



HAL
open science

Agglomérations secondaires et réseau routier dans l'ouest de la Gaule Belgique à l'époque du Haut-Empire romain

Blaise Pichon

► **To cite this version:**

Blaise Pichon. Agglomérations secondaires et réseau routier dans l'ouest de la Gaule Belgique à l'époque du Haut-Empire romain. Routes et petites villes de l'Antiquité à l'époque moderne, Jean-Luc Fray; Céline Pérol, Mar 2014, Clermont-Ferrand, France. pp.117-130. halshs-04673623

HAL Id: halshs-04673623

<https://shs.hal.science/halshs-04673623v1>

Submitted on 16 Jan 2025

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.

Routes et petites villes

De l'Antiquité à l'époque moderne



Dirigé par Céline PEROL et Jean-Luc FRAY





Routes et petites villes

De l'Antiquité à l'époque moderne

HISTOIRE & CROISÉES

Dirigé par Céline PEROL et Jean-Luc FRAY



Agglomérations secondaires et réseau routier dans l'ouest de la Gaule Belgique à l'époque du Haut-Empire romain

Blaise Pichon
*Maître de conférences en histoire et archéologie romaine,
Centre d'Histoire « Espaces et Cultures »,
Université Clermont Auvergne, EA 1001*

Résumé : Les territoires des cités occidentales de la province de Gaule Belgique comportent de nombreuses agglomérations secondaires au Haut-Empire romain. Certaines d'entre elles présentent d'indéniables traits urbains, même si toutes ne peuvent être qualifiées de villes. Leur rapport avec le réseau routier principal, dont la chronologie de l'établissement n'est pas évidente à mettre en lumière, est complexe. Quelques fouilles préventives récentes ont permis de mieux mettre en lumière les relations entre la route et l'habitat. Le rôle des grandes voies antiques dans l'organisation des territoires de ces cités apparaît variable d'une cité à l'autre, ce qui montre que le tracé de ces axes n'est qu'un des possibles facteurs explicatifs du développement de grandes agglomérations n'ayant pas le rang de chef-lieu de cité au Haut-Empire.

Mots-clés : route, agglomération secondaire, Gaule Belgique, Haut-Empire romain

Abstract: The territories of the western *ciuitates* of Belgic Gaul include many small towns during the Early Roman Empire. Some of them have undeniable urban features, although all of them cannot be classified as cities. Their relationship to the main roads network, about which moment of the establishment is not obvious to prove, is complex. Some recent preventive excavations have shed more light on the relationship between the road and the buildings. The role of main antique roads in the territorial organization of these cities appears variable from one city to the other, which shows that the course of these roads is only one possible explanatory factors for the development of large towns not having the rank of capital city during the Early Roman Empire.

Keywords: road, secondary agglomeration, Belgic Gaul, Early Roman Empire

Les sept cités situées dans la partie occidentale de la province de Gaule Belgique (soit celles des Ambiens, Atrébates, Bellovaques, Morins, Suessions, Sulbanectes et Viromanduens) comptent de nombreuses agglomérations dites « secondaires », dont 45 sont situées sur des axes routiers importants.

Mais cette communauté apparente de situation masque la grande hétérogénéité des situations, tant au sein de ce vaste ensemble des agglomérations n'ayant pas rang de chef-lieu de cité que du point de vue des rapports qui ont pu être entretenus entre l'agglomération et l'axe qui la traverse. C'est ce second aspect qui est au cœur de la réflexion que je vais mener.

Les sources disponibles sont de trois natures : les itinéraires antiques (Itinéraire d'Antonin et Table de Peutinger), les bornes milliaires¹ et, surtout, les données archéologiques. Les itinéraires indiquent sans ambiguïté les agglomérations qui ont une fonction de relais routier (douze dans l'espace considéré) ; malheureusement, la plupart d'entre elles sont archéologiquement mal connues ou inconnues². Les bornes milliaires nous renseignent surtout sur les réfections des axes principaux du réseau routier. Ces deux types de sources fournissent des informations ponctuelles et partielles. Seules les données archéologiques peuvent nous permettre d'appréhender de manière plus précise les relations « matérielles » entre une agglomération et la route qui la traverse, et éventuellement les évolutions de ces relations. Parmi les 45 agglomérations routières sélectionnées, seules 18 sont archéologiquement assez bien connues pour être prises en compte ici³. Afin de respecter la thématique du colloque, j'ai choisi de laisser de côté sept de ces agglomérations, plutôt rurales.

