

Le Conseil départemental soutient
la culture en Val d'Oise

L'Antiquité gallo-romaine

ARCHÉOLOGIE
VAL-D'OISE



LE SERVICE
DÉPARTEMENTAL
D'ARCHÉOLOGIE
DU VAL D'OISE



L'Antiquité gallo-romaine commence après la guerre des Gaules (- 58 / - 51 avant J.-C.) et la défaite de la Gaule indépendante, l'assassinat de Jules César (- 100 / - 44) et la longue guerre civile qui oppose ses deux héritiers, Antoine et Octave. Une fois la victoire acquise, celui-ci adopte en - 27 le nom d'Auguste et le titre de *princeps* (premier citoyen), avant d'obtenir du Sénat un *imperium* prolongé.

Les élites gauloises, qui entretenaient des relations de longue date avec l'Italie, furent les meilleurs agents de la romanisation. L'adoption rapide des modèles culturels méditerranéens atteste une assimilation réussie, facilitée par le retour de la paix et de la prospérité.

On distingue le Haut Empire (début du I^{er} s. à la fin du III^e s.) et l'Antiquité tardive, marquée par les grandes migrations germaniques (début du IV^e s. à la fin du V^e s.).



Limites actuelles du Val-d'Oise et territoires présumés des peuples gaulois. © Service départemental d'archéologie du Val-d'Oise.

L'Empire a calqué son administration sur les territoires des peuples gaulois dont il a fait des « cités » gallo-romaines. L'actuel Val-d'Oise se trouvait aux confins des cités des Vélocasses (chef-lieu Rouen), des Bellovaques (chef-lieu Beauvais), des Silvanectes (chef-lieu Senlis) et des Parisis (chef-lieu Paris).

Dès le début du I^{er} s., le tracé des grandes routes gauloises, devenues des axes stratégiques, fut repris au cordeau. La chaussée Jules-César reliait ainsi Paris à l'estuaire de la Seine via Pontoise et Rouen. Les autres voies appartiennent au réseau sud-nord. Deux traversaient la Seine à Paris et se dirigeaient vers Amiens, l'une par Beaumont et Beauvais, l'autre par Louvres, Luzarches et Senlis. Venue d'Orléans, la chaussée Brunehaut franchissait le fleuve à Meulan-Les Mureaux et traversait le plateau du Vexin puis filait vers Beauvais. Un dernier itinéraire arrivait de Chartres par Mantes.

LES CAMPAGNES

Dans un premier temps, les fermes gallo-romaines ont pris la suite des exploitations gauloises, souvent délaissées pendant deux ou trois générations après la Conquête. Dans un second temps, l'innovation est venue de la création de grandes *villas* — une tous les cinq kilomètres en moyenne — entre lesquelles se sont insérées des exploitations moins importantes.

Le diagnostic réalisé en 2010 par le service départemental d'archéologie dans le village d'Arthies a permis la découverte d'une *villa* fondée dans la première moitié du I^{er} siècle et démantelée à la fin du II^e siècle.

Un four à chaux constitué de huit foyers a produit le mortier nécessaire au chantier de construction. La résidence, probablement dotée d'un étage, s'ornait d'une colonnade en façade. À l'intérieur, une salle au moins bénéficiait d'un système de chauffage par le sol et, à proximité, un puits fournissait l'eau indispensable à la vie quotidienne. En contrebas, les propriétaires ont édifié des thermes modestes mais dotés de tout l'équipement nécessaire au rituel du bain à la romaine. Leur vaisselle mêle des productions typiquement vélocasses et des céramiques importées de toute la Gaule. Quant aux restes alimentaires (coquilles d'huîtres et de moules, etc.), ils indiquent la consommation de mets de choix dans un milieu social privilégié.

D'autres fouilles ont révélé des maisons de maître imposantes : celle de Courdimanche mesurait près de 150 mètres de long, celle de La Vieille-Baune (Le Thillay) disposait d'un chauffage par le sol et de thermes privés. Leur décor architectural et sculpté, leurs sols en mosaïque, les enduits peints sur leurs murs, sont des signes incontestables de richesse et prouvent la parfaite assimilation des codes esthétiques romains par leurs propriétaires.



