

Le Conseil départemental soutient
la culture en Val d'Oise



Un réseau routier en héritage



ARCHÉOLOGIE
VAL-D'OISE



LE SERVICE
DÉPARTEMENTAL
D'ARCHÉOLOGIE
DU VAL D'OISE



Aux temps préhistoriques, les rivières et leurs berges étaient des voies de communication privilégiées, de même que les thalwegs des vallées affluentes qui montaient sur les plateaux. Le réseau protohistorique demeure méconnu mais l'archéologie met de plus en plus en évidence l'existence de réseaux de circulation.

Reliant les chefs-lieux de cités romaines, de grands axes ont été aménagés au début du I^{er} siècle après J.-C. — de Paris (*Lutetia*) à Rouen (*Rotomagus*), Senlis (*Augustomagus*), Amiens (*Samarobriva*), ou Beauvais (*Caesaromagus*), de Beauvais à Orléans (*Cenabum*) et Chartres (*Autricum*), ou encore à Meaux (*Iantinum*) via Beaumont-sur-Oise. La plupart de ces itinéraires se sont maintenus au Moyen Âge et ont parfois été repris au XVIII^e siècle par les routes royales devenues plus tard impériales, nationales, puis départementales depuis 2004.

LES ROUTES ROMAINES

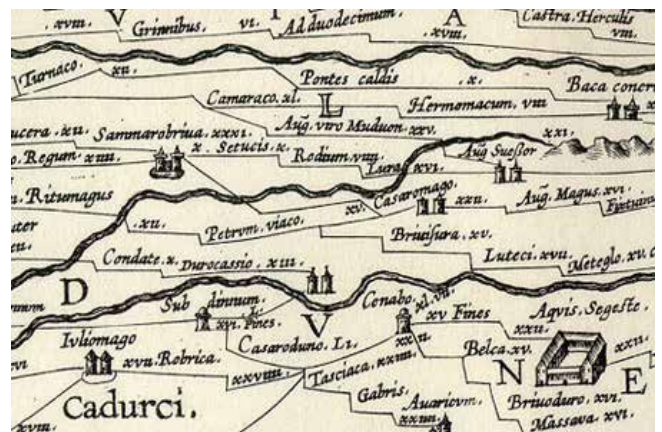
La plus ancienne voie de la Gaule romaine est la *Via Domitia*, construite en 118 avant notre ère en Narbonnaise. Dès le règne d'Auguste (- 27 / 14), les provinces conquises par Jules César (vers - 101 / 44 avant J.-C.) furent desservies par un réseau amélioré (90 000 kilomètres de grandes routes et 215 000 kilomètres de voies secondaires).

Lutèce, capitale des Parisii, était un carrefour important. Au nord, un pont menait aux routes de Senlis, Beauvais et Rouen, capitales respectives des Silvanectes, des Bellovaques et des Véliocasses ; au sud, des voies partaient vers Dreux, la cité des Durocasses, et vers les villes carnutes de Chartres et Orléans.

Construites et bordées de fossés, régulièrement entretenues jusqu'au III^e siècle au moins, les grands itinéraires que jalonnaient des bornes milliaires franchissaient les cours d'eau par des gués empierrés ou sur des ponts de bois.

Ce réseau est connu par deux itinéraires antiques, appelés la *Table de Peutinger* et l'*Itinéraire d'Antonin*. Le premier est une reproduction, faite à la fin du XII^e siècle, d'une copie réalisée vers 350. Il fut redécouvert au début du XVI^e siècle en Allemagne et publié par l'humaniste Conrad Peutinger (1465-1547). Mesurant plus de 6 mètres de long sur 30 cm de large, il représente les principales routes de l'Empire par des lignes avec indication des distances, et signale les villes importantes par des dessins de monuments.

L'*Itinéraire d'Antonin*, lui, n'est pas une carte. Dressé à la fin du III^e siècle, il recense 372 voies, qui sont plutôt des trajets que des tracés sur toute leur longueur.



Extrait de la *Carte ou Table de Peutinger*.