1. Quinze bornes milliaires épigraphes sont connues pour les sept cités étudiées : une dans la cité des Ambiens (Longueau, *CIL* XVII, 508), une dans celle des Atrébates (Estaires, *CIL* XVII, 511), une dans celle des Morins (Desvres, *AE* 2004, 937 = *AE* 2006, 841 = *AE* 2007, 981) et douze dans celle des Suessions (Soissons, *CIL* XVII, 505 ; Bézu-Saint-Germain, *CIL* XVII, 519 ; Juvigny, *CIL* XVII, 512, 513, 515 ; Orrouy, *CIL* XVII, 521-524 ; Venizel, *Carte archéologique de la Gaule – Aisne*, p. 475 ; Vic-sur-Aisne, *CIL* XVII, 506 ; Viffort, *CIL* XVII, 520). Il faut y ajouter la borne itinéraire de Tongres (*CIL* XVII, 675 = *ILB*, 135).
2. Ainsi Brimeux (*Lintomagus*), Pontes, Domqueur (*Duroicoregum*), Estaires (*Minariacum*), Escauptont (*Ponte Scaldis*), Thièvres (*Teucera*), Roiglise (*Rodium*), Condren (*Contraginum*), *Curmiliaca*. Brimeux : Pas-de-Calais, Montreuil-sur-Mer, Auxi-le-Château ; Domqueur : Somme, Abbeville, Rue ; Estaires : Nord, Dunkerque, Hazebrouck ; Escauptont : Nord, Valenciennes, Anzin ; Thièvres : localité partagée entre la Somme (Péronne, Albert) et le Pas-de-Calais (Arras, Avesnes-le-Comte) ; Roiglise : Somme, Montdidier, Roye ; Condren : Aisne, Laon, Chauny.
3. Beaucourt-en-Santerre et Pont-de-Metz (cité des Ambiens), Beaumont-sur-Oise et Saint-Martin-Longueau (cité des Bellovaques), Boulogne-sur-Mer (cité des Morins), Château-Thierry, Morierval, Orrouy et Saint-Étienne-Roilaye (cité des Suessions), Noyon et Vermand (cité des Viromanduels) ont été retenus ; Revelles (cité des Ambiens), Beugnâtre et Dourges (cité des Atrébates), Estrées-Saint-Denis et Hardivillers (cité des Bellovaques), Ciry-Salsogne et Epaux-Bézu (cité des Suessions) ont été écartés du corpus. Beaucourt-en-Santerre : Somme, Montdidier, Mireuil ; Beaumont-sur-Oise : Val-d'Oise, Pontoise, L'Isle-Adam ; Beugnâtre : Pas-de-Calais, Arras, Bapaume ; Boulogne-sur-Mer : Pas-de-Calais, chef-lieu d'arr. ; Château-Thierry : Aisne, chef-lieu d'arr. ; Ciry-Salsogne : Aisne, Soissons, Fère-en-Tardenois ; Dourges : Pas-de-Calais, Lens, Hénin-Beaumont ; Epaux-Bézu : Aisne, arr. et cant. de Château-Thierry ; Estrées-Saint-Denis : Oise, Compiègne, chef-lieu de cant. ; Hardivillers : Oise, Clermont, Saint-Just-en-Chaussée ; Noyon : Oise, Compiègne, chef-lieu de cant. ; Morierval et Orrouy : Oise, Senlis, Crépy-en-Valois ; Pont-de-Metz : Somme, arr. et cant. d'Amiens ; Revelles : Somme, Aisne, Molliens-Dreuil ; Saint-Étienne-Roilaye : Oise, arr. et cant. de Compiègne ; Saint-Martin-Longueau : Oise, Clermont, Pont-Sainte-Maxence ; Vermand : Aisne, arr. et cant. de Saint-Quentin.

Cette étude sera menée successivement à plusieurs échelles, afin d'appréhender à la fois le rapport des agglomérations aux routes et leur place au sein des cités.

Les agglomérations routières importantes, situations et sites

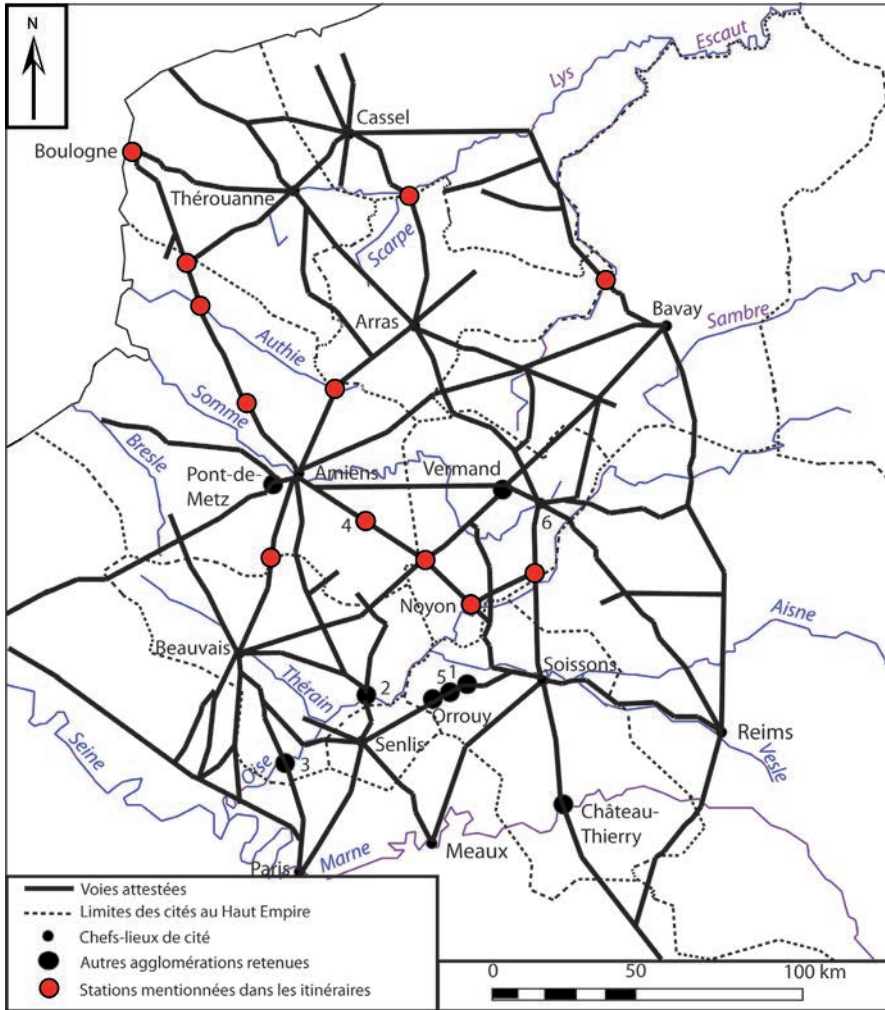
Si l'on ajoute aux onze agglomérations archéologiquement bien connues les neuf stations connues par l'Itinéraire d'Antonin, la Table de Peutinger ou la borne itinéraire de Tongres, il est possible de mettre en évidence des axes routiers qui comportent un maillage plus fin d'agglomérations importantes (**Fig. 1**). Les voies reliant Soissons et Amiens et Amiens et Boulogne-sur-Mer, qui constituent deux tronçons de la voie du Léman à l'Océan, comportent respectivement trois et quatre agglomérations importantes, la voie reliant Soissons à Senlis en comptant également trois. La voie Beauvais-Bavay⁴ en compte deux. Les voies Amiens-Arras, Amiens-Beauvais, Amiens-Saint-Quentin, Soissons-Saint-Quentin et Beauvais-Senlis, intégralement comprises dans l'espace étudié, comportent chacune une agglomération importante. Les voies Arras-Cassel, Tournai-Bavay, Soissons-Troyes et Beauvais-Paris, qui débordent largement l'espace pris en compte, comportent chacune, dans leur traversée de la Belgique occidentale, une agglomération importante. Sur la plupart des voies, notre niveau d'information n'est pas suffisant pour tenter de comparer les distances entre ces agglomérations, d'autant plus que des agglomérations rurales s'intercalent entre les agglomérations plus importantes. Cependant, les voies Amiens-Soissons, Beauvais-Bavay ou Soissons-Saint-Quentin révèlent une relative régularité du positionnement des agglomérations importantes :

