



**HAL**  
open science

## CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES

Nicolas Verdier, Sandrine Robert

► **To cite this version:**

Nicolas Verdier, Sandrine Robert. CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES. Robert S., Verdier N. (dir.). Dynamique et résiliences des réseaux routiers en Ile de France, 52 (Supplément), 2015, Revue Archéologique du Centre de la France., 978-2-913272-38-5. halshs-03752809

**HAL Id: halshs-03752809**

**<https://shs.hal.science/halshs-03752809>**

Submitted on 17 Aug 2022

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

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

## 4 - CONCLUSION GENERALE ET PERSPECTIVES

Sandrine Robert et Nicolas Verdier

Le nombre de cas étudiés est encore faible pour tirer des conclusions générales sur la typologie et la chronologie des voies, mais l'exercice vaut la peine pour montrer le type de résultats que l'on peut dégager à partir d'une mise en série de données de terrain et de leur confrontation avec des données archéogéographiques.

Un résultat frappant est la faiblesse relative de la voie construite dans la circulation de grand parcours. Cette voie construite en dur, que Bergier a tenté d'ériger en véritable ordre architectural et qui peuple nos bases de données patrimoniales, n'apparaît qu'à la marge. Tout le projet de Bergier d'associer l'affirmation monarchique aux voies construites y trouve son explicitation. Il occulte une réalité beaucoup plus complexe où la norme semble être plutôt la voie à faible investissement : simple chemin revêtu de matériaux exogènes fins, drainé ou non par des fossés. La surprise du voyageur anglais Arthur Young, devant la qualité des routes française de la fin du XVIII<sup>e</sup> s., nous incite d'ailleurs à étendre nos réflexions au-delà des frontières françaises (ARBELLOT 1981). Si les périodes antiques et modernes apparaissent comme des moments de construction d'objets routiers à fort investissement et à la typologie complexe, elles ne peuvent justifier l'oubli de la masse constante des voies à faible investissement qui, de tout temps, constitue l'essentiel des circulations des périodes protohistorique à moderne. Cette voie est présente pour le grand parcours comme pour les cheminements locaux. Se trouve ainsi identifiée la voie sans voix, absente des textes et qui n'a pas fait l'objet d'aucune politique patrimoniale particulière. Pour chaque période, la situation se complexifie.

La voie protohistorique, absente des manuels (ROBERT 2009a), se livre à travers des chemins en structure légère ou des chemins creux qui précèdent, voire coexistent, avec de grands axes antiques. L'archéologie a dans ce domaine encore beaucoup à faire pour comprendre la dynamique de creusement et de comblement de ces structures. La voie antique apparaît sous de multiples facettes : du chemin de terre à la voie construite. Même si elle présente les typologies les plus élaborées, elle ne révèle jamais le modèle idéal de Bergier. La voie médiévale livre des chemins de terre mais aussi des voies empierrées et ce, dès le haut Moyen-Âge. La voie moderne paraît parfois loin des préconisations des ingénieurs : elle n'est pavée que sur de petits tronçons et s'apparente souvent au chemin de terre, même pour la circulation de grand parcours. En outre, le modèle de la voie pavée se trouve complexifié par le fait que l'on roule sur la bande de circulation et aussi sur les accotements.

Ce qui frappe surtout, c'est l'hétérogénéité non seulement pour une même période mais aussi à l'intérieur d'un même tracé. Cette hétérogénéité ne peut être perçue qu'en multipliant les sondages sur un même axe. Une partie de la complexité se trouve résolue dans l'étude des différents environnements traversés par la voie. La présence de bâti, d'éléments remarquables, de carrefours, etc. peut amener à construire un tronçon, alors qu'ailleurs la voie est laissée en terrain naturel. Il y a aussi une véritable adaptation à la topographie traversée et aux ressources fournies localement.

Seule la multiplication des observations sur un même axe permettra de préciser s'il y a pu y avoir une volonté de créer un profil en long (donc un aménagement pensé à une certaine échelle), car les tronçons observés ici ne relèvent pas de voies rectilignes. Ils n'en ont pas moins parfois livré de fort taux d'investissement. Les travaux de déblais (tranchée, arase), de remblai et la mise en place de couches de forme devront à l'avenir être mieux mis en évidence et enregistrés.

De même, l'étude de la caractérisation des usages reste relativement en friche. Les analyses systématiques des traces d'ornières, le ramassage et l'examen des matériaux de harnachement et de ferrage des animaux tractant manquent souvent à l'appel. Là encore, la caractérisation des différentes circulations ne pourra se faire qu'en observant mieux les différentes parties de la voie en plan car les acotements, la répartition des ornières, etc. sont difficilement observables en coupe. La réalisation plus systématique de paliers permettrait de multiplier les observations en plan sur les tronçons. Un autre champ qu'il nous paraît indispensable de développer, avec l'aide de la géoarchéologie, est l'interaction entre les voies et la circulation des eaux de surface. Car si elles servent parfois d'exutoire, elles peuvent constituer aussi de véritables barrages nécessitant des aménagements pour permettre la circulation de l'eau. Plus largement, la dynamique d'insertion de la voie dans l'environnement est un point d'analyse important.