Moules marines trouvées dans la *villa* des Terres-Noires. © Musée archéologique départemental du Val-d'Oise.

PREMIER ÂGE DU FER	SECOND ÂGE DU FER	HAUT-EMPIRE	ANTIQUITÉ TARDIVE	HAUT MOYEN ÂGE
VIII ^e - V ^e siècle av. J.-C.	IV ^e - I ^{er} siècle av. J.-C.	I ^{er} - III ^e siècle	IV ^e - V ^e siècle	VI ^e - VIII ^e siècle

LES AGGLOMÉRATIONS

Des petites agglomérations jalonnaient les grandes routes : Ermont, Taverny et Pontoise sur la chaussée Jules-César ; Condécourt sur la chaussée Brunehaut ; Gonesse et Louvres sur la route de Senlis.

Bien qu'à l'écart d'un tel itinéraire, la ville gallo-romaine d'Épiais-Rhus s'est développée à partir d'un bourg gaulois, passant de 15 à 40 hectares, s'équipant de temples, d'un théâtre et de thermes. Du IV^e siècle avant J.-C. au IV^e siècle après, plusieurs séquences ont été reconnues dans sa nécropole : inhumations en pleine terre, incinérations en urnes, inhumations en cercueils puis en sarcophages de bois.

L'agglomération de La Blanche-Voye à Beaumont-sur-Oise a été fouillée par le service départemental d'archéologie du Val-d'Oise dans les années 1980-1990. Tête de pont des Bellovaques sur la rive gauche de l'Oise, elle était assise aux confins des cités des Véliocasses, des Silvanectes et des Parisis. La superficie de cette « ville nouvelle » avoisinait 25 hectares avec le port et la nécropole. Son plan en damier respectait les principes de l'urbanisme romain. L'habitat aux murs de bois et de torchis comprenait une ou plusieurs pièces sur la rue et la cour encombrée d'ateliers. Des soupiraux éclairaient parfois les caves taillées dans la craie.

Les ateliers de potiers et leurs batteries de fours se trouvaient de préférence à la périphérie de l'agglomération. La métallurgie du fer, le travail du bois et celui de la laine sont aussi attestés.

Le théâtre édifié vers la fin du I^{er} siècle a été transformé en amphithéâtre au milieu du II^e siècle. Le temple principal était flanqué de deux sanctuaires plus petits. L'ensemble était complété par une fontaine et par un grand bassin ornemental.

LE SANCTUAIRE DES VAUX-DE-LA-CELLE

Découvert vers 1930 au creux d'un vallon humide, le sanctuaire gaulois et gallo-romain des Vaux-de-la-Celle est classé Monument historique depuis 1941. Longtemps conduites par le Centre de recherches archéologiques du Vexin français, les fouilles, confiées à l'association étudiante valdoisienne d'archéologie (AEVA), ont repris il y a quelques années.

Vers le milieu du II^e siècle, les Gallo-Romains ont reconstruit le sanctuaire sur un plan monumental dont subsistent d'importants vestiges. L'aire culturelle,



L'Enfant à la tortue. Pierre calcaire sculptée en rond de bosse.
H : 35 cm. Inv. GP1351.
© Musée archéologique départemental du Val-d'Oise.

située près de la source sacrée, est entourée d'un péribole (enceinte rectangulaire). Une voie dallée relie le portique d'entrée, à l'est, au temple à double *cella* et galerie. Une *cella* était dédiée à Mercure, dieu romain des arts et des techniques, la seconde à Rosmerta, déesse gauloise de l'abondance. Leurs parois étaient revêtues d'enduits peints et leurs murs extérieurs étaient décorés de statues.

Les pèlerins ont déposé leurs ex-voto dans le nymphée (fontaine monumentale) aux riches décors sculptés et dans les trois bassins entourant le temple.

Dans son dernier état, daté de la fin du II^e siècle, l'édifice de spectacle pouvait accueillir au moins 4 000 personnes. L'arène (42 mètres de diamètre) était entourée d'un mur de podium qui protégeait les spectateurs assis sur les gradins. Un bâtiment de scène complétait l'ensemble.