- 26 km d'Amiens à Beaucourt-en-Santerre, 21 km de Beaucourt à Roiglise, où se trouve le croisement avec la voie Beauvais-Bavay, 16 km de Roiglise à Noyon et une étape plus grande, 42 km de Noyon à Soissons, qui pourrait s'expliquer par un site méconnu dans cette zone ;
- entre Beauvais et Bavay, des distances d'une trentaine de kilomètres entre Beauvais, Saint Just-en-Chaussée⁵, Roiglise et Vermand, puis une distance double entre Vermand et Bavay ;
- Condren se trouve approximativement à mi-chemin des chefs-lieux de cité des Viromanduels et des Suessions. Les positions de Thièvres entre Amiens et Arras, de Beaumont-sur-Oise entre Beauvais et Paris et d'Escautpont entre Tournai et Cambrai sont comparables.

4. Bavay : Nord, Avesnes-sur-Helpe, Aulnoy-Aymeries.

5. Saint-Just-en-Chaussée : Oise, Clermont, chef-lieu de canton.

Fig. 1 : Réseau routier principal et agglomérations importantes dans l'ouest de la Gaule Belgique.



1 : St Etienne-Roilaye - 2 : St Martin-Longueau - 3 : Beaumont-sur-Oise - 4 : Beaucourt-en-Santerre - 5 : Morienvall - 6 : Saint-Quentin

© B. Pichon

Les sites d'implantation des agglomérations ne sont pas nécessairement remarquables, puisque six d'entre elles se situent sur des traversées de plateau dépourvues de carrefour⁶, Orrouy⁷ se trouvant en rebord de plateau. Cependant, les sites correspondent majoritairement à des franchissements :

6. Domqueur, Pont-de-Metz, Blancfossé, Saint-Étienne-Roilaye, Morienvall et Beaucourt-en-Santerre.
7. Georges-Pierre WOIMANT, *Carte archéologique de la Gaule – l'Oise*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 1995, p. 353-370.

Condren, Noyon⁸, Saint-Martin-Longueau⁹ et Beaumont-sur-Oise¹⁰ sur l'Oise ; Brimeux et Pontes au passage de fleuves côtiers entre Amiens et Boulogne-sur-Mer ; Thièvres sur l'Authie ; Estaires sur la Lys ; Escautpont sur l'Escaut ; Château-Thierry¹¹ sur la Marne. Quatre agglomérations sont en position de carrefour entre deux routes importantes : Roiglise au croisement des voies Beauvais-Bavay et Amiens-Soissons, Vermand¹² au croisement des voies Amiens-Saint-Quentin et Beauvais-Bavay, Saint-Martin-Longueau et Brimeux. Enfin, Boulogne-sur-Mer¹³ se trouve dans une position topographique originale, étant le port maritime majeur entre Gaule et Bretagne.

Ce sont presque tous des sites nouveaux : seuls Orrouy et Vermand étaient d'importants sites de sanctuaires avant la Conquête. À l'instar des chefs-lieux de cité, les agglomérations routières importantes sont donc des marqueurs de la nouvelle organisation des territoires qui a suivi la mise en place des cités.

Mais il convient de ne pas demeurer à ce niveau d'analyse superficiel, qui ne prend pas en compte les problèmes de chronologie et « lisse » artificiellement les données.

Les relations entre les agglomérations et la route

L'une des questions fréquemment soulevée à propos des agglomérations importantes liées à la route est celle de l'antériorité ou non de la route. Elle est souvent insoluble. Si le tracé des grands itinéraires est généralement bien connu, il n'en est pas de même de la chronologie de leur mise en place. Nous ne savons presque rien des itinéraires de la fin de la protohistoire dans la région.

Pour la période postérieure à la Conquête, les premiers axes archéologiquement datés se situent, classiquement, à la période augustéenne, dans le cadre de la constitution du fameux réseau dit « d'Agrippa ».

Les travaux de Pierre Leman¹⁴ ont montré l'existence de deux branches de la voie du Léman à l'Océan en Belgique. La première branche, occidentale, joignait Lyon à Meaux, Senlis, Amiens et probablement Boulogne-sur-Mer. Elle pourrait avoir été mise en place lors du second séjour d'Agrippa

8. *Ibid.*, p. 340-351.

9. *Ibid.*, p. 425-426.

10. Muriel WABON, Franck ABERT et Didier VERMEERSCH, *Carte archéologique de la Gaule – le Val-d'Oise*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2006, p. 155-175.

11. Blaise PICHON, *Carte archéologique de la Gaule – l'Aisne*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2002, p. 169-174.

12. *Ibid.*, p. 477-505.

13. Roland DELMAIRE, *Carte archéologique de la Gaule – le Pas-de-Calais*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 1993, p. 211-301.

