

Reinhold Andert

VIA REGIA ROUTE ET PONT ENTRE L'OUEST ET L'EST DE L'EUROPE

La manière habituelle d'étudier et d'écrire l'histoire se concentre sur les pays, les territoires, les rapports d'occupation et les frontières. C'est au cours de leurs changements que s'épuise souvent le passé d'un peuple. Grâce à ces anciens Etats minuscules, l'Allemagne livre aussi beaucoup de matière à cela. Et, en particulier, l'histoire locale écrite dans les chroniques des lieux n'est, pour la plus grande partie, rien d'autre qu'une succession d'histoires de familles nobles, et, par là même, un sujet hautement ennuyeux.

On peut cependant considérer cette histoire plutôt statique sous un angle plus dynamique. Alors, ce n'est pas la délimitation des pays, des Etats et des peuples qui doit se trouver en avant-plan, mais leur vie commune et transfrontalière. Cette vision serait un devoir actuel car, de nos jours, les pays d'Europe grandissent, économiquement, spirituellement et culturellement, de plus en plus ensemble, sans y abandonner leur identité. Mais alors, en quoi consiste ces points communs européens, et les particularités nationales, comment sont-ils historiquement apparus et comment ont-ils grandi ? La discipline historique de la recherche des anciennes routes peut rendre de grands services pour répondre à de telles questions. Avec l'exemple de l'une des plus importantes voies commerciales et militaires du système routier du Moyen-Age, la « via regia », cela doit être évoqué dans les lignes qui suivent.

La plus importante liaison Est-Ouest en Europe a été, durant des siècles, une voie principale de circulation qui, dans la littérature, était appelée „Via regia“, „Strata regia“, „Hohe-“ ou „Königsstrasse“ („Haute Route“ ou „Route Royale“). Elle reliait les deux capitales de Paris et Kiev. Mais, comme ces deux villes étaient des carrefours routiers, dans lesquels se réunissaient des voies commerciales et militaires venant de toutes les directions, on pouvait aller, sur cette « via regia », du point le plus occidental de la vieille Europe, Lisbonne, jusqu'à son point le plus oriental, la Volga, ou son point le plus au Nord, Novgorod.

Avec les différentes méthodes de recherche en matière d'histoire des anciennes routes – c'est-à-dire outre l'archéologie, la civilisation, l'étude d'anciennes cartes et de plans anciens, aussi les déplacements militaires, les itinéraires d'empereurs et de rois, les descriptions de voyage de nobles et d'érudits, les actes de tribunaux au sujet d'agressions sur des cortèges marchands ou encore des comptes de conseils municipaux dans les archives municipales – on peut reconstruire le cours de la „via regia“. Comme les moyens de locomotion n'ont pas fondamentalement changé jusqu'au XIXe siècle, la disposition des sources est, selon les historiens, très bonne. La „via regia“ conduisait, dans sa partie la plus importante, de Paris par Metz à Mayence, Francfort-sur-le-Main, Fulda, Eisenach, Erfurt, Naumburg, Leipzig, Görlitz, Wrocław, Cracovie jusque Kiev.

On ne peut cependant pas donner un cours de cette „via regia“ qui soit précis et qui n'ait pas changé au fil des siècles. Comme la plus grande partie de commerce entre l'Est et l'Ouest se jouait sur cette route, chaque seigneur s'efforçait le plus possible d'avoir cette route sur son territoire, car les revenus acquis à travers les droits de douanes et de sauf-conduit étaient considérables. C'est ainsi que le cours de cette route, changeant au fil du temps, est aussi un reflet de relations politiques changeantes. Seuls quelques points, fixés par la nature, comme des gués sur les rivières ou des cols dans les montagnes, sont toujours restés les mêmes. En plus de cela, il y avait des grandes villes, points de départ ou d'arrivée de beaucoup de marchands, c'est-à-dire en Allemagne avant tout Francfort-sur-le-Main, Erfurt et Leipzig. Dans ces villes les importants axes de circulation Nord-Sud croisaient la „via regia“, et c'est ainsi que ces trois villes ont gagné très tôt une importante signification trans-régionale.