Les thermes n'ont pas encore été repérés. Ils se trouvaient sans doute en dehors de l'aire sacrée pour éviter la pollution de la source guérisseuse. Plusieurs habitats de différents types — *domus*, *villas*, auberges, etc. — coexistaient à proximité.

EN SAVOIR PLUS

Genainville, la rencontre des hommes, des arts et des dieux, ouvrage collectif sous la direction du Parc naturel régional du Vexin français, Saint-Ouen-l'Aumône, Conseil graphique, Éditions du Valhermeil, 2008, 81 pages illustrées.

Carte archéologique de la Gaule : Val-d'Oise, 95, ouvrage collectif dirigé par Monique Wabont, Franck Abert et Didier Vermeersch, Paris, Maison des sciences de l'homme, 2006, 495 pages illustrées.

LA CHAUSSÉE JULES-CÉSAR

Cet article est issu d'une conférence du cycle *Histoires croisées*, donnée par Aurélien Lefeuvre, chercheur au Service départemental archéologique du Val-d'Oise.

Les premières voies romaines de Gaule du Nord furent établies selon la volonté de l'empereur Auguste (63 avant - 14 après J.-C.), qui confia cette mission à son gendre Agrippa (62-12 avant J.-C.). C'est donc à celui-ci que revint la création d'un vaste réseau en étoile au départ de Lyon : des routes partant de la nouvelle capitale des Gaules joignaient les confins de l'empire vers l'ouest, le nord et l'est. Ainsi, une trentaine d'années après la fin de la guerre des Gaules, Rome fut reliée à la Manche par un itinéraire permettant l'exploitation militaire et commerciale de ses conquêtes, même si le schéma initial ne fut totalement achevé que vers le milieu du I^{er} siècle ap. J.-C.

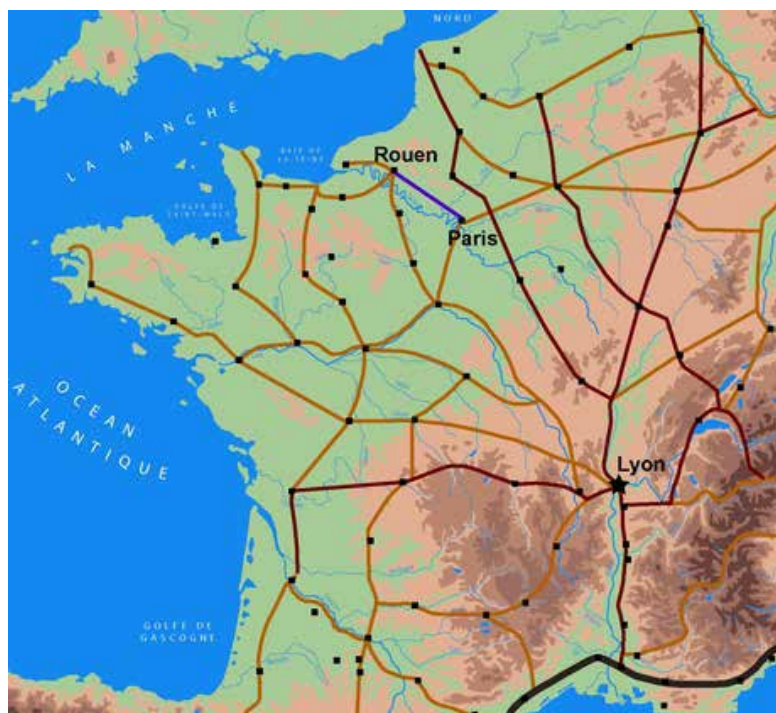
Durant cinq siècles, il fut ensuite complété, soit pour relier des villes ayant pris de l'importance, soit pour contourner des portions peu sûres ou mal entretenues. La chaussée Jules-César est une de ces voies secondaires. Elle fait partie d'un itinéraire alternatif reliant Lyon à l'estuaire de la Seine via Chalon-sur-Saône, Autun, Sens, Paris et Rouen. Ce fut sans doute l'empereur Claude (10-54) qui en décida la construction dans le cadre de la conquête de l'île de Bretagne (43-47).