14. Pierre LEMAN, *Les voies romaines de la Belgique seconde*, thèse de 3^e cycle, université Lille III, 1972 ; Pierre LEMAN, « La voie d'Agrippa et la voie orientale d'après les textes et l'archéologie », *Bulletin de la Société des fouilles archéologiques et des monuments historiques de l'Yonne*, 5, 1988, p. 29-34.

en Gaule, entre 19 et 16 av. J.-C.¹⁵. La branche orientale, passant par Reims, Saint-Quentin et Arras, est difficile à dater. Pour Pierre Leman, elle est légèrement antérieure à la voie occidentale, car elle emprunte des gués et non des ponts ; cependant, cet argument n'emporte pas tout à fait la conviction. La branche orientale de la voie du Léman à l'Océan est antérieure à la fondation de Soissons, vers 10 av. J.-C., comme le montre son tracé qui ne respecte pas le quadrillage urbain.

Les seules voies dont l'archéologie atteste l'existence au milieu du 1^{er} siècle sont celles qui joignent Senlis à Soissons, Beauvais à Amiens et Amiens à Saint-Quentin. Une coupe réalisée à Saint-Étienne-Roilaye par Pierre Leman¹⁶ a permis de fixer au règne de Claude la mise en place de la voie de Senlis à Soissons, qui reliait les deux branches de la voie du Léman à l'Océan. La voie Beauvais-Amiens a été observée sur le site de l'Hôtel-Dieu de Beauvais en 1989 ; elle a été datée de la fin du 1^{er} siècle av. J.-C.¹⁷. La voie Amiens-Saint-Quentin a été fouillée à Vermand¹⁸ ; elle est établie dans le deuxième quart du 1^{er} siècle.

La voie Amiens-Rouen a été coupée à Revelles lors d'une fouille préventive en 2002¹⁹ ; elle n'a pas été précisément datée, mais est antérieure à la période flavienne. La voie Soissons-Troyes a été coupée à Epaux-Bézu en 1995²⁰ ; elle est datée de la première moitié du 1^{er} siècle. Pour les autres voies, il faut avoir recours à des méthodes de datation indirectes (mention sur les itinéraires, bornes milliaires, datation de structures en rapport avec la voie), peu précises.

Dans presque tous les cas, la voie apparaît comme un élément structurant des agglomérations²¹. À Pont-de-Metz²², Beaumont-sur-Oise, Saint-Martin-Longueau, Noyon, Boulogne-sur-Mer, la voie est en position centrale dans l'agglomération. Les observations réalisées sur l'organisation du parcellaire dans

15. Noël MAHÉO, Jean-Luc COLLART et Didier BAYARD (éd.), *La marque de Rome. Samarobriva et les villes du nord de la Gaule*, catalogue d'exposition, Amiens, Musée de Picardie, 2004.

16. Michel JOUVE, « Coupe de la Chaussée Brunehaut au Mont-Berny à Pierrefonds », *Revue archéologique de l'Oise*, 1, 1971, p. 30-31.

17. Vincent GOUSTARD, Xavier PEIXOTO et Martine PETITJEAN, « L'est de l'ilot de l'Hôtel-Dieu », *Revue archéologique de Picardie*, 3-4, 1991, p. 115-135.

18. Christophe HOSDEZ, « Vermand, Rue Charles de Gaulle, la voie antique », rapport final d'opération, Amiens, Service régional de l'archéologie de Picardie, 2011.

19. Pascal QUÉREL *et al.*, « Chemins, gués et établissements routiers dans l'ouest de la Gaule Belgique », *Revue archéologique de Picardie*, 3-4, 2008, p. 87-89.

20. B. PICHON, *Carte archéologique [...]*, *op. cit.*, p. 223-224.

21. À Saint-Étienne-Roilaye, Morienvall et Orrouy, c'est l'absence de données archéologiques qui ne permet pas de confirmer ce rôle.

22. Sur Pont-de-Metz : P. QUÉREL *et al.*, « Chemins, gués [...], *op. cit.*, p. 86-87 ; Tahar BEN REDJEB, *Carte archéologique de la Gaule – la Somme*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2012, p. 608-609.

les trois premières agglomérations citées montrent qu'il est orienté en fonction du passage de la voie dès l'origine de l'agglomération. Dans d'autres cas, la voie passe en périphérie de l'agglomération, comme à Vermand et Château-Thierry. Dans les agglomérations les plus importantes²³, la voie constitue l'axe de référence pour établir la trame viaire, qui peut prendre la forme d'un quadrillage de rues comparable à ce que l'on observe dans les chefs-lieux de cité, comme à Beaumont-sur-Oise. Dans ce cas, la surface de la voie présente une physiologie particulière, au moins dans la traversée de la partie centrale de l'agglomération (présence de dallage, qui a pu être établi lors d'une phase de réfection). Dans des agglomérations plus modestes, les rues secondaires qui s'embranchent sur la voie sont souvent assez irrégulièrement disposées²⁴.

À Pont-de-Metz, la voie Amiens-Rouen présente, lors de la naissance de l'agglomération, au milieu du I^{er} siècle, une physiologie rurale : absence de trottoirs, maintien d'un espace non constructible dévolu à la circulation entre des fossés bordiers distants de 40 m. Mais la densification progressive du bâti s'accompagne, au milieu du II^e siècle, d'une « urbanisation » de la voie, qui se traduit par la disparition de la zone non constructible, le remblaiement des fossés bordiers et l'aménagement de trottoirs. De manière générale, il faut noter un respect des contraintes liées au passage de la voie²⁵. Nulle part on ne constate d'empiètement sur les emprises publiques au cours du Haut-Empire. À Pont-de-Metz, c'est seulement dans la première moitié du IV^e siècle, alors que l'agglomération est en déclin marqué, que des sépultures sont implantées sur le trottoir méridional de la voie, visiblement abandonné.

