

L'apport de l'archéologie à la reconstitution du réseau routier romain en Normandie

Gaël Léon

DANS **ANNALES DE NORMANDIE 2022/2 72e Année** , PAGES 13 À 36

ÉDITIONS **ASSOCIATION LES ANNALES DE NORMANDIE**

ISSN 0003-4134

ISBN 9782902239498

DOI 10.3917/annor.722.0013

Date de mise en ligne : 28/04/2023

Article disponible en ligne à l'adresse

<https://shs.cairn.info/revue-annales-de-normandie-2022-2-page-13?lang=fr>



Découvrir le sommaire de ce numéro, suivre la revue par email, s'abonner...
Scannez ce QR Code pour accéder à la page de ce numéro sur Cairn.info.



ORGANISATION DES TERRITOIRES, DYNAMIQUES DE PEUPEMENT, RÉSEAUX

L'apport de l'archéologie à la reconstitution du réseau routier romain en Normandie

Gaël LÉON*

EN PARTANT DU CONSTAT que l'étude des réseaux de circulation antiques était un domaine largement délaissé par la recherche régionale, nous avons repris ce dossier dans le cadre du PCR Arbano. La simple observation de l'extrait de la Carte archéologique sur ce thème montrait en 2011 l'étendue de la dispersion des données et leur importante hétérogénéité. Une bonne partie des éléments d'information et de connaissance datait des XIX^e et début du XX^e siècle, principalement issus des travaux d'érudits tels que Charles de Gerville dans la Manche¹, Arcisse de Caumont² ou encore le docteur Doranlo³ dans le Calvados. Certes, des études de cas ou des cartes de synthèse plus récentes avaient bien été proposées mais ne qualifiaient le réseau de circulation que comme une somme d'itinéraires reliant essentiellement les agglomérations principales antiques⁴. Lorsque Dominique Halbout-Bertin présente son travail sur le réseau routier antique régional et en dresse les difficultés, elle en conclut qu'en dehors des voies portées sur les itinéraires anciens (Table de Peutinger, Itinéraire d'Antonin) et de la présence de bornes milliaires, le critère principal de datation d'une voie reste sa capacité à relier des points d'occupation antiques identifiés avec certitude⁵. Mais en cela, la liaison entre deux agglomérations principales antiques, devenues le plus souvent villes contemporaines, ne qualifie qu'un itinéraire possible et ne garantit pas que celui-ci n'ait été utilisé qu'à

* Inrap.

1 C. DE GERVILLE, *Des villes et voies romaines en Basse-Normandie et de leur communication avec Le Mans et Rennes*, Valognes, Carette-Boudessein, 1838, p. 93.

2 A. DE CAUMONT, *Statistique monumentale du Calvados*, 1846-1857, Caen, Hardel, t. 1, p. 432 ; t. 2, 1850, p. 622 ; t. 3, p. 808 ; Id., *Cours d'antiquités monumentales : histoire de l'art dans l'ouest de la France, depuis les temps les plus reculés jusqu'au XVII^e siècle*, t. II, seconde partie, Ère gallo-romaine, Caen, Chalopin, 1831, p. 368.

3 R. DORANLO, « Notes d'archéologie antique. Les voies de la "Civitas" des Lexovii », *Bulletin de la Société normande d'études préhistoriques*, t. XXXI, 1936, p. 145-200.

4 G. HUBERT, « Voies antiques. Les relations entre Jublains et Vieux », *Annales de Normandie*, 10^e année, n° 1, 1960, p. 3-24 ; D. HALBOUT-BERTIN, « Introduction à une étude de l'époque gallo-romaine en Basse-Normandie : carte de répartition des voies et des sites gallo-romains de Basse-Normandie », *Annales de Normandie*, 25^e année, n° 2, 1975, p. 67-74 ; D. LEVALET, « De la cité des Abrincates au diocèse d'Avranches », *Annales de Normandie*, 29^e année, n° 2, 1979, p. 131-156.

5 D. HALBOUT-BERTIN, « Introduction à une étude... », *op. cit.*, p. 68.

cette seule période. Plus rarement, des approches multiscalaires du réseau de communication ont pu voir le jour et porter un autre regard sur l'objet voie⁶. Depuis une trentaine d'années, des informations issues de l'archéologie préventive sur le réseau de communication routier antique viennent renouveler nos connaissances. La question de la hiérarchisation des données cartographiques, historiques et archéologiques, s'est donc directement posée et a nécessité la mise au point d'une méthodologie guidée par un vocabulaire précis, issu de l'approche archéogéographique. C'est donc une carte synthétique du réseau routier, appuyée sur une analyse multiscalaire et alimentée par des données archéologiques et cartographiques, qui est proposée.