Cependant, ce cheminement n'est peut-être pas strictement d'origine romaine. En effet, le territoire gaulois était déjà couvert d'un réseau de

chemins dense et bien entretenu. Il n'est besoin pour s'en convaincre que de lire les *Commentaires sur la Guerre des Gaules* : les troupes romaines n'auraient pu parcourir aussi vite de grandes distances en l'absence de voies de bonne qualité. Il s'agissait sans doute de routes d'intérêt local mettant en communication les territoires des peuples gaulois, indépendants les uns des autres.

Le réseau romain a repris en grande partie ce canevas hétérogène en le rendant plus rationnel et efficace. Construites sous commandement militaire avec le concours d'ingénieurs civils, les grandes voies suivent les itinéraires naturels en privilégiant toujours le chemin le plus court entre deux points. Elles sont avant tout un instrument de pouvoir pour Rome. Elles permettent la circulation rapide de ses armées et la transmission des ordres du pouvoir central grâce à la poste impériale ou *cursus publicus*, système performant de relais de chevaux assurant la diffusion rapide du courrier officiel.

En temps de paix, elles favorisent le développement du commerce et des communications civiles. Elles sont particulièrement utiles pour l'approvisionnement en céréales des grands centres urbains qui grossissent de façon importante pendant l'Antiquité (Rome compte un million d'habitants à son apogée, entre le I^{er} et le III^e siècle). Dans le sens inverse, elles facilitent l'importation des produits méditerranéens et la pénétration de la langue et de la culture latine jusqu'au plus profond des provinces.



En rouge, les voies principales. En jaune, les voies secondaires. En violet, la chaussée Jules-César entre Paris et Rouen. © DR.



Restitution de la chaussée Jules-César à Commeny.
© Service départemental d'archéologie du Val d'Oise / P. Payet.

On y circule le plus souvent à pied. C'est évidemment le cas des légions qui parcourent quotidiennement une distance de 30 à 36 kilomètres.

Ensuite, le moyen le plus commode est le cheval qui allie la rapidité et la souplesse. Il permet en particulier de voyager de façon relativement confortable et rapide à la mauvaise saison.

Puis vient toute une cohorte de véhicules à roues pour le transport des marchandises. Dans ce domaine, les Romains doivent beaucoup à la tradition de charroterie des Gaulois. On utilise ainsi des cabriolets bâchés, des chars, et des chariots à 2 ou 4 roues pour les marchandises les plus lourdes. Cependant les transports réellement volumineux et lourds se font de préférence par voie fluviale.

Environ tout les 10 milles (9 à 12 kilomètres), hommes et bêtes peuvent faire halte dans des gîtes d'étape, les *mutatio*. Tous les 24 kilomètres environ, une auberge aménagée ou *mansio* équipée leur offre le gîte et le couvert. Ces étapes ont pu devenir au fil du temps de vraies agglomérations de bord de route.

DEUX DOCUMENTS ANTIQUES

Une grande partie de nos connaissances sur le réseau routier romain provient de deux documents antiques au caractère exceptionnel.

La Table ou *Carte de Peutinger* doit son nom à l'humaniste Conrad Peutinger, qui en fit l'acquisition au XVI^e siècle. Elle fut dessinée en 1265 par un moine de Colmar qui copiait probablement un document antique des III^e-IV^e siècles, lui-même inspiré d'une grande carte du monde exposée à Rome sous le portique d'Agrippa, au tout début du I^{er} siècle après J.-C.