Les aménagements spécifiques liés à la route sont assez mal connus dans l'espace considéré. Aucun relais n'a été mis en évidence par l'archéologie dans ces agglomérations importantes, peut-être est-ce dû à leur localisation dans de modestes agglomérations, comme pour celui qui a été fouillé à Revelles en 2003²⁶. En revanche, des structures liées aux ruptures de charge ont été observées, notamment dans des agglomérations situées sur des cours d'eau navigables. Beaumont-sur-Oise et Saint-Martin-Longueau, toutes deux situées à proximité de l'Oise, disposaient de structures liées au transport des marchandises. À Beaumont-sur-Oise, un port fluvial est aménagé en bordure de

23. Boulogne-sur-Mer et Beaumont-sur-Oise.

24. Ce n'est toutefois pas le cas à Noyon : Bruno DESACHY, « Noyon », in Bruno DESACHY et Jean-Olivier GUILHOT (éd.), *Archéologie des villes. Démarches et exemples en Picardie, Revue archéologique de Picardie*, n° spécial 16, 1999, p. 171-177.

25. À Vermand, les diagnostics réalisés depuis 2008 dans la rue Charles de Gaulle montrent qu'en bordure de la voie Amiens-Saint-Quentin, dans un secteur d'occupation assez lâche, les bâtiments implantés dans le courant du II^e siècle respectent scrupuleusement les fossés bordiers, même après leur comblement, antérieur à la mise en place des bâtiments : Christophe HOSDEZ, « Vermand, rue Charles de Gaulle, parcelle ZL 48 », rapport de diagnostic, Amiens, Service régional de l'archéologie de Picardie, 2012.

26. P. QUÉREL *et al.*, « Chemins, gués [...] », *op. cit.*, p. 87-89.

la voie Beauvais-Paris, à proximité du franchissement de la rivière. Au début du 1^{er} siècle, alors que le franchissement de l'Oise se fait encore par un gué, des enrochements de gros blocs de pierre sont réalisés ; ils constituent un débarcadère, ce qui a été confirmé par les prospections géophysiques réalisées en 2000 (observation d'un quai long de 80 m et large de 35 m, parallèle à l'Oise²⁷). Ainsi, dès l'origine, l'agglomération dispose d'installations portuaires.

À Saint-Martin-Longueau, G.-P. Woimant a mis en évidence des entrepôts lors des fouilles programmées réalisées entre 1984 et 1988²⁸. Malheureusement, la faible épaisseur de la stratigraphie conservée et l'indigence des rapports de fouille ne nous permettent guère d'appréhender la chronologie de ces aménagements, disposés en bordure de la voie et reconstruits à plusieurs reprises sur les mêmes plans.

La place des agglomérations routières dans les cités de l'ouest de la Gaule Belgique au Haut-Empire

Il n'est pas possible d'envisager la place de ces agglomérations au sein du réseau d'agglomérations pour chacune des sept cités étudiées ici, faute d'un corpus suffisant dans certains cas²⁹. Mais une réflexion peut être engagée pour les cités des Ambiens, des Bellovaques, des Suessions et des Viromanduels au Haut-Empire.

Dans la cité des Suessions, la totalité des agglomérations secondaires importantes se situe sur un axe routier majeur (**Fig. 2**). Ici, le réseau routier principal semble avoir joué un rôle essentiel dans la structuration du territoire civique, mais son établissement a pris en considération le site pré-existant d'Orrouy (sanctuaire laténien), qui devient une agglomération dès l'époque augustéenne³⁰. Le pôle urbain majeur, en dehors du chef-lieu de cité, est Château-Thierry, point de rupture de charge essentiel entre la voie Soissons-Troyes et la Marne et place centrale du sud de la cité, éloignée à la fois de Soissons et des chefs-lieux de cité voisins (Reims, Meaux, Troyes).

Dans la cité des Viromanduels, Vermand et Noyon sont les seules agglomérations secondaires importantes (**Fig. 3**). Si Vermand occupe une position originale, à 12 km seulement du chef-lieu de cité, la situation de Noyon peut être

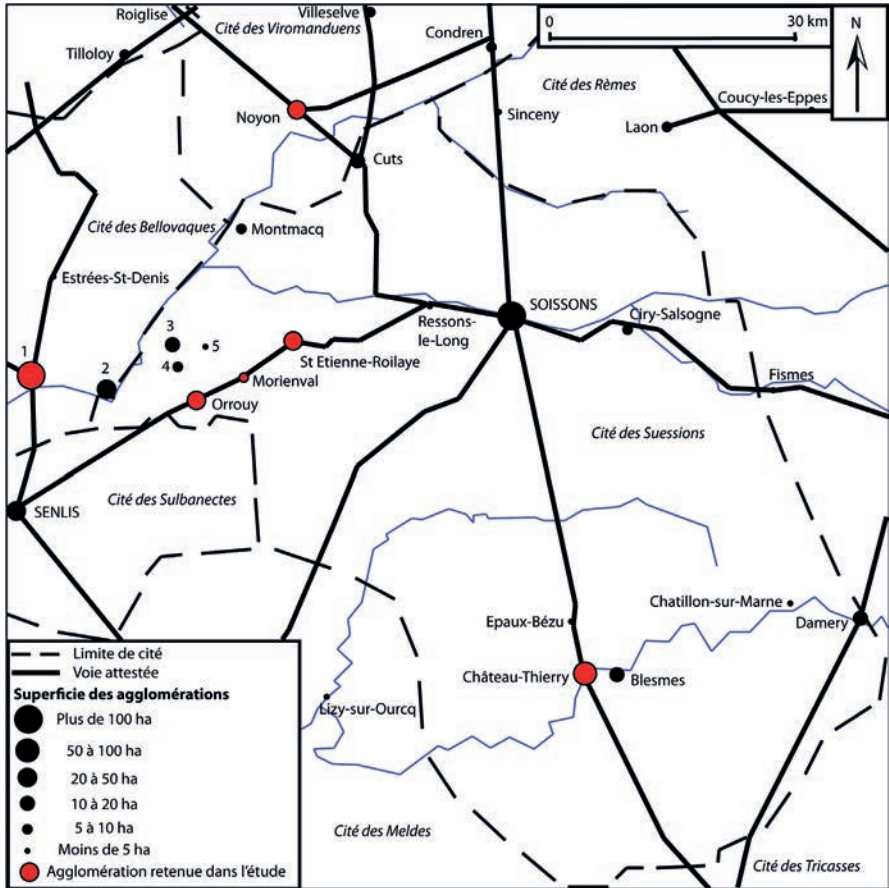
27. M. WABONT, F. ABERT, F. et D. VERMEERSCH, *Carte archéologique [...]*, *op. cit.*, p. 158.