Les territoires présumés des peuples gaulois au I^{er} s. avant notre ère.
© Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

Depuis l'Antiquité, Paris (Lutecia) et Rouen (Rotomagus) sont reliées par des voies qui, dans leur traversée du Val-d'Oise, franchissent l'Oise à Pontoise (Brivisara ou Briva Isarae) et courent dans le Vexin français jusqu'à Saint-Clair-sur-Epte. L'une porte le nom d'un célèbre dictateur romain.

LE TRACÉ DE LA CHAUSSÉE ANTIQUE

Mentionnée sur la carte de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin, la voie qui liait Lutèce (Paris) à Rotomagus (Rouen) a été identifiée au tracé remarquable de la chaussée Jules-César. Observée au XIX^e siècle par les agents voyers, notamment au Perchay vers 1840, elle a été reconnue entre Eaubonne et Saint-Clair-sur-Epte.

Dite « sentier des Callais » avant les marais de Soisy, elle réapparaissait ensuite sous le nom de chemin du Digne-Chien à Enghien. Dénommée parfois chemin ferré avant Pontoise, elle traversait les *vicus* antiques d'Ermont et de Taverny puis frôlait le cimetière gaulois de Pierrelaye ; sur le plateau du Vexin français, elle desservait plusieurs villages et hameaux, entre autres Gouzangrez, Le Thillay, Arthieul, Étrez, Saint-Gervais et La Chapelle-en-Vexin.

LE PONT ROMAIN

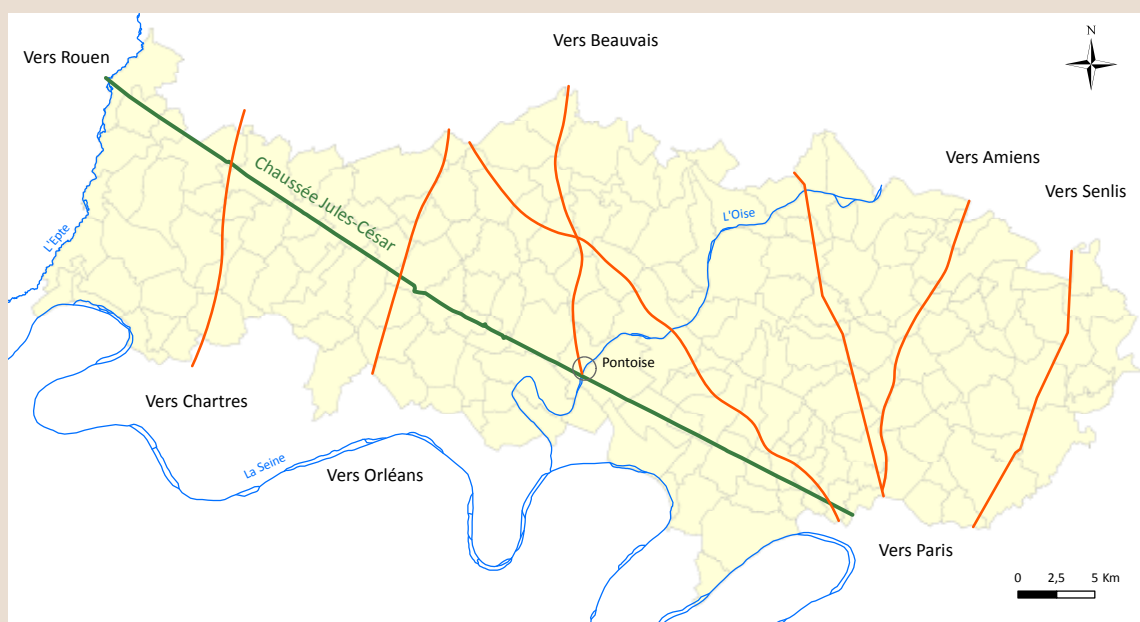
À Pontoise, à la fin du XVII^e siècle, des ouvriers engagés par le cardinal de Bouillon, abbé de Saint-Martin de



À Us, la chaussée Jules-César sous la neige.
© Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

Pontoise, mirent 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.



