un mètre tandis que d'autres mesurent jusqu'à plusieurs mètres. Ex : moins d'un mètre pour Les Frasses (Salins-Fontaine) contre plus de sept mètres pour Champagny-en-Vanoise.

¹⁷ A titre d'anecdote, Jean-Jacques Rousseau travaille en tant que secrétaire du cadastre sarde et décrit une partie de son expérience dans le livre V de ses *Confessions* consacré à ses premiers mois passés à Chambéry. Voir J.-J. Rousseau, *Les Confessions*, 1782, Livre V.

¹⁸ Hors confins communaux et quelques rares informations annotées par les arpenteurs.

¹⁹ Couverture réalisée par l'IGN de l'ensemble du territoire national financée par l'Etat. Les dalles comprenant la vallée de la Tarentaise sont disponibles gratuitement depuis fin 2023. [En ligne : <https://geoservices.ign.fr/lidarhd/>]

En mêlant l'étude des réseaux viaires aux modalités de planification et d'aménagement de l'espace et des paysages sur les versants de montagne, ce travail permet de retracer précisément l'histoire des routes tarines aux époques médiévale et moderne et d'émettre des hypothèses concernant l'évolution de la voirie ; de l'Antiquité à la réalisation du cadastre sarde.

Si la plupart des auteurs ayant abordé la question de la voie romaine en Tarentaise s'accordent à affirmer que le tronçon traversant la vallée a été utilisé au moins jusqu'à l'inauguration de la *Voie Sarde* en 1764 (cf. Fig.1), l'historiographie montre en revanche qu'ils ne se sont jamais accordés sur l'intégralité de son tracé²⁰ (Fig.5). Puisque cet aménagement semble avoir été encore en utilisation lors de la réalisation des *mappes*, le fait d'étudier ces dernières devrait pouvoir permettre d'en dégager un tracé fiable.

Ainsi, en 1730, l'axe principal de la Tarentaise est toujours bel et bien majoritairement carrossable. D'une largeur moyenne de six mètres en fond de vallée, sa chaussée ne mesure plus que cinq mètres de large à l'aval du hameau de Saint-Germain (Séez) en direction du col du Petit Saint-Bernard. Sondée dans plusieurs communes par l'archéologue E.-L. Borrel entre 1870 et 1890, la route moderne semble avoir été largement aménagée sur la route antique et en avoir pris les mêmes emprises et modalités d'aménagement²¹.

5. L'influence des réseaux viaires sur la forme de l'habitat

De cette ancienne route partent de nombreuses ramifications. Le village de Macôt-la-Plagne (Fig.6) en est un exemple particulièrement intéressant et ses modalités d'aménagement en 1730 permettent de lire dans le paysage une partie de son passé. Situé directement en face de l'antique ville d'*Axima* (Aime), celui-ci est aménagé et organisé en trois pôles d'habitations dépendants d'une route carrossable provenant directement de Aime.

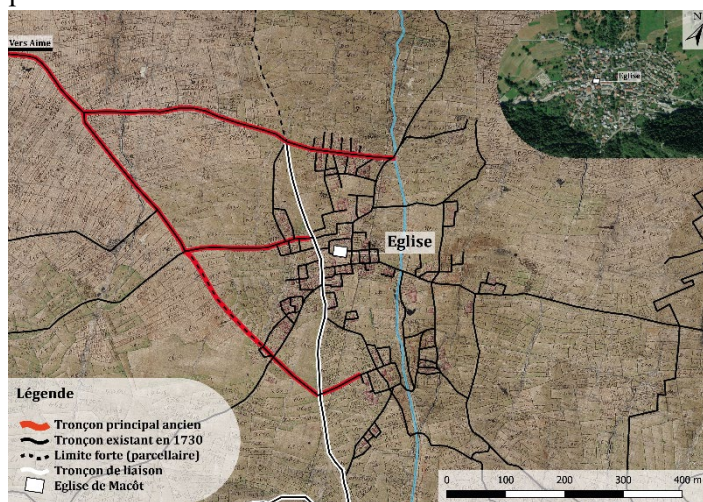


Figure 6 La forme de l'aménagement du village de Macôt-la-Plagne à l'époque moderne.