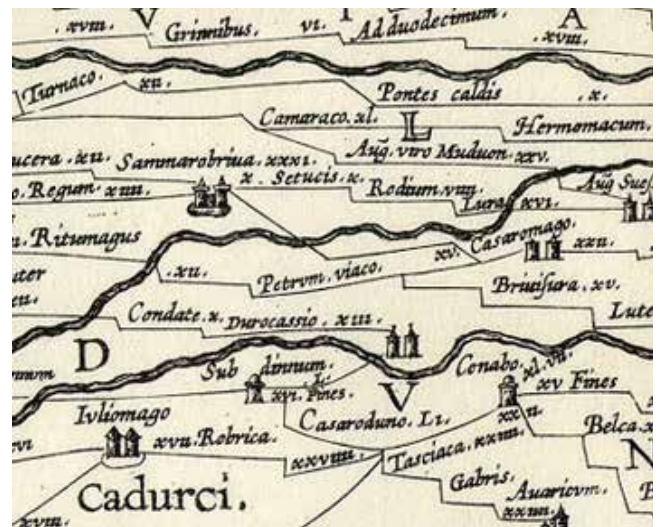
Cette carte décrit, plus qu'elle ne représente, le réseau routier ancien depuis l'est de l'Angleterre jusqu'à l'embouchure du Gange. Elle montre les pays, les contours des côtes, les positions des villes ainsi que quelques fleuves et montagnes. Mais il ne s'agit pas d'une représentation réaliste : pour entrer dans un cadre rectangulaire, le monde est étiré et figuré de façon écrasée.

Il faut la comprendre avant tout comme un outil pratique permettant d'établir facilement un itinéraire pour aller d'un point A à un point B. Ainsi, une série de vignettes comparables aux étoiles de nos guides touristiques renseignait sur le degré de confort de chaque étape, associée à un chiffre qui indiquait la longueur de l'étape suivante, en lieues gauloises au nord de Lyon, en milles romains au sud.

L'itinéraire d'Antonin fut sans doute constitué sous le règne d'Auguste pour mesurer les routes afin de faciliter l'organisation de l'Empire. Une foule de géographes et d'arpenteurs fut chargée des relevés destinés à établir les itinéraires indispensables pour organiser les voyages par terre et par mer.

Il ne s'agit pas d'une représentation graphique mais d'une liste d'étapes ou de villes, avec indication des distances qui les séparent. En ce sens, *L'itinéraire d'Antonin* ressemble un peu à nos actuels indicateurs de chemin de fer.

L'ensemble fut ensuite régulièrement complété au gré des agrandissements de l'Empire, si bien que la rédaction qui nous est parvenue pourrait dater du règne de Dioclétien (vers 280-290). Le document recense 372 grandes voies pour un total de 85 000 kilomètres de routes.



Extrait de *La Table* ou *Carte de Peutinger*.

PREMIER MOYEN ÂGE	MOYEN ÂGE CLASSIQUE	MOYEN ÂGE TARDIF	RENAISSANCE	ÂGE CLASSIQUE	ÉPOQUE CONTEMPORAINE
IX ^e - XI ^e siècle	XII ^e - XIII ^e siècle	XIV ^e - XV ^e siècle	XVI ^e siècle	XVII ^e - XVIII ^e siècle	XIX ^e - XX ^e siècle

L'ITINÉRAIRE DE LA CHAUSSÉE JULES-CÉSAR

D'abord, levons une confusion quant au nom même de la chaussée. Elle n'a pas été commanditée par *Caius Julius Caesar* (100 - 44 av. J.-C.), auquel tout édifice romain d'une quelconque importance est indûment attribué. Il semble, au contraire, que son appellation remonte au IV^e siècle, époque où elle fut sans doute restaurée par *Flavius Claudius Julianus*, dit Julien l'Apostat (331-363). Nommé *Caesar* en 355 par son cousin, l'empereur Constance II (317-361), qui l'envoya mater une révolte en Gaule, il résida longuement à Lutèce et prit en main l'administration locale, y compris l'entretien des routes. De retour à Rome, il fut nommé empereur de 361 à 363.

Durant l'Antiquité, cette route au départ de Paris (*Lutetia*, capitale des Parisis) traversait le Val-d'Oise du sud-est au nord-ouest en franchissant l'Oise à Pontoise (*Brivisara*) avant de se diriger vers Rouen (*Rotomagus*, capitale des Vélocasses). Elle se poursuivait ensuite vers Lillebonne (*Juliobona*, capitale des Calètes) et atteignait probablement la Manche au petit port d'Harfleur (*Caracotinum*).

6 Observé au XIX^e siècle par les agents voyers, notamment au Perchay vers 1840, son tracé est presque parfaitement rectiligne en particulier entre Enghien-les-Bains et Saint-Clair-sur-Epte. Pourtant, il n'est pas totalement artificiel puisque, sur 14 kilomètres, il évite les méandres de la Seine en suivant le synclinal de la Viosne, qui forme un couloir de communication naturel vers la mer.