L'histoire de la „via regia“ commença en Allemagne certainement dès l'an 0. Le général romain Drusus marcha depuis son camps de Moguntiacum (Mayence) jusqu'à l'Elbe, pour faire de ce fleuve la frontière orientale de l'Empire Romain. Comme, d'après les sources écrites, lors de son expédition, il vainquit la tribu des Chattes, il aurait atteint l'Elbe en traversant le Wetterau, par la Thuringe, le long de la rivière Saale. Par la suite, les marchands romains ont dû continuer à utiliser ce chemin. Quand, en effet, au VIIIe siècle, le moine Sturm, envoyé en mission par Boniface, a été en reconnaissance dans la région pour le cloître de Fulda, il fut informé à un gué par des autochtones qu'un chemin passait là et qu'il aurait été utilisé par les Romains, dans les temps anciens.

Le chroniqueur franc Frédégaire indique, pour l'année 641, que le roi des Francs Sigebert se déplaça vers la Thuringe à travers le Buchonia. Comme „Buchonia“ est seulement une autre manière de dénommer le Wetterau, le Rhön de la Hesse, les rois mérovingiens et leurs troupes auraient donc aussi utilisé ce chemin dans leurs provinces thuringiennes. Il ressort que, dès 531, deux armées franques allèrent sur ce chemin à Unstrut, le siège des rois de Thuringe, pour conquérir le royaume de Thuringe, et tout aussi bien, une génération plus tard, en 555/56, pour réprimer un soulèvement de la Thuringe et de la Saxe.

Boniface aussi, lui qui instaura, sur ordre de Rome et de Charles Martel, des marches et des évêchés en Hesse et en Thuringe, dotant ainsi ces régions de structures étatiques et cléricales stables, fit ériger les deux cloîtres de Fulda et d'Hersfeld sur cette voie principale, entre les cours royales franques et les provinces saxo-thuringiennes. Ce deux cloîtres étaient, outre des centres de la science médiévale et de la vie religieuse, aussi des bases militaires et des auberges pour des envoyés tout comme pour des missionnaires religieux.

Plus tard, Charlemagne accentua l'importance des deux cloîtres, et ainsi de la route, lorsqu'il leur donna, outre sa protection personnelle, l'impôt du dixième dans de nombreux villages de la Hesse et de la Thuringe. Sous les Ottonides, la „via regia“ avait une signification particulière. Leur possession centrale se situait en Thuringe ; là se trouvaient un nombre particulièrement grand de leurs palatinats, comme par exemple Mühlhausen, Altengottern, Gebesee, Erfurt, Memleben, Ritteburg, Allstadt, Wallhausen, Nordhausen, Merseburg ou Quedlinburg. De là aussi, ils voyageaient dans toute l'Allemagne et revenaient toujours avec plaisir, pour passer dans ces palatinats les grandes fêtes comme Pâques et Noël. C'est là qu'ils invitèrent de nombreux rois, princes et envoyés d'autres pays, qu'ils présentèrent de nombreux documents officiels, et c'est de là qu'a été influencé le destin du royaume allemand précoce.

En 933, c'est sur la „via regia“ que des armées arrivèrent de tout le Sud de l'Allemagne pour s'unir avec les troupes saxo-thurgeoises, près de Riade (Ritteburg), et, pour la première fois, mettre en fuite la Hongrie envahie. Depuis leur territoire central saxo-thurgeois, les Ottonides commencèrent aussi leur conquête de l'Est slave, conquête qui fut présentée comme un envoi de missionnaires. Outre les voies militaires du Nord, qui allaient de Magdeburg à travers la Poméranie et le long de la côte baltique, c'était surtout sur la „via regia“ que les missionnaires, artisans, paysans et marchands allemands se déplaçaient vers l'Est, sous la protection de l'armée. Dans l'autre direction, de l'Est vers l'Ouest, en 1240, les troupes mongoles dirigées par Batu, un des petit-fils de Gengis Khan, se déplacèrent depuis la ville de Bolgar sur la Volga, vers Kiev, Cracovie, jusque dans les environs de Prague, où ils anéantirent, lors d'une bataille en 1241, près de Legnica, une armée polono-allemande. Après le départ des Mongols, une stabilité et une paix relative domina en Europe pendant quelques siècles ; ce ne fut que plus tard, lors de la guerre de Trente Ans que la „via regia“ acquit de nouveau une triste célébrité en tant que voie militaire. Après cette guerre (1648), l'Allemagne fut divisée en d'innombrables petits Etats, qui se maintinrent jusqu'à l'époque de Napoléon. L'histoire de la „via regia“ en tant que voie militaire avait commencé, selon les sources écrites, avec les déplacements des Francs, et se termina curieusement avec une expédition militaire des Français. La dernière fois que cette route acquit une signification européenne fut de fait lors du déplacements des troupes napoléoniennes, qui ont utilisé cette route aussi bien pour leur expédition de conquête vers la Russie que pour leur retraite. Entre les Francs et Napoléon, il y a 1500 ans d'histoire européenne étroitement liée à cette route.