Les itinéraires antiques dans l'actuel Val-d'Oise. © Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

UNE CONSTRUCTION DU I^{ER} SIÈCLE

Des fouilles récentes à Guerny (Eure), Courcelles-sur-Viosne, Arthieul et Guiry-en-Vexin ont prouvé que la voie a bénéficié d'un entretien régulier entre le début du I^{er} siècle et le III^e siècle après J.-C. Sa construction « en dur » est typique des axes stratégiques antiques arpentés : radiers de pierres, couches de formes successives, niveaux de circulations parfois entaillés d'ornières, contreforts, bas-côtés aménagés et fossés bordiers. La largeur de la bande de circulation était en moyenne de 6 mètres.

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 ROUTE MÉDIÉVALE

La chaussée est citée au XII^e siècle dans le Vexin français, quand Louis le Gros (1081-1137), alors prince héritier, donne 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 exerce 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.

LES RAISONS D'UN ABANDON

Entre Pontoise et Saint-Gervais, 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'Aillerie, 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. Ces difficultés ont entraîné la désaffectation de la chaussée Jules-César comme voie de grande communication au profit d'itinéraires plus faciles.



La fouille de la chaussée Jules-César à Commeny © Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

LES GRANDS CHEMINS AU MOYEN ÂGE

La disparition de l'administration impériale dans l'Antiquité tardive entraîna, entre autres choses, l'interruption de l'entretien des routes. En 614, un édit de Clotaire II (584-628) supprimait les droits sur la circulation des marchandises, ce qui laisse supposer qu'il en subsistait peu. En 793, un capitulaire de Charlemagne (742-814) prescrivit de réparer ponts et routes selon les usages antiques. En 819, 823 et 830, Louis le Pieux (778-840) ordonna à nouveau le rétablissement des ponts construits au temps de son père.

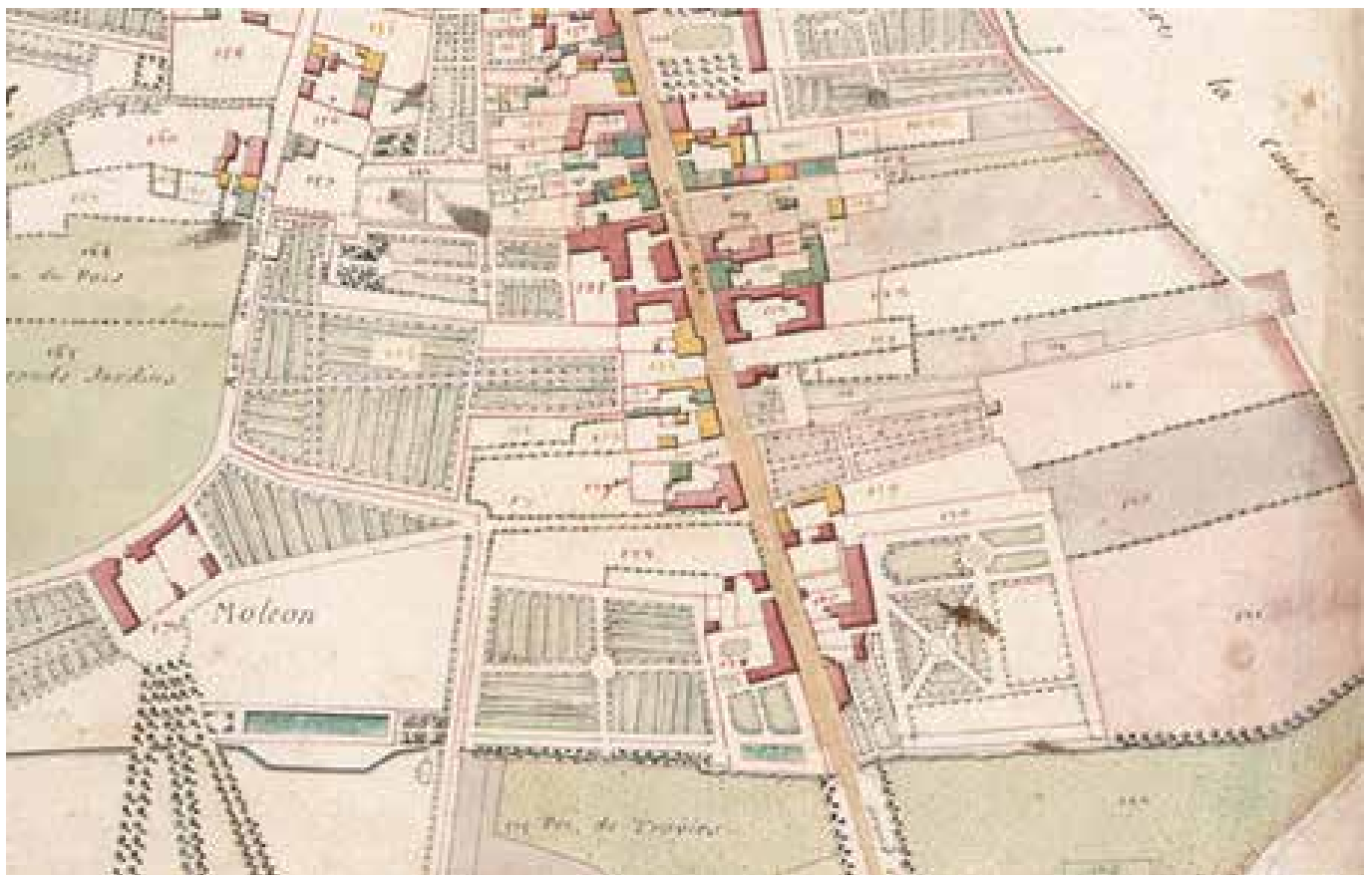
À l'âge féodal, les seigneurs entretenaient les voies publiques au moyen de péages prélevés au passage des ponts et des rivières avant que la royauté, affermie sous Philippe Auguste (1165-1223) et Louis IX (1214-1270), ne s'en occupe à nouveau.