28. G.-P. WOIMANT, *Carte archéologique [...]*, *op. cit.*, p. 425-426.

29. Cités des Atrébates, des Morins et des Sulbanectes.

30. Marie-Laure BERDEAUX-LE BRAZIDEC, *Découvertes monétaires des sites gallo-romains de la forêt de Compiègne et de ses environs dans leurs contextes archéologiques*, Montagnac, Éditions Monique Mergoïl, 2003.

Fig. 2 : Superficie des agglomérations de la cité des Suessions au Haut-Empire.



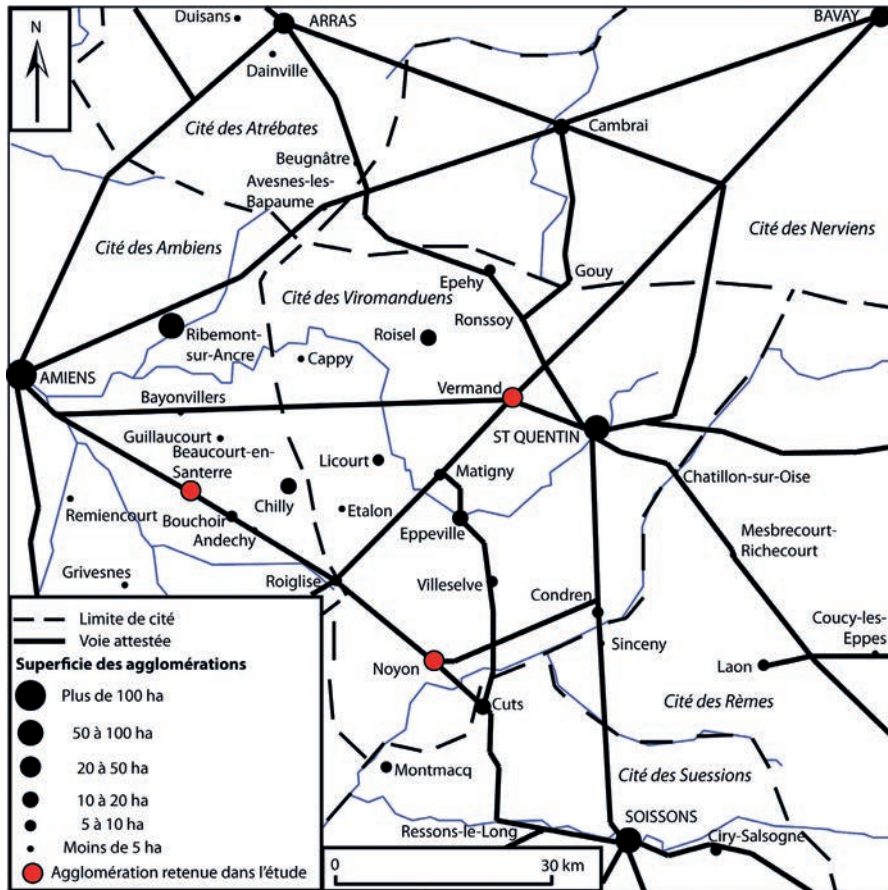
1 : St Martin-Longueau - 2 : Longueil-Sainte-Marie - 3 : Lacroix-St-Ouen - 4 : St Sauveur - 5 : St Jean-aux-Bois

© B. Pichon

comparée à celle de Château-Thierry dans la cité des Suessions, point de rupture de charge entre route et rivière éloigné du chef-lieu. La position de Vermand s'explique par son origine laténienne (important sanctuaire). L'hypothèse a d'ailleurs été émise depuis longtemps d'une polarisation originelle du réseau routier sur Vermand, avant la fondation de Saint-Quentin³¹. Comme dans la cité des Suessions, le rapport de la route et des agglomérations importantes est dual : si l'un des sites, préexistant, a conditionné le tracé de la route, c'est plutôt par le passage de la route qu'il faut expliquer le développement des agglomérations.

31. Ernest WILL, « Recherches sur le développement urbain sous l'empire romain dans le nord de la France », *Gallia*, XX, 1962, p. 79-101.

Fig. 3 : Superficie des agglomérations de la cité des Viromanduels au Haut-Empire.