Pourquoi cette grande route Ouest-Est fut-elle nommée „via regia“, route royale (Königsstrasse)? Les chercheurs en matière de routes anciennes ont trouvé de nombreuses voies commerciales trans-régionales en Europe centrale qui étaient décrites de la même manière. Ainsi, quelques routes de la Hanse, comme par exemple celle qui mène de Brême à Bruges, s'appelait „strata regia“, et celle qui mène de Szczecin à Berlin/Magedburg, s'appelait „regia via“. Mais au cours du temps, c'est surtout cette grande route Est-Ouest, menant de Paris à Kiev, qui fut décrite comme „via regia“, comme „Route Haute“ ou „Route Royale“ („Hohe-“ ou „Königsstrasse“). Dans le nom „via regia“, „Königsstrasse“, „Route Royale“, s'exprime le fait que la route était la propriété du roi.

Grâce au ban, le souverain pouvait imposer à ses sujets, les nobles territoriaux, des devoirs de construction de routes et de ponts. Cependant, il accordait aussi, grâce au „ban de paix“, sa protection à tous ceux qui se déplaçaient sur la Route Royale. Dans ce cadre, il levait les impôts de douane et de sauf-conduit. Commettre un crime sur la route royale était beaucoup plus sévèrement puni que sur d'autres routes. Le voyageur étranger n'avait le droit de se déplacer que sur la route royale ; sur les autres chemins, il ne pouvait pas bénéficier de la protection du roi. Cet état de fait était celui d'origine, mais il changea rapidement avec le déclin général du pouvoir central du roi et avec le renforcement du pouvoir des princes locaux. A partir d'une transmission des droits royaux à des hommes spirituels et mondains, transmission qui se voulait avant tout temporaire, se sont développés des droits durables. En 1158, Frédéric Ier Barbarossa avait certes exprimé le principe selon lequel les chemins et douanes publiques étaient „régaliens“ et que seul le roi

pouvait les exiger, mais son successeur, Frédéric II, mettait déjà les droits les plus importants entre les mains des princes spirituels et temporels. Ainsi disparut peu à peu la souveraineté royale sur cette route et elle fut remplacée par une souveraineté locale.

Ce changement de responsabilité eut des répercussions négatives sur la route en général et sur la circulation de la „via regia“ en particulier. Les sévères règlements royaux contre les actes de violence sur la route, contre les douanes illégales, contre la négligence des ponts et chemins et de la protection du sauf-conduit pour les voyageurs tout comme lesdites contraintes de la route furent de plus en plus négligés. Douane, sauf-conduit et contrainte avaient été pensés à l'origine comme des moyens d'encouragement de la circulation. Celui qui levait les douanes avait le devoir de conserver les routes et ponts en état grâce à cet argent. Ceci disparut, comme on l'a déjà dit, de plus en plus et les droits de douane servaient aux seigneurs locaux de sources de revenus pour lesquelles aucune contrepartie n'était apportée. Les princes attribuaient aussi des privilèges de douanes à leurs subordonnés, ou bien ils exonéraient de la douane certains groupes de personnes. Des abus semblables ont eu lieu avec les droits de sauf-conduit. A l'origine, ces droits devaient protéger les voyageurs des attaques et autres injustices sur la route grâce à un accompagnement armé. Ces accompagnements dégénérent en une obligation où la protection accordée fut en même temps réduite. A la place d'hommes d'arme („sauf-conduit vivant“), on remit des lettres de sauf-conduit („sauf-conduit mort“). Ces lettres contenaient seulement un droit d'indemnités en cas de vol, et elles étaient donc un genre d'assurance moderne, mais pas une protection de fait. Au cours du temps, les recettes devinrent le seul but des obligations liées à la route. Cela conduisit au fait que les mauvaises routes principales furent évitées et que, malgré les différentes obligations, on préférait les chemins secondaires, qui n'étaient pas encore aussi utilisés. Outre la raison principale d'éviter les postes de douane, c'est l'une des raisons pour lesquelles, par endroit, on peut prouver l'existence de deux ou plusieurs parcours de la „via regia“.