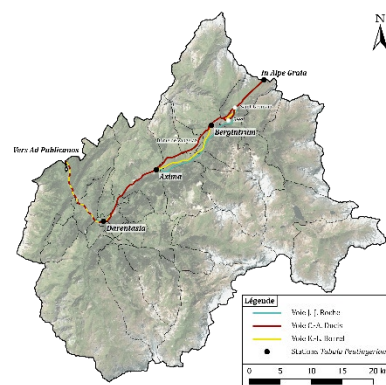


Figure 5 Les potentiels tracés de la voie romaine en Tarentaise d'après les auteurs du XIXe siècle.

- **Au nord**, à l'aval, une zone d'habitat directement liée à l'exploitation des parcelles agricoles situées en contrebas.
- **Au centre**, la zone d'habitat principale dans laquelle est aménagée une église dont la présence est attestée dès 1096.
- **Au sud**, à l'amont, une zone d'habitat et d'artisanat organisée autour du ruisseau de Macôt déjà largement canalisé à l'époque moderne²².

²⁰ A ce propos, trois auteurs du XIX^e siècle se démarquent concernant l'étude de la voie romaine tarine : E.-L. Borrel, C.-A. Ducis et J.-J. Roche. Voir : N. Formentin, La voie romaine Milan-Vienne en Tarentaise : historiographie critique et étude archéogéographique, dans *Les voies anciennes des Alpes du Nord de la Protohistoire au Moyen Âge*, Ed. Amis de Viuz-Faverges, Faverges-Seythenex, 2025, p.7-32.

²¹ Voir E.-L. Borrel, *Vestiges de la Voie Romaine et des monuments élevés sur ses bords à travers le pays des Ceutrons*, Moûtiers, Impr. Cane Sœurs, 1887, p.15 ; 25 ; 29.

²² Il est d'ailleurs probable que cette canalisation soit à l'origine de la première mention de « *conductum aquae* » sur le territoire communal de Macôt-la-Plagne en 1299. A ce propos, lire l'ouvrage de Brien Meilleur : B. A. Meilleur et al., *A ciel ouvert : les canaux d'irrigation en pays de Vanoise*, Paris, Ed. L'Harmattan, 2017, p. 32.

Ces trois espaces sont tous directement reliés par des accès secondaires à l'ancienne voie principale en direction de Aime à l'ouest, pourtant déjà partiellement abandonnée lors de la réalisation de la *mappe*. L'église Saint-Nicolas a vraisemblablement orienté les déplacements et les aménagements postérieurs du hameau de Macôt. Cette polarisation a progressivement influencé la configuration du hameau historique, et l'aménagement d'un logis fortifié à proximité directe de l'église a peu à peu conduit au comblement de l'espace entre ces trois zones d'habitat, menant à l'état actuel du village dont le cœur historique paraît aujourd'hui uniforme.

L'influence visible d'un tracé antique dans l'aménagement du village de Macôt-la-Plagne permet d'interroger la carrossabilité des réseaux routiers les plus anciens. Les différents hameaux des Chapelles, sur les hauteurs de Aime, montrent également que le rayonnement de l'antique ville d'*Axima* et de la voie principale qui la traversait ont très certainement permis de relier directement la capitale de cité romaine à ses espaces agricoles les plus importants par des routes bien aménagées²³.

6. L'influence des réseaux viaires sur l'emplacement de l'habitat

Pourtant, si l'on revient à l'exemple de la ville de Bozel évoqué par l'abbé Garin en 1761, on se rend compte que certains tronçons principaux de la vallée n'étaient vraisemblablement pas ou plus carrossables à la fin du XVIII^e siècle. Ce cas précis relève de l'aménagement des routes à l'époque médiévale très majoritairement orienté vers les déplacements muletiers. Sur la *mappe sarde*, en 1731, deux routes mènent directement du chef-lieu de Moûtiers à la ville de Bozel (Fig.7). Au nord, une voie muletière (A) bien construite mais peu large (2,50 mètres en moyenne) relie en quasi-ligne droite l'emplacement du Château de Melphe²⁴ au cœur médiéval de Bozel constitué de l'église paroissiale et de la *Tour Sarrasine*. Ce premier tronçon n'aimante que très peu les réseaux routiers locaux et aucun des dix villages et hameaux présents à l'amont ne sont organisés autour de celui-ci, signe notable que ce réseau est plus récent que les occupations qui l'entourent. La *Route des vignes* telle qu'elle se nomme aujourd'hui est l'unique exemple en Tarentaise d'une voie muletière aménagée pour faire figure de réseau principal. Dès l'époque médiévale, elle a directement concurrencé l'ancienne voie principale menant de Moûtiers au sud de Bozel.