Dans ses *Coutumes de Beauvoisis*, le juriste Philippe de Beaumanoir (1250-1296) distinguait cinq catégories : le sentier de 4 pieds (environ 1,30 mètres), la charrière de 8 pieds (environ 2,60 mètres), le chemin de 32 pieds (environ

10,40 mètres) et le chemin de Jules-César, qui en mesurait 64 (20,80 mètres) avec ses fossés bordiers.

Les seigneurs devaient veiller à la sûreté des voies publiques qui traversaient leurs fiefs et ils étaient responsables de tous les crimes et délits commis sur elles entre le lever et le coucher du soleil. Ils étaient tenus de faire vérifier leur état par un jury d'experts qui prononçait des amendes contre ceux qui avaient empiété dessus, n'avaient pas curé les fossés ni émondé les arbres plantés sur leurs rives.

Malgré ces précautions, les routes étaient en si mauvais état que la corvée de fénaison imposée aux paysans se faisait sur des chariots à quatre roues tirées par 16, voire 21 bœufs ! Les cahiers de doléances rédigés pour les États généraux de 1484 se plaignent que, « en ce royaume, il y a plusieurs ponts, passages et chaussées, pour l'entretènement desquels se cueillent et sont payés coutumes, acquits, travers et péages, et néanmoins lesdits ponts et chaussées sont en ruine. »



Le Pré-du-Travers, sur le Grand Chemin de Paris, rappelle que les seigneurs de Montmorency percevaient des droits de péage à Saint-Brice
© Archives départementales du Val-d'Oise, Plan d'Intendance de Saint-Brice-sous-Forêt, 1783, 51 FI 148.

Cette route qui s'est substituée au Moyen Âge à la chaussée Jules-César s'appelait le « Vieux Chemin de Rouen » à Cergy, le « Chemin Moyen » et la « Sente Routier » à Saint-Gervais.