Seules quelques occupations antiques se sont développées directement sur ses rives, au Carré Sainte-Honorine de Taverny, à Ermont-Eaubonne et à Pontoise, sur le plateau Saint-Martin. Les autres sites gallo-romains connus se situent à l'écart (le sanctuaire des Vaux-de-la-Celle à Genainville).

Ce constat illustre la logique extrarégionale du parcours dont la raison d'être était de relier les grands centres urbains le plus rapidement possible et non de desservir toutes les bourgades intermédiaires. En cela, sa conception peut être rapprochée de celle des autoroutes et lignes de TGV contemporaines.

À Pontoise, l'Oise était franchie grâce à un pont. À la fin du XVII^e siècle, des ouvriers engagés par le cardinal de Bouillon, abbé de Saint-Martin, mirent ainsi au jour « au fond de la

rivière quantité de grands et gros pieux de bois des piles » du pont et « beaucoup de pièces de monnaie de cuivre à l'effigie de Jules César ».

Les pilotis en chêne qui endiguaient le courant et soutenaient l'ancien gué empierré ont été retrouvés en 1846, quand fut construit le radier supérieur du barrage de l'Oise, à la tête de l'île Saint-Martin.

UNE TRACE DANS LE PAYSAGE

Depuis une quinzaine d'années, plusieurs interventions archéologiques ont été conduites sur la chaussée Jules-César, dans le Vexin français et le Vexin normand.



La chaussée Jules-César dans le Vexin © P. Joy.

Elle a été observée en 1999 à Guerny dans l'Eure, à l'occasion des travaux de déviation de Saint-Clair-sur-Epte et pendant la fouille des abords d'un petit temple. Ici, ses fondations, installées dans une tranchée, avaient été réalisées avec les matériaux disponibles dans la région, notamment des silex, ce qui prouve la capacité des bâtisseurs à s'adapter aux ressources locales.

À Guiry-en-Vexin, un peu avant le hameau du Thillay, le tracé est conservé sous la forme d'un chemin de terre large d'environ 2 mètres. Le creusement de la tranchée d'installation d'un gazoduc a permis de repérer plusieurs phases de son évolution.

À Courcelles-sur-Viosne, la structure de la chaussée a pu être examinée dans une ravine naturelle qui la longe puis la traverse. Prenant assise sur un dépôt de sable naturel, elle se composait d'une bande de roulement (5,50 à 6 mètres de large) marquée par de nombreuses ornières laissées par la circulation. Des contreforts de pierre la consolidaient de chaque côté et un fossé de drainage longeait une de ses rives. Une série de couches accumulées sur une épaisseur de 2 mètres correspond à une vingtaine de phases de réfections intervenues entre les I^{er} et III^e siècles.



La chaussée Jules-César à Courcelles-sur-Viosne (2001).
© Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

En 2009, à la demande du Parc naturel régional du Vexin français, le service départemental d'archéologie a exploré une portion de la chaussée visible dans le talus de la RD 159, à la limite entre les communes de Commeny et Guiry-en-Vexin. La fouille a mis en évidence un mode de construction typique des axes stratégiques romains.



La chaussée Jules-César à Commeny (2009).
© Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

Le sol a été nivelé avant la mise en place d'un radier large de 6,80 mètres, constitué de gros blocs de calcaire et de grès, qui constitue l'assise de la route. Il est surmonté d'un premier niveau de circulation formé de blocs calcaires liés à la chaux, puis d'un deuxième niveau de circulation, creusé de profondes ornières. L'ensemble est resté en service jusqu'au début du VI^e siècle.

Les tessons de céramique recueillis à proximité s'échelonnent de la seconde moitié du I^{er} siècle au début du III^e siècle après J.-C.

En 2011, l'aménagement de la chaussée en chemin de randonnée entre Commeny et Le Perchay a justifié une reconnaissance régulière sur une distance assez longue (4 kilomètres environ).

Cette campagne a mis en évidence l'existence d'un chemin gaulois antérieur à la route antique. Les opérations précédentes avaient toujours rencontré, dans la structure de celle-ci, un apport massif de grosses pierres interprété comme un radier.