Figure 7 Les deux routes reliant Bozel à Moûtiers en 1731.

²³ [A Paraître] N. Formentin, Analyse archéogéographique des réseaux routiers d'origine médiévale en montagne. Le cas de la vallée de la Tarentaise (Savoie), *Compte-rendu de la Journée d'étude sur le Moyen-Âge en Tarentaise du 10 avril 2024*, Ed. Université Savoie-Mont-Blanc, Chambéry, 2025, p.5-6.

²⁴ Connue dès le XII^e siècle, le château de Melphe devient la possession des comtes de Maurienne, futurs comtes de Savoie. Située sur les hauteurs de la commune de Salins, cette fortification s'affirme dans le paysage comme un point de passage obligatoire à l'époque médiévale.

Ce second réseau (B) est justement celui dont l'abbé Garin évoque la réfection pour le rendre carrossable en 1761. D'une largeur moyenne de 3,50 mètres, avec certains tronçons à plus de 5,00 mètres²⁵, celui-ci est un marqueur clé de l'occupation humaine dans le secteur. L'ensemble des communes du versant sont organisées autour de lui et treize villages et hameaux sont directement implantés le long de son tracé, de Brides-les-Bains au hameau des Moulins à Bozel. Sa pente moyenne de 3.85% pour une distance de 6.9km entre ces deux points en fait un axe carrossable certain et très probablement l'une des premières routes aménagées dans cette partie de la vallée. L'utilisation quotidienne pendant des siècles et le manque d'entretien a visiblement mené cette dernière à perdre en accessibilité au fil du temps comme le constate Joseph Garin. Ce type de cas de figure se rencontre généralement dans les secteurs situés aux marges des vallées alpines et s'observe dans plusieurs communes tarines²⁶.

Le mauvais état des routes s'appréhende plus particulièrement sur l'axe principal de la vallée, logiquement plus fréquenté, comme lorsqu'en 1808 les gestionnaires des mines de Peisey se plaignent auprès du Conseil des Mines de Moûtiers de devoir décharger leurs marchandises à plusieurs reprises sur des caravanes muletieres afin de franchir le col pourtant bien aménagé mais pas suffisamment entretenu²⁷.

7. Les différentes manières d'aménager une route de montagne

Si la carrossabilité est la norme pour les réseaux principaux les plus anciens, les réseaux secondaires et tertiaires d'époque moderne, ceux qui mènent de villages en hameaux et d'habitations en zones d'exploitations ne semblent eux pas systématiquement faire l'objet d'aménagements pensés à plus haute échelle que la communauté paysanne elle-même. D'un espace à l'autre, les méthodes de constructions de la voirie se recoupent et il est possible de lire trois grands types de routes et chemins sur les versants de montagne :

1/ En fond de vallée, la norme de construction pour les routes carrossables est sensiblement la même qu'à l'époque romaine ; une voirie aménagée en une, deux, parfois trois couches de matériaux recouvertes de galets ou d'un cailloutis, et bordée de part et d'autre de fossés de drainage permettant à l'ensemble de se maintenir à un niveau plus élevé que le sol alentour (Fig.8). Ce type de tronçon nécessite des travaux d'entretien constants afin de maintenir une bande de roulement en bon état et bien souvent des éléments de construction non-présents sur le lieu d'aménagement (sables, etc...)



Figure 8 Un potentiel aménagement routier d'époque antique découvert à Aime. Cliché : A. Canal.