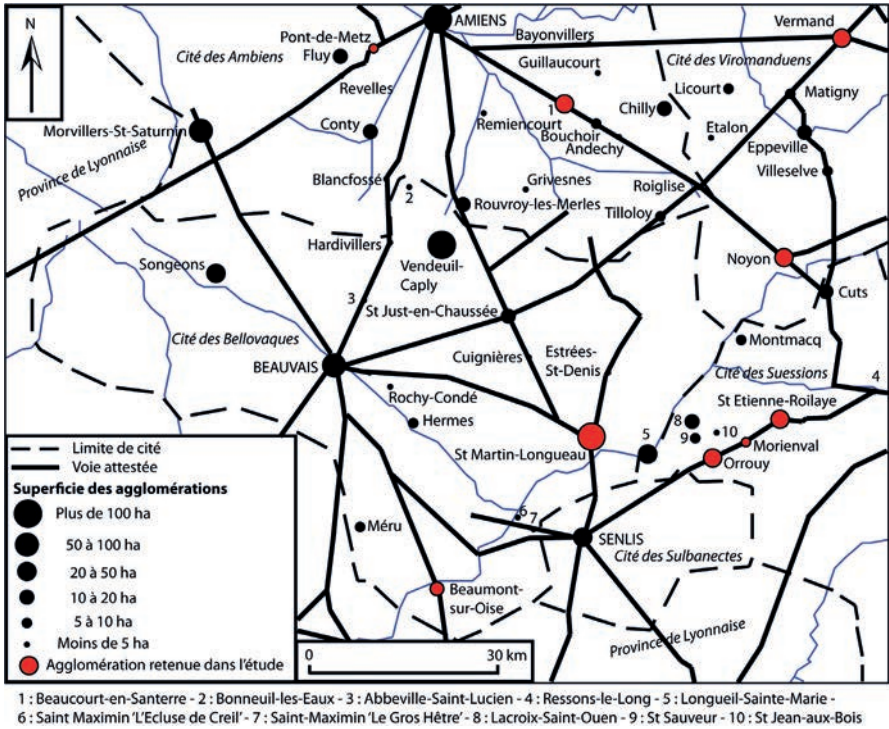


© B. Pichon

Dans la cité des Bellovaques, Beaumont-sur-Oise et Saint-Martin-Longueau s'inscrivent différemment dans le réseau des agglomérations (Fig. 4). Saint-Martin-Longueau paraît être un des pôles majeurs de la cité avec Vendeuil-Caply et Beauvais. Vendeuil-Caply et Saint-Martin-Longueau se développent sur plus de 100 ha, le caractère monumental de Vendeuil-Caply étant nettement plus marqué³². Or, cette agglomération majeure se trouve à l'écart des routes principales et la seule explication convaincante de sa position avancée jusqu'ici est la présence d'un camp militaire augusto-

32. Sur cette question : Blaise PICHON, *L'empreinte de Rome dans l'ouest de la Gaule Belgique d'Auguste à la fin du IV^e s.*, thèse de doctorat, université Paris X-Nanterre, 2005. Les fouilles programmées engagées depuis quelques années sur le site par Vincent Legros le confirment.

Fig. 4 : Superficie des agglomérations de la cité des Bellovaques au Haut-Empire.



© B. Pichon

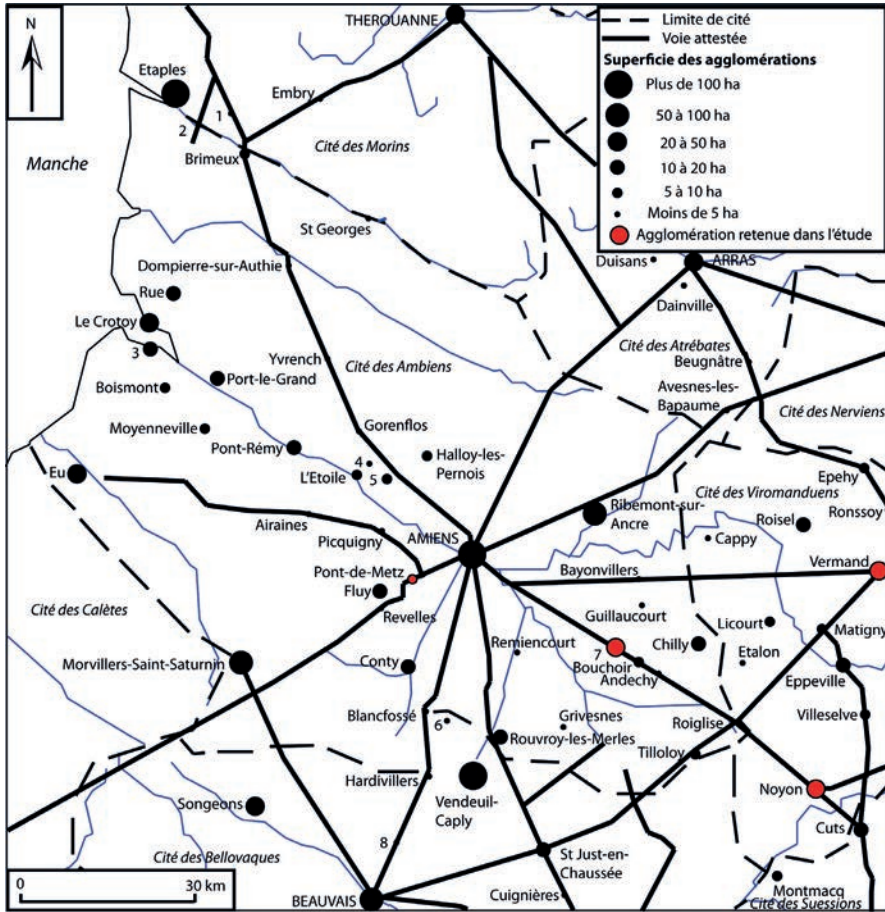
tibérien³³. Beaumont-sur-Oise est nettement moins étendue (environ 25 ha), mais son caractère urbain est net. Elle entre, tant par la position topographique que par la taille et la chronologie, dans la même catégorie que Château-Thierry et Noyon, toutes trois fondées dans le premier quart du 1^{er} siècle.

Dans la cité des Ambiens, la situation est nettement différente (Fig. 5). Ici, les agglomérations majeures (Ribemont-sur-Ancre, Morvillers-Saint-Saturnin, Eu « Bois-l'Abbé ») sont à l'écart des grandes routes. Ni Beaucourt-en-Santerre ni Pont-de-Metz ne constituent des pôles majeurs. Pour Pont-de-Metz, l'explication du développement assez mesuré de l'agglomération réside sans doute dans la proximité du chef-lieu distant de 7 km seulement. Ici, ce sont des sanctuaires, antérieurs à la Conquête (Ribemont-sur-Ancre³⁴) ou

33. Sur Vendeuil-Caply : COLLECTIF, « Vendeuil-Caply », *Nord-ouest archéologie*, 5, 1992-1993 ; G.-P. WOIMANT, *Carte archéologique [...], op. cit.*, p. 473-486.

34. T. BEN REDJEB, *Carte archéologique [...], op. cit.*, p. 646-653.

Fig. 5 : Superficie des agglomérations de la cité des Ambiens au Haut-Empire.