Elle se détachait de la route antique à la Croix de L'Orme ou Orme Saint-Martin de Pontoise, et formait ensuite limite entre Osny et Cergy sur près de 2 kilomètres. Contrairement à la chaussée Jules-César qu'elle doublait à environ 1,5 kilomètres au sud, elle se maintenait ensuite sur le haut du plateau sans rencontrer de relief prononcé.

Large d'environ 5 mètres, le Vieux Chemin de Rouen n'avait ni radier ni couche de formes mais une simple bande de roulement empierrée ; des fossés bordiers ont été repérés aux Linandes à Cergy. À La Chapelle-en-Vexin, le lieudit L'Estrée est une contraction de *via strata lapide*, « voie couverte de pierres ».

Les implantations médiévales sont particulièrement remarquables à ses abords. On ne connaît pas la date de fondation de La Villeneuve-Saint-Martin, aujourd'hui hameau d'Ableiges, mais son parcellaire à angles droits est typique des « villes nouvelles » créées ex nihilo. L'abbaye Saint-Martin de Pontoise en fut sans doute un des seigneurs fondateurs au XII^e ou au XIII^e siècle.

Au Bord'Haut de Vigny — toponyme dérivé de *Bordela*, attesté vers 1195 et signifiant « petite ferme »



Le Vieux Chemin de Rouen avant l'aménagement de la route royale au XVIII^e s. © Archives départementales du Val-d'Oise.

— s'élevaient vers 1250 une léproserie et sa chapelle, *Capella leprosarum de Bordello Vigneti*. Une autre maladrerie dédiée à saint Antoine se trouvait au sud de Magny près de la Croix aux Ladres.

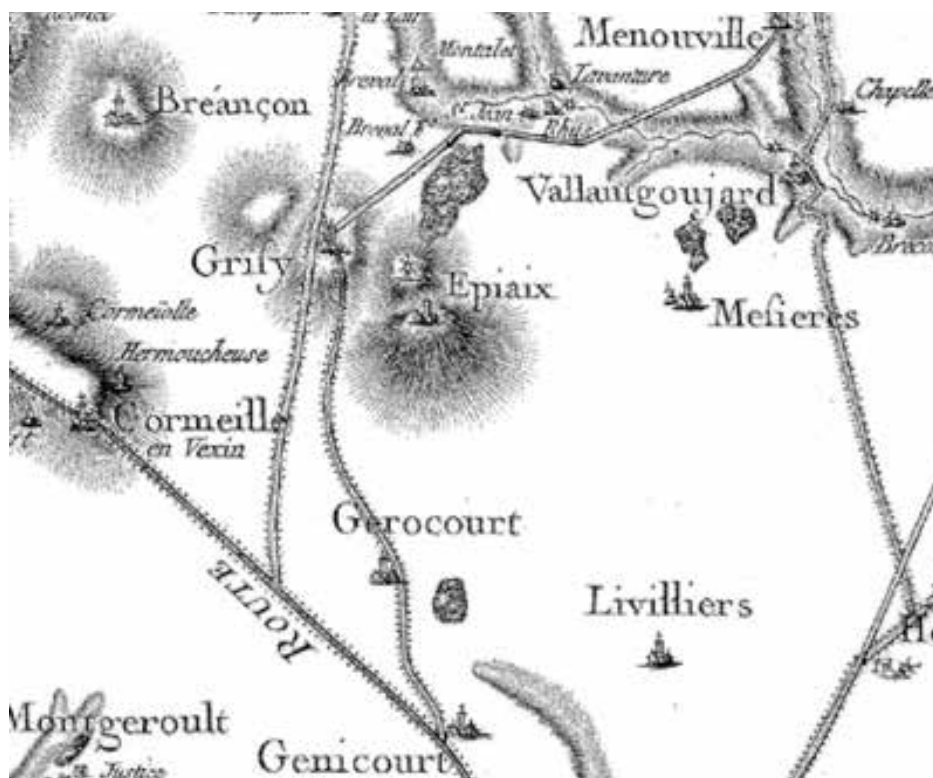
Le Plessis-Le Veneur, à Banthelu, est cité vers 1175 ; le vocable *plessis* désignait un manoir entouré de palissades formées de branches entrelacées, *plaisiées* en vieux français. Tout proche, le hameau des Tavernes à Cléry doit évidemment son nom aux services rendus ici aux voyageurs.