Ce caractère apparemment systématique est remis en cause puisque le radier n'est prouvé ou probable que dans deux sondages sur dix. Dans les huit autres cas, aucune trace d'aménagement analogue n'a été repérée.

Un autre enseignement est la rectitude relative de la chaussée. Alors qu'elle semble parfaitement droite sur les cartes et les photographies aériennes, on s'aperçoit qu'en fait elle ondule légèrement par rapport à son axe théorique. Cela s'explique par sa durée d'utilisation, les réfections successives ayant créé de petits décalages qui ont brisé la rigueur du projet initial.

PREMIER MOYEN ÂGE	MOYEN ÂGE CLASSIQUE	MOYEN ÂGE TARDIF	RENAISSANCE	ÂGE CLASSIQUE	ÉPOQUE CONTEMPORAINE
IX ^e - XI ^e siècle	XII ^e - XIII ^e siècle	XIV ^e - XV ^e siècle	XVI ^e siècle	XVII ^e - XVIII ^e siècle	XIX ^e - XX ^e siècle

Ces observations archéologiques révèlent le caractère soigné et relativement homogène de la chaussée dans sa traversée du Vexin. Si son tracé tient peu compte de la topographie locale et a souvent exigé des aménagements complexes, les matériaux et les modalités de sa construction dénotent une véritable connaissance des ressources locales et une réelle prise en compte du terrain.

L'emprise de la voie est en général excavée sur quelques centimètres et nivelée avant la pose du radier de pierres qui en constitue l'assise. Il est parfois surmonté de couches assurant l'élasticité de la structure (sable à Courcelles), parfois d'une couche de circulation directement posée sur lui.

Celle-ci, souvent faite de calcaire pilé lié à la chaux (Commeny, Guiry), ou de mortier de sable (Courcelles), devait assurer une bonne adhérence aux véhicules et protéger de l'eau les couches sous-jacentes. Son bombage en dôme facilitait le drainage à Commeny et à Courcelles. Les véhicules pouvaient se croiser de front sur la bande de roulement, large de 6 mètres. Parfois, de grosses pierres plates posées sur chant servaient de contreforts longs par des fossés bordiers (Courcelles).

Cette construction – radiers de pierres, couches de formes successives, niveaux de circulations parfois entaillés d'ornières, contreforts, bas-côtés aménagés et fossés bordiers – est typique des axes stratégiques antiques arpentés. Ces observations expliquent le terme de « chaussée » qui qualifie cette route construite : *calceia* ou *calciata* [*via*] en latin, *chalciee* en vieux français, sont dérivés du mot *calx*, chaux.

La pose de fondations successives (jusqu'à trois radiers superposés à Courcelles et à Guiry) et de nouvelles couches de circulation (deux à Courcelles et Commeny, trois à Guiry) prouve que la chaussée Jules-César a bénéficié d'un entretien régulier entre le début du I^{er} siècle et le III^e siècle après J.-C. Son utilisation, quant à elle, a pu perdurer jusqu'au V^e siècle.

Entre Pontoise et Magny-en-Vexin, elle a perdu son statut de grande voie de communication au Moyen Âge. Cet abandon est dû à plusieurs facteurs.

En premier lieu, la chute de l'Empire et la disparition d'un pouvoir central fort ont entraîné celle des administrations chargées de l'entretien de ce réseau international de communication.

Ensuite, le choix des ingénieurs romains d'établir la voie à mi-pente des coteaux a eu pour conséquence une forte érosion qui a mené, dans bien des cas, à la disparition de l'ouvrage.

Par ailleurs, cette route tracée au cordeau devait franchir de nombreux passages délicats, comme les ravines tributaires de la Viosne – Le Vaux-Varois à Osny, La Vallée-Bouché à Boissy-L'Aillierie, La Côte-d'Olivet à Courcelles-sur-Viosne, Le Vaux-Gérard à Us – dont les pentes accusent des dénivelés supérieurs à 12 %. À Magny, au confluent de l'Aubette avec les rus d'Arthieul et de Saint-Gervais, elle affrontait deux kilomètres de marécages : le tracé primitif a subi des distorsions ou a disparu, et le lieudit Mardanson, qui signifie cloaque, témoigne de ce passage malaisé.