Ce n'était pas dans l'intérêt des propriétaires des routes d'avoir des bonnes routes. Au contraire. Aux XIIIe et XIVe siècles, un nouveau droit apparût selon lequel ce qui touchait le sol lors d'une rupture d'essieu ou d'un renversement revenait au seigneur détenteur de la route. Les mauvaises routes augmentaient le danger d'un accident et, par là même, la chance d'obtenir des butins opportuns. Malgré de nombreuses interdictions, les princes locaux utilisèrent abondamment ce droit. Mais la plupart des riverains des routes profitèrent eux aussi bien plus des mauvaises routes que des bons chemins. Grâce aux mauvaises routes, ils gagnaient plus d'argent grâce aux réparations des véhicules, aux hébergements, aux dépannages et autres choses semblables.

Seules les villes accordaient de l'importance aux bonnes routes, car elles devaient garantir le commerce et l'approvisionnement de leurs citoyens. Ce sont aussi les villes qui, au cours du temps, se sont de plus en plus soucies de la maintenance des routes.

Comment cette route, la plus importante entre l'Est et l'Ouest de l'Europe, était-elle faite ? Contrairement aux routes construites plus tard, aux chaussées d'asphalte et aux autoroutes, qui sont inventées dans des bureaux et planifiées sur des planches à dessins, les anciennes routes étaient le résultat de l'expérience pratique des voyageurs durant des siècles. En raison de ses possibilités techniques, la construction routière d'aujourd'hui ne doit prendre en considération la nature que partiellement ; les anciennes routes, en revanche, devaient s'orienter en fonction des conditions naturelles. Elles évitaient aussi bien les hautes montagnes et les forêts impénétrables que les abords des fleuves et bords de mer marécageux. En règle générale, elles suivaient les grands fleuves, le plus souvent peuplés, et conduisaient dans des hauteurs modérées et sèches le long de ces fleuves. Ce n'est donc pas dans le sens d'une route „élevée“ que la „via regia“ reçut aussi le nom de „Haute Route“ („Hohe Strasse“).

Tout comme d'autres vieilles routes militaires et commerciales, elle n'a pas été „construite“ au sens propre du terme; elle fut d'abord un chemin naturel qui se fixa grâce à une utilisation fréquente. Il n'était débarrassé que des plus grands obstacles et, au fil du temps, il était réparé. Comme il ne possédait aucune fondation solide, la circulation devait faire attention aux conditions liées à l'eau et au sol. Si la route traversait des montagnes, alors, contrairement à aujourd'hui, on préférait passer par les hauteurs. Si c'était possible, le chemin passait directement sur la ligne de partage des eaux, de préférence au pied de la montagne où, après d'abondantes chutes de pluie, l'eau s'écoulait facilement et le chemin pouvait sécher rapidement. Pour ce faire, les pentes étaient prises en compte. Les larges fonds de vallée devaient être évités car ils étaient humides et qu'ils se trouvaient dans les zones inondables des fleuves. Parfois, dans les moyennes montagnes, il y avait deux chemins parallèles, un sur les hauteurs et un dans la vallée, qui étaient utilisés alternativement selon les saisons et le temps. Dans les temps anciens, il n'y avait que peu de ponts à disposition pour traverser les fleuves ; on se contentait la plupart du temps de bacs et de gués.