2/ Pour l'exploitation agricole des versants, la norme se trouve être le chemin muletier - parfois carrossable - construit parallèlement à la pente (Fig.9). Il est généralement constitué d'un mur de soutènement côté aval, d'un surcreusement de la pente parfois maintenue par un second mur de soutènement à l'amont. Il est aménagé avec un simple cailloutis - plus rarement une calade - déposé directement sur la roche et sur les terres excavées mises à niveau. De la piste à la route, cette forme d'aménagement est la plus commune et la plus aisée à réaliser puisqu'elle ne nécessite bien souvent qu'un simple nivellement et des matériaux locaux.

²⁵ Mesures observées sur les rares tronçons de cette route n'ayant pas été impactés par des réfections contemporaines.

²⁶ Plusieurs érudits locaux du XX^e siècle évoquent par exemple le fait que les vallées adjacentes des Belleville et des Allues ne sont accessibles que par de mauvais chemins muletiers avant le percement des routes actuelles. Le travail de thèse en cours permet d'affirmer que ces communes étaient originellement reliées au fond de vallée par des axes carrossables dont l'entretien défaillant les a rendus muletiers au cours de l'époque moderne. De manière générale, l'ensemble du dossier concernant les modalités d'accès aux communes de montagne au début de l'époque contemporaine pourrait être repris par l'étude des aménagements routiers, un travail encore peu développé sur le terrain en Savoie.

²⁷ Deux lettres d'avril et mai 1810 conservées aux Archives Départementales de la Savoie. Archives Nationales - F14 1045.

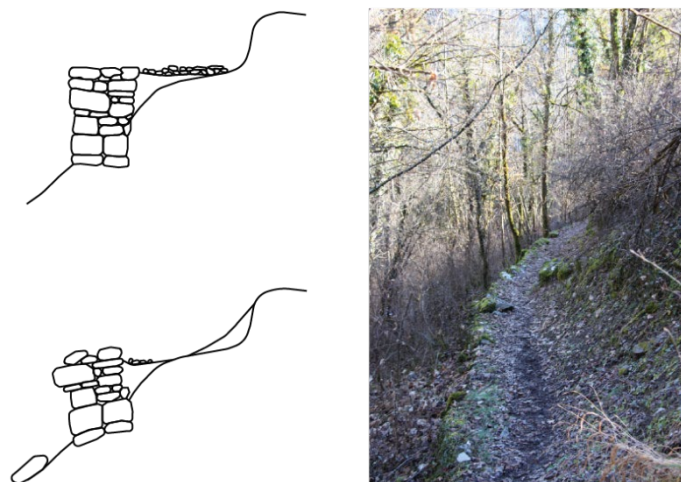


Figure 9 Chemin construit parallèlement à la pente sur mur de soutènement et levée de terre et son état hypothétique actuel. Photo : Chemin muletier à Salins-Fontaine.

3/ En ce qui concerne l'exploitation pastorale et de nombreux liens créés entre villages et hameaux à l'époque médiévale, un troisième type de voirie est largement majoritaire partout dans la vallée : les chemins surcreusés bordés de murs de soutènement (Fig.10). Parfois confondu avec les couloirs, tronçons très pentus non construits issus de l'exploitation minière ou forestière locale, ces chemins ne sont généralement que pédestres ou muletiers au regard de leur dénivelé. Leur aménagement consiste en un surcreusement jusqu'à la roche directement dans la pente. Sont ensuite érigés de part et d'autre des murs de soutènement maintenant les terres agricoles et pastorales à un niveau plus élevé que la route. Originellement, la chaussée n'est constituée que par la roche-mère. Cependant, les différentes réfections menées par les communautés paysannes, notamment à l'époque moderne, dotent une majorité de ces routes de *calades* ou de *pas d'ânes*, larges escaliers permettant de rendre ces tronçons plus accessibles aux bêtes.

Avantage non négligeable de ce type de tronçon, le surcreusement permet aux bergers de mener les troupeaux en évitant la déambulation des bêtes dans les cultures environnantes. Ces chemins sont par ailleurs les moins onéreux dans leur entretien. En revanche, le surcreusement et la pente relativement élevée de ce type de chemins en fait des vecteurs potentiels de l'aléa naturel et notamment des inondations. C'est le cas à Bourg-Saint-Maurice en 1630 et 1636 où un chemin surcreusé mène les eaux de l'Arbonne vers un village qui n'aurait pas pu subir les inondations si la route avait été aménagée différemment²⁸.