Un autre point à étayer et dont l'analyse doit être systématisée est la relation entre la matérialité des chemins et le contexte bâti dans lequel ils s'insèrent. La présence d'établissement à proximité immédiate des tronçons a été systématiquement indiquée dans l'enregistrement de la BD Structures mais les exemples observés en milieu bâti ne concernaient pas suffisamment de cas (moins d'une dizaine) pour être représentatifs. On note qu'ils étaient associés à des taux d'investissement importants (proximité d'un *fanum* à Guerny, village du haut Moyen-Age à Bonneuil). Sur des sites du haut Moyen-Age, des chemins traversant des villages peuvent présenter aussi des empièvements alors qu'ailleurs ils sont de simples chemins de terres (BRULEY-CHABOT ET WUSCHER INFRA, GENTILI 2000, par exemple).

Au final, le modèle d'états et la succession de couches proposés par ce PCR s'est révélé opératoire. Noter la présence de matériaux endogènes ou exogènes semble assez bien fonctionner car cela permet d'identifier ce qui ressort ou non d'apports volontaires. Mais l'une des limites de ce modèle est qu'il n'est pas dynamique. D'une part, il existe une réelle difficulté liée à l'imbrication des différents niveaux. Un niveau de circulation d'un état peut ainsi devenir la fondation d'un autre état, des recharges peuvent servir de couches de base à une nouvelle couche de circulation. Dans la voie empièrée, le revêtement peut enfin constituer une fondation de la voie, associant les fonctions des deux couches. D'autre part, il nie l'interaction constante entre la voie et son environnement. Comment distinguer l'apport de sédiments volontaires de la sédimentation naturelle ou de l'apport anthropique involontaire (boues, "terre à godasse"...)? De la même façon, les traitements subis par les différentes couches peuvent l'avoir été intentionnellement (damage des couches prévus ou l'origine) ou être le résultat de l'usage. Le modèle proposé ici doit encore évoluer pour permettre une meilleure prise en compte de la complexité des voies.

Le champ de recherche qui s'ouvre ici est immense et renvoie à la question plus vaste de la détermination des traces en archéologie, action qui s'opère encore trop souvent au cœur d'une distinction entre naturel et anthropique, comme si l'imbrication entre les deux n'existait pas.

### *POUR ALLER PLUS LOIN...*

Au terme de ce programme, deux préconisations principales peuvent, à notre avis, permettre de continuer l'exploration et de favoriser les comparaisons entre des données réparties sur de plus grandes étendues.

La première est de systématiser la réalisation des études archéogéographiques en amont des opérations de terrain, afin de réinscrire les vestiges dans un environnement plus large. Pour les voies, l'exercice paraît indispensable car l'observation des vestiges seule n'est pas suffisante pour caractériser l'échelle de la circulation. L'autre intérêt est d'attirer l'attention sur des vestiges qui sont souvent extrêmement ténus à la fouille. La reconnaissance d'une voie de grand parcours a priori sur les cartes renforce la vigilance de l'archéologue sur le terrain surtout lorsqu'elle apparaît sous la forme d'une voie à faible investissement. Cette interaction a bien fonctionné pour la plupart des études présentées ici, avec la réalisation systématique de pré-étude en amont des phases de diagnostic. Il a été possible ainsi de prendre en compte et de caractériser les voies non construites. Enfin, le va-et-vient entre les échelles permet d'insérer le tronçon fouillé dans la dynamique générale d'un itinéraire, entre flux tracé et modelé du terrain et de l'objet (ROBERT *infra*). Ce va-et-vient évite de déduire des informations éronées sur la circulation à l'échelle régionale, à partir d'observations locales. Les bases de données (BD Sources et Carto), à travers leur mise en ligne, donnent un premier état de la recherche et de la cartographie ancienne, qu'il est possible de mobiliser rapidement pour les études préalables.

La deuxième préconisation est de systématiser l'observation et l'enregistrement d'un nombre de caractéristiques signifiantes et de mieux les faire apparaître dans les rapports d'opération. Au-delà des définitions des différentes couches, un travail d'uniformisation du vocabulaire reste nécessaire pour définir aussi la taille des matériaux. En effet, plusieurs termes sont actuellement utilisés : blocs, dalles, cailloux, pierre, moellons, plaquettes, etc. Il faudrait cependant s'appuyer sur quelques termes explicites correspondant à des fourchettes de taille et normaliser les types de matériaux. Des indications chiffrées sur les dimensions de matériaux (en cm ou mm) seraient plus objectives que des termes comme " gros, moyen, petit, etc.". Des normes opérantes dans l'archéologie du bâti, par exemple, pourraient être utilisées.

La proposition d'un protocole d'enregistrement permet de tenter d'homogénéiser les pratiques. Le tableau suivant indique les principales caractéristiques utilisées pour la saisie dans la BD Structures. Elles peuvent être utilisées pour l'enregistrement des données sur le terrain. Les astérisques renvoient aux notions et couches qui ont été définies précédemment dans le texte. Pour les voies complexes, il serait préférable d'utiliser un enregistrement de type " urbain ", détaillant la stratigraphie par unité. La fiche proposée pourrait alors servir de récapitulatif par

état. Pour des voies simples, elle peut être utilisée directement pour l'enregistrement de structures.