Le moyen le plus simple d'améliorer les routes était de combler les trous avec de la terre qui était enlevée des fossés et de les couvrir avec des gourdins. A partir du XVIe siècle, à la place du bois, on utilisa la pierre. Pour ce faire, on prenait les grosses pierres qui se trouvaient aux bords des chemins, et on les cassait

pour en avoir de plus petites. Au XVIII^e siècle, il fut interdit d'utiliser la terre des fossés pour la construction des chemins car elle n'était pas adaptée pour cela. ; à la place, on devait prendre du gravier extrait des fleuves ou des carrières. Les endroits particulièrement profonds et marécageux étaient pavés avec des pierres. Avec le temps, on supprima le problème fondamental de la route, c'est-à-dire l'accumulation d'eau. On l'évacuait grâce à des fossés, des caniveaux, etc. Il est prouvé que les chemins furent délimités par des pierres dès la fin du XIII^e siècle et qu'ils étaient aussi souvent entourés de clôtures. Il y avait différents règlements concernant la largeur nécessaire des routes. Les droits populaires germaniques indiquent une largeur de 24 pieds (environ 7m) ou seulement 16 pieds (environ 5m). Les indications de largeur plus anciennes sont cependant des images. Ainsi, le *Sachsenspiegel* (la plus ancienne compilation de droit habituel en langue allemande) stipule que la route royale doit être assez large pour qu'un véhicule puisse en rencontrer un autre. Une autre image dit que la route doit être assez large pour qu'un chevalier armé en travers d'une lance de 16 ou 17 pieds de long puisse passer au milieu de la route sans que la lance atteigne les bords de la route.

La vie sur la « *via regia* » était multiple, variée et c'était une rude affaire. Souvent, les brigands des routes installaient des pièges pour pouvoir prendre les voyageurs par surprise. Bien que le brigandage fût sévèrement puni et que, parfois, des brigands pris sur le fait fussent pendus, les riches butins demeuraient tout de même très attirants. Les marchands des foires qui étaient en chemin vers Francfort ou Leipzig étaient particulièrement souvent les victimes des brigands car ils transportaient des marchandises précieuses. On peut voir quelle ampleur avait pu prendre la participation de la petite noblesse au brigandage de grand chemin d'après le fait qu'en 1290, le roi Rudolf I. de Habsbourg fit détruire 66 châteaux de brigands en Thuringe et 77 en Franconie et en Souabe.

Au fil des siècles, la façon de voyager et les moyens de transports ne se développèrent que très peu. Jusqu'au Xe siècle, les charrettes à deux ou à quatre roues étaient tirées par des bœufs. A partir du Xe siècle, et particulièrement après l'invention du collier de cheval au XI^e/XII^e siècle, les chevaux et les ânes s'imposèrent comme animaux de traie. Les charrettes à deux roues furent peu à peu remplacées par des voitures de charge à quatre roues. Au Moyen-Âge, la vitesse de transport s'élevait en moyenne jusqu'à environ 4 miles allemands, c'est-à-dire environ 30 km par jour, 40 km dans les contrées plates, et les transports rapides de marchandises réussissaient à atteindre 50 km, les cavaliers et les diligences atteignaient même 60-70 km et plus.

La « *via regia* » ne servait cependant pas seulement au transport de marchandises, mais aussi à la circulation des personnes et à la transmission des nouvelles. Les rois et les princes étaient les premiers à entreprendre des longs voyages. Ils étaient souvent accompagnés d'un long cortège et d'animaux. C'est ainsi, par exemple, que le prince électeur de Saxe traversa Francfort-sur-le-Main avec 1100 chevaux en 1570. Ce n'est d'abord qu'en tant que pèlerins ou guerriers – souvent à pied, parfois à cheval – que les gens simples partaient en voyage, jusqu'à ce que le cercle des voyageurs s'élargisse progressivement. La transmission des nouvelles médiévale était prise en charge par les coursiers de l'Eglise, des corporations d'artisans, des universités, ainsi que ceux des souverains, et, avant tout, ceux des villes. C'est ainsi que l'Ordre Allemand possédait un service de coursiers trans-régional très bien organisé. Dès les XIV^e et XV^e siècles, il y avait un service public de circulation avec une transmission des nouvelles régulières. La liaison postale aménagée par Franz von Taxis en 1516 avait d'abord été envisagée pour l'acheminement de la seule correspondance royale. Par la suite cependant, elle achemina aussi des courriers de personnes privées, et c'est ainsi que naquit la « Poste ». La « *via regia* » devint la plus importante route postale trans-régionale dans la direction Est-Ouest.