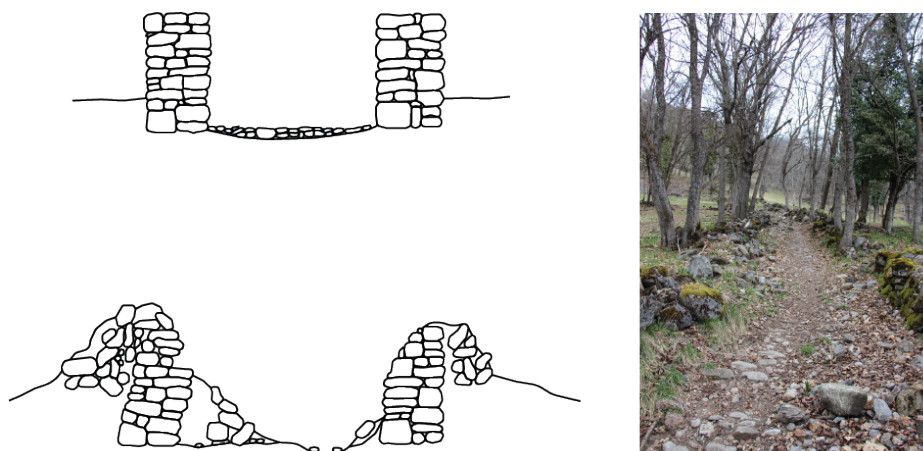


Figure 10 Chemin surcreusé et son état hypothétique actuel. Photo : Chemin surcreusé reliant les principaux hameaux de Villette (Aime).

²⁸ A.Biliet, *Notice sur quelques inondations qui ont eu lieu en Savoie*, Chambéry, Impr. Puthod et Fils, 1859, p. 7-18.

8. Les routes anciennes faisaient-elles des « lacets » ?

Ces trois types d'aménagement se retrouvent dans l'ensemble des communes de la vallée. En forêt et hors des espaces agricoles, la norme reste cependant la simple piste aménagée de manière différente en fonction des communautés paysannes locales. Communs aujourd'hui, les virages en « lacets » ne sont donc que très peu développés dans les réseaux routiers d'époque moderne.

1/ Concernant la voie principale, il n'existe dans la vallée qu'un unique lieu où ce type d'aménagement existe et est carrossable : le tronçon entre le village de Séez et le hameau de Saint-Germain (Fig.11), au pied de la montée vers le col du Petit Saint-Bernard.



Figure 11 Lacets de la route du col du Petit-Saint-Bernard. Un *unica* sur l'ensemble de cet axe routier majeur en Tarentaise.

2/ Au sujet des réseaux secondaires, les lacets sont généralement des marqueurs modernes de l'espace. Bien que rares, ils permettent d'observer des aménagements récents sur les *mappes sardes*. C'est par exemple le cas de la route principale reliant le chef-lieu de Bozel au hameau de Tincave en 1730 (Fig.12). Sur place, on observe un tronçon très ancien (A), aménagé en surcreusement et uniquement muletier, autour duquel l'ensemble du hameau de Tincave est organisé. Lors de la réalisation de la *mappe*, ce chemin est concurrencé par un tronçon plus récent (B), partiellement carrossable, permettant d'accéder tant au hameau qu'à ses exploitations minières (anthracite). Ce dernier marque bien moins le paysage puisqu'il traverse directement des parcelles agricoles contrairement au premier qui est un marqueur important dans la délimitation du parcellaire local.

3/ Enfin, concernant les réseaux tertiaires, à l'époque moderne les lacets sont quasi-inexistants. Seuls de rares exemples forestiers ont été observés pour le moment et il est souvent difficile d'affirmer qu'ils existaient déjà à l'époque moderne puisque les arpenteurs ont très rarement pris le temps de les faire figurer sur les *mappes*, les parcelles étant immenses et les communs la norme.