La chaussée Jules-César dans le Vexin. © Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

Enfin, la chaussée était éloignée des nouveaux villages installés au fond des vallées et desservis par des routes de crêtes à partir du haut Moyen Âge.

La chaussée est citée au XII^e siècle dans le Vexin français, quand Louis le Gros (1081-1137), alors prince héritier, donna à Saint-Martin de Pontoise les droits et coutumes sur « la terre des moines près de la chaussée » (*juxta calceiam*).

En 1277, l'abbé de Saint-Denis exerçait la justice sur le terroir de Cergy « jusqu'au chemin Jules-César », qui limitait les châtelainies de Meulan et de Chaumont. *Le Livre de raison de Saint-Martin de Pontoise* mentionne encore « le chemin Julian Cesar » en 1332.

Le coup de grâce fut donné aux XVII^e et XVIII^e siècles lorsque les intendants du roi chargés de réorganiser le réseau routier français privilégièrent la création d'une nouvelle voie parallèle au sud de la chaussée, entre Pontoise et Magny, sur 21 kilomètres de long. Elle deviendra la RD14.

Pourtant, aujourd'hui encore, la trace de la voie antique est souvent perceptible dans le paysage ou sur les cartes. Elle peut prendre des formes très diverses : simple limite entre deux communes, deux paroisses, deux champs, ou bien axe de communication encore en activité, du chemin rural jusqu'à la route bitumée. Ainsi, entre Pontoise et Magny, la chaussée a été fossilisée comme un simple chemin de terre après la création de la Rn14, plus au sud.

Le niveau de conservation archéologique dépend pour beaucoup de sa position dans le paysage : en plaine, elle affleure sous le sol actuel alors que sur les points hauts, l'érosion l'a le plus souvent détruite. Mais dans quelques cas exceptionnels, elle reste très bien conservée : ainsi dans le bois du Planite à Puiseux, où elle est « fossilisée » dans les sous-bois.

La recherche sur les routes romaines a réellement commencé avec les travaux des sociétés savantes du XIX^e siècle. En 1934, Albert Grenier a tenté, pour la première fois à l'échelle nationale, une cartographie des routes romaines de Gaule. Dans les années 1970, les associations archéologiques locales, qui complétaient leurs enquêtes dans les fonds d'archives par des observations ponctuelles sur le terrain, relancèrent l'intérêt pour la question mais il fallut attendre le développement de l'archéologie préventive pour que soient faits des progrès décisifs.

EN SAVOIR PLUS

« La chaussée Jules-César, une route vers l'océan », par Patrice Rodriguez et Aurélien Lefeuvre, *Les nouvelles de l'archéologie*, 142, 2015. URL : <http://nda.revues.org/>

La chaussée Jules-César, une route vers l'océan :

- exposition itinérante, www.valdoise.fr
- parcours-enquête niveau collège, www.valdoise.fr
- parcours-enquête niveau primaire, www.valdoise.fr

« La chaussée Jules-César entre Pontoise et Magny-en-Vexin », par Françoise Jobic et Sandrine Robert, *Bulletin archéologique du Vexin français*, 33, (2000) 2001, p. 27-30.

LA MÉDIATION CULTURELLE

À travers des ateliers en milieu scolaire ou associatif, des expositions thématiques, des conférences et des visites de sites, le patrimoine archéologique est mis à la portée de tous.

LE CENTRE DE DOCUMENTATION

Ouvert à tous du lundi au vendredi sur rendez-vous, le centre de documentation offre un fonds varié sur l'archéologie, l'histoire, le patrimoine et les sciences de l'homme. Les données de l'inventaire archéologique et de la cartothèque sont également accessibles.

LES RENDEZ-VOUS ANNUELS

Le SDAVO participe aux Journées européennes du patrimoine, à la Fête de la science et aux Journées nationales de l'archéologie.

SERVICE DÉPARTEMENTAL D'ARCHÉOLOGIE DU VAL D'OISE

68 avenue du général Schmitz
95 300 Pontoise

01 34 33 86 40
sdavo@valdoise.fr