Pour se rendre à Paris, l'archevêque de Rouen Eudes Rigaud (vers 1200-1275) préférait emprunter un itinéraire plus au sud qui, après avoir traversé l'Epte à Bray, lui permettait de faire étape au prieuré Saint-Pierre de Genainville avant de rejoindre Pontoise.



Le Vieux Chemin de Rouen exhumé lors d'une fouille à Cergy en 2010. © © Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

LES ROUTES DES TEMPS MODERNES



Les routes principales au nord de Pontoise sur la Carte de Cassini, 1756
© Archives départementales du Val-d'Oise.

Après les ravages de la guerre de Cent Ans (1337-1453), la constitution d'une monarchie puissante permit la reconstruction du pays et la restauration des routes et grands chemins terrestres.

En 1477, Louis XI (1423-1483) réorganisa les divers services de dépêches et fit établir pour ses chevaucheurs des relais de poste sur les principales routes du royaume. En 1552, Henri II (1519-1559) ordonna de les planter d'ormes pour fournir le bois nécessaire aux affûts d'artillerie. En 1599, Maximilien de Béthune, duc de Sully (1560-1641), titulaire du nouvel office de grand voyer de France, mit en place des inspections annuelles des chaussées et ouvrages d'art et veilla au bon emploi des péages et financements royaux.

Entre l'assassinat de Henri IV (1553-1610) et le remplacement, en 1661, de Nicolas Fouquet (1615-1680) par Jean Baptiste Colbert (1619-1683), l'état des finances royales ne permit pas l'entretien des routes.

À peine peut-on citer un texte de 1624 fixant la longueur des essieux des chariots et des charrettes pour qu'elles puissent se croiser sur les routes étroites sans dégrader les accotements. Et, si Colbert subventionna le pavage ou l'empierrement des chaussées, la construction ou la reconstruction de ponts, il n'entreprit pas de tracés neufs.

Le réseau s'améliora nettement au XVIII^e siècle. Pour éviter toute contestation, un arrêt de 1705 ordonna que les routes pavées soient au « plus droit alignement ». Un an après la création du corps des Ponts et Chaussées, en 1716, une imposition extraordinaire de près de un million de livres fut levée pour le réseau routier.

En 1720, la largeur des chemins royaux fut fixée à 60 pieds. Pour limiter la charge par essieu, le nombre maximum de chevaux pouvant être attelés à une charrette à deux roues fut précisé en 1724 : quatre du 1^{er} octobre au 1^{er} avril, trois en dehors de cette période.

En 1737, le contrôleur général des Finances et directeur général des Ponts et Chaussées de France, Philibert Orry (1689-1747), adressa aux intendants une instruction détaillée sur la corvée (30 jours par an au maximum) pour la construction et l'entretien des chemins, classés en cinq catégories. En 1738, il chargea les ingénieurs des Ponts et Chaussées de lever les plans des grandes routes du royaume. En 1744, Daniel Charles Trudaine (1703-1769) créa un Bureau des Dessinateurs pour centraliser les plans parvenus de province. À partir de 1747, il confia à Jean Rodolphe Perronet (1708-1794) la conduite et l'inspection des géographes et dessinateurs des plans et cartes des routes et grands chemins du royaume.

EN SAVOIR PLUS

« Les odonymes ou noms de route du Vexin français : cinq exemples de voies anciennes », par S. Robert et M. Wabont, *Courrier scientifique du Parc naturel régional du Vexin français*, 4, 2008, p. 10-33.

« Le réseau routier de grand parcours dans le Val-d'Oise », par S. Robert et M. Wabont. *Carte archéologique de la Gaule, Val-d'Oise*, 95, par M. Wabont, F. Abert et D. Vermeersch, Paris, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, 2006, p. 94-99.

« La chaussée Jules-César, une route vers l'Océan », exposition créée par le Service départemental d'archéologie du Val d'Oise.

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