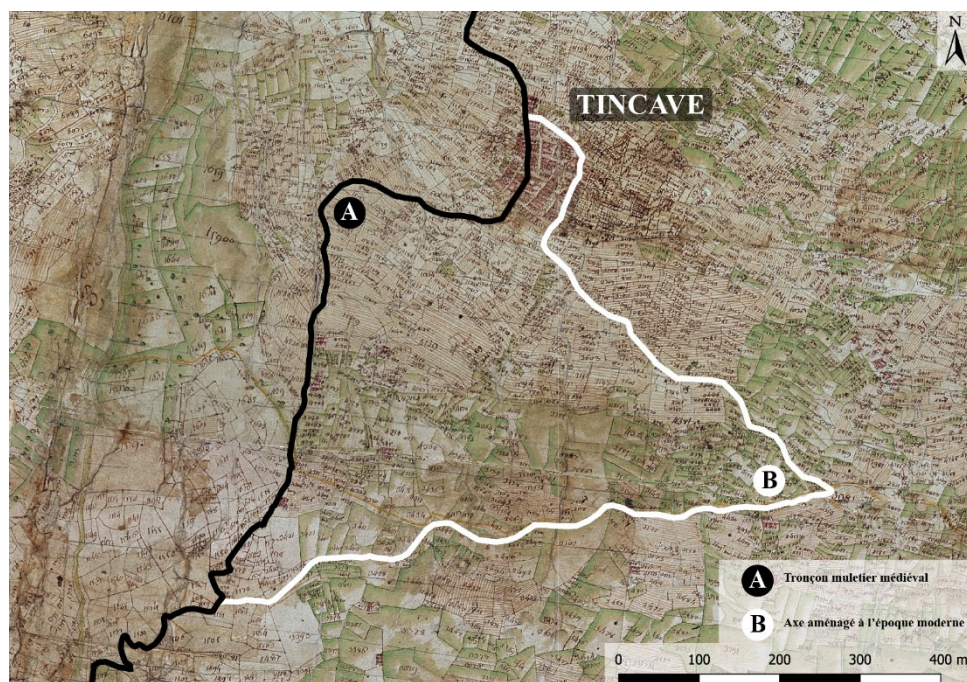


Figure 12 Les deux routes d'accès au hameau de Tincave en 1731.

9. Conclusion

L'étude des *mappes sardes* croisées aux diverses sources de données récentes permet de confirmer une hypothèse bien admise : à l'époque moderne, en montagne, le mulet est roi. Cependant, pouvoir retrouver, catégoriser et quantifier précisément les réseaux routiers anciens permet d'affirmer que de nombreux tronçons muletiers en 1730 ont été originellement aménagés pour être carrossables. L'exemple de Bozel en est l'un des plus marquants. Reste la question de la datation de ces réseaux.

Si les routes aménagées en surcreusement semblent être des marqueurs médiévaux de l'espace (*cf. Fig. 10*) - elles relient généralement les zones d'essartage entre elles, les hameaux aux églises paroissiales, les cols médiévaux les plus connus et empruntés, *etc...* -, il est néanmoins difficile d'affirmer que tel ou tel chemin date précisément de telle ou telle époque uniquement par ses modalités d'aménagement et sans avoir recours à la fouille archéologique. Les principes logiques de la stratigraphie – recoupement et recouvrement – permettent de différencier les voies d'époque moderne d'aménagements plus anciens se trouvant sous ces dernières ou à proximité directe. Dans ce cadre, le développement d'une approche archéogéographique reposant notamment sur l'étude du cadastre sarde permet d'émettre des hypothèses relatives à l'évolution du paysage sur le temps long.

Si une bonne partie de ces aménagements semble bel et bien condamnée à la ruine car nous n'en aurions pas l'utilité demain ou dans les décennies à venir, en garder la trace et en conter l'histoire permet de les préserver de l'oubli et de se souvenir que ces lignes d'arbres et d'arbustes que nous voyons aujourd'hui sur l'ensemble des versants de montagne dans les Alpes étaient auparavant les liens qui unissaient entre elles des communautés paysannes qui ont drastiquement changé après l'annexion à la France, bien avant l'explosion du tourisme hivernal.