1 : Estréelles - 2 : La Calotterie - 3 : St Valéry-sur-Somme - 4 : Ville-le-Marcllet - 5 : Bettencourt-Saint-Ouen - 6 : Bonneuil-les-Eaux - 7 : Beaucourt-en-Santerre - 8 : Abbeville-St-Lucien

© B. Pichon

romains précoces (Morvillers-Saint-Saturnin³⁵ et Eu « Bois-l'Abbé³⁶ ») qui ont motivé l'émergence d'agglomérations importantes.

L'Antiquité tardive est marquée par une régression très nette de ces agglomérations routières importantes. Pont-de-Metz disparaît dans le courant du iv^e siècle, tout comme Beaucourt-en-Santerre, Morienval, Orrouy et Saint-

35. *Ibid.*, p. 559-561.

36. Isabelle ROGERET, *Carte archéologique de la Gaule – la Seine-Maritime*, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 1997, p. 245-256.

Étienne-Roilaye. Beaumont-sur-Oise connaît une importante régression dès le milieu du III^e siècle, l'occupation étant dès lors concentrée à proximité de la voie Beauvais-Paris (les *insulae* périphériques sont abandonnées), avant de disparaître au V^e siècle. Seules Boulogne-sur-Mer, Noyon, Vermand et Château-Thierry survivent. Les trois premières villes bénéficient de fortifications (Boulogne depuis les origines sans doute, en tant que siège de la *Classis Britannica*, mais il est probable que le camp de la flotte ait également accueilli une population civile à partir de la fin du III^e siècle) et dans deux cas, de promotions³⁷. Ces fortifications sont liées au cantonnement de troupes, connues par la *Notitia Dignitatum*³⁸ pour Noyon. Cette fortification s'accompagne d'une rétractation (la surface de Noyon passe de 25 à 2,5 ha). Quant à Château-Thierry, son site se déplace au IV^e siècle : la ville en bordure de la voie Soissons-Troyes est abandonnée, l'occupation se concentrant en hauteur, sur la colline du Château.

Conclusion

Ainsi, malgré l'insuffisance ponctuelle de nos sources, il est possible de broser un état des lieux de nos connaissances sur les rapports entre routes et agglomérations secondaires importantes. Il est indéniable que les routes principales ont ponctuellement favorisé l'essor de certaines agglomérations dont les caractéristiques générales sont d'être assez éloignées des chefs-lieux de cité, dans une région où les cités sont vastes³⁹. Les points de rupture de charge entre route et voie fluviale importante (Oise et Marne) qui ne sont pas occupés par un chef-lieu de cité sont également propices au développement urbain, comme l'ont montré les cas de Beaumont-sur-Oise et Noyon sur l'Oise et de Château-Thierry sur la Marne. Cependant, les situations sont très contrastées d'une cité à l'autre : le réseau routier ne semble pas jouer de rôle majeur dans l'implantation d'agglomérations importantes dans la cité des Ambiens, alors qu'il paraît avoir une influence importante dans l'implantation des grandes agglomérations dans la cité des Suessions.

37. Boulogne-sur-Mer devient chef-lieu de la nouvelle cité des *Bononienses*, sans doute à la fin du III^e siècle, tandis que Vermand supplante Saint-Quentin comme chef-lieu de la cité des *Viromandui* à une date indéterminée (Jean-Luc COLLART, « Au Bas-Empire, la capitale des *Viromandui* se trouvait-elle à Saint-Quentin ou à Vermand ? », in Roger HANOUNE (éd.), *Les villes romaines du nord de la Gaule, Revue du Nord*, hors-série 10, 2007, p. 349-393).

38. *Notitia Dignitatum*, Occ., XLII, 41.

39. Sur les caractéristiques générales de l'urbanisation hors des chefs-lieux de cité dans l'ouest de la Gaule Belgique : Blaise PICHON, « Formes et rythmes de la romanisation dans l'ouest de la Gaule Belgique », *Pallas*, 80, 2009, p. 317-350.

S'il existait probablement des relais dans ces grandes agglomérations – que l'archéologie n'a pas encore permis de mettre au jour – ils n'en constituaient assurément pas la fonction principale.

Au Haut-Empire, la circulation sur les grandes voies, qu'il s'agisse de celle des marchandises, de celle des individus ou de celle des troupes, a sans doute constitué un facteur de développement local, dont les chefs-lieux de cité n'ont pas été les seuls bénéficiaires.

Routes et petites villes

De l'Antiquité à l'époque moderne

Dirigé par Céline PEROL et Jean-Luc FRAY

HISTOIRES
CROISÉES

La route et les petites villes sont des réalités spatiales et historiques qui traversent les siècles pour constituer deux éléments premiers de l'implantation des communautés humaines dans un territoire. Si les routes et les villes secondaires ont, chacune de leur côté, fait l'objet de nombreuses rencontres, d'écrits et de débats, l'idée de confronter ces deux réalités historiques, qui sont aussi deux concepts, a donné naissance à cet ouvrage composé de contributions d'historiens, de géographes et d'archéologues. Si l'Auvergne est tout particulièrement représentée, plusieurs régions d'Italie sont également concernées (Lombardie, Toscane, Émilie-Romagne, Frioul), ainsi que la Gaule belgique, l'Égypte médiévale, le Tyrol moderne et la France d'Ancien Régime. Du I^{er} siècle apr. J.-C. au XIX^e siècle, cet ouvrage offre un éclairage inédit sur la composition et sur l'évolution des ensembles routiers en s'attardant sur le rôle joué par les centres urbains secondaires dans ces processus.

Céline PEROL est maître de conférences et habilitée à diriger des recherches en histoire médiévale à l'université Clermont Auvergne. Elle est spécialiste de la route au Moyen Âge, en France et en Italie.

Jean-Luc FRAY est professeur émérite en histoire du Moyen Âge à l'université Clermont Auvergne. Ses recherches portent sur l'étude des structures et des perceptions de l'espace.



16 euros TTC
ISBN 978-2-84516-949-4