Les villes qui se trouvent au bord de la « *via regia* » sont étroitement liées à l'histoire européenne. C'est aussi valable pour Erfurt. La signification précoce de cette ville de l'Est de l'Allemagne centrale peut être prouvée par au moins trois faits. Le premier est l'organisation d'un siège d'évêché par Boniface en 742 ; le deuxième est le capitulaire de Diefenbach de Charlemagne dans lequel il stipule qu'Erfurt est la seule place de commerce (avec les Slaves) protégée de Thuringe ; et le troisième et dernier fait est l'enregistrement des lois de Thuringe qui fut effectué vers 802/03 par des nobles thuringiens et des fonctionnaires d'Etats francs dans le Palatinat d'Erfurt. Après la mort de Boniface, Erfurt fut rattaché à l'archevêché de Mayence. Comme cette subordination n'était pas seulement spirituelle, mais qu'elle avait aussi des répercussions temporelles et politiques, des tensions apparurent au fil du temps. Ces tensions furent déterminantes pour l'histoire de la ville. Le chemin entre la centrale de Mayence et Erfurt était la « *via regia* ». C'est grâce à sa position géographique que, malgré sa dépendance, Erfurt appartint au Moyen-Âge aux dix plus grandes villes d'Europe. Le paysage du bassin de Thuringe avec son sol extrêmement fertile fut très tôt habité, défriché et utilisé pour l'agriculture. En raison de sa position centrale en Europe centrale, il fut, durant des siècles, la zone de passage des peuples migrants, des armées et des expéditions marchandes. Erfurt était une sorte de plaque tournante et, grâce à la « *via regia* », un pont entre l'Est et l'Ouest de l'Europe. C'est là que se focalisaient les anciennes routes de la Hanse qui arrivaient de la Mer du Nord et de la Baltique et qui

conduisaient ensuite vers le Sud de l'Allemagne et l'Italie, et c'est là qu'elles rencontraient la « via regia ». Le transbordement de marchandises fut une source de richesse pour Erfurt au Haut Moyen-Age. La ville possédait le droit de pile, c'est-à-dire que là, tous les marchands étaient obligés, avant de pouvoir repartir, de mettre leurs marchandises en vente. C'est là que les harengs, la cire et les fourrures de la Mer du Nord et de la Baltique, les draps de Flandres, la vaisselle et les bijoux du pays du Rhin, les peaux et le bétail de Meissen et de Silésie, changeaient de propriétaires. De plus, il y avait aussi l'importante production thuringienne de pastel, de céréales, de légumes, de vin et d'épices. (Luther avait une fois nommé Erfurt « le jardinier du Saint Empire Romain »).

Après la Réforme et la guerre de Trente Ans, c'est à la division de l'Allemagne en de nombreux petits Etats, qui a eu des répercussions très négatives sur le commerce européen, qu'Erfurt doit la perte de son ancienne importance en tant que centre de l'économie d'Allemagne centrale. Mais, c'est la Prusse qui fit définitivement de la ville qui se trouvait désormais en sa possession une ville de province à laquelle on ne prêtait que peu d'attention. La ville de foire de Leipzig, la ville universitaire de Iéna et la ville classique de Weimar dépassèrent longtemps Erfurt. Grâce à la réorganisation du Land de Thuringe avec sa capitale Erfurt, les conditions sont réunies pour réfléchir à nouveau sur le rôle d'Erfurt comme pont entre l'Ouest et l'Est de l'Europe.

Cet article (légèrement réduit) est un extrait de „VIA REGIA. Internationale Zeitschrift für kulturelle Kommunikation“ („VIA REGIA. Journal international pour une communication culturelle“) publié par le Centre Culturel Européen d'Erfurt et la Fondation Gorbatschow de Moscou, Cahiers 40/41, Erfurt, 1996