MÉTHODOLOGIE ET VOCABULAIRE

Le travail présenté ici se veut une démonstration de l'intérêt et de l'apport des techniques de l'archéogéographie dans la reconstitution des réseaux anciens de la Normandie occidentale, c'est-à-dire des réseaux antérieurs au déploiement du réseau interparoissial vers le milieu du Moyen Âge. Il donne à voir une image des multiples segments qui transparaissent encore dans le paysage, dont certains sont de toute évidence des reliques, des témoins du réseau routier romain et permettent de reconstituer concrètement des itinéraires. La confrontation de ces découvertes avec les sources anciennes (Table de Peutinger, Itinéraire d'Antonin, bornes milliaires, etc.) est un autre travail, une autre étape qui pourra – devra – être menée ultérieurement et indépendamment de cet axe de recherche qui s'intéresse en priorité aux données de terrain.

La confusion entretenue fréquemment entre les différentes échelles d'approche des voies fait apparaître sur le même plan des données d'itinéraires (carte schématique d'indication de distance entre des étapes) et des observations de techniques de construction de routes ou chemins (empierrement de la chaussée, fossés bordiers, largeur de l'ensemble). Entre ces deux extrémités, quelques études s'appuyaient ponctuellement sur l'observation des formes parcellaires cartographiées sur les cadastres du XIX^e siècle et la toponymie pour détecter des tracés possiblement anciens.

Dans le cadre du PCR Arbano, nous avons proposé de créer un atlas régional de l'Antiquité, passant par la synthèse cartographique d'au moins trois éléments incontournables que sont les limites de territoire⁷, les agglomérations

6 P. LANNIER, « Les voies de communication antiques de la cité des Lexovii », *Annales de Normandie*, 35^e année, n° 3, 1985, p. 207-227.

7 L. JEANNE, L. PAEZ-REZENDE, « Aux frontières des *civitates* de l'ex Basse-Normandie : la question de la filiation entre les découpages ecclésiastiques médiévaux et les anciennes limites des territoires antiques », dans *Frontières, obstacles, franchissements en Normandie*, actes du 52^e congrès organisé par la Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie (Vernon-Giverny, 18-21 octobre

principales (capitales de cité) et secondaires⁸ et le réseau de communication routier. À l'image du fait urbain, les voies peuvent adopter une forme variable dans un atlas en fonction de l'échelle des objets représentés. Dans un système d'information géographique, c'est ainsi le vocabulaire utilisé qui définit la géométrie adaptée à chaque couche de représentation.

Modelé

À l'échelle de l'observation de terrain d'un tronçon de voie, la représentation de son modelé adopte le même niveau de détail que les autres vestiges archéologiques. La voie composée de plusieurs éléments (fossés bordiers, couche de fondation, bande de circulation, ornières, bas-côtés) est représentée en plan sous la forme d'une couche de polygones. Les relevés en coupe ou profils de voies sont également intégrés dans une couche dédiée. Cet ensemble est adossé à une table attributaire décrivant le type de vestige, sa chronologie, ses éléments constitutifs. À ce stade, la typologie et la chronologie peuvent être interrogées. De même, c'est à cette échelle que peuvent être identifiés les différents états dans le temps long d'une voie considérée ici pour son fonctionnement durant l'Antiquité.

Tracé

Au-delà du modelé, hors de l'emprise de l'opération archéologique, la recherche du tracé de la voie peut prendre plusieurs aspects. L'analyse morphologique régressive des cadastres du XIX^e siècle systématisée dans l'axe des voies antiques vise à caractériser des tracés anciens de chemins ou voies et à mesurer leur capacité à influencer l'orientation des réseaux parcellaires alentours. Cette analyse prend la forme de lignes issues de la vectorisation des cadastres géoréférencés. Mais c'est aussi à cette échelle que sont reportés les indices relevés sur les couvertures photographiques (orthophotographie de l'IGN ou redressement de clichés de la prospection aérienne). Enfin, c'est à cette échelle qu'est questionné le tracé dans son environnement topographique et hydrographique. À partir de la couverture RGE-*Alti.-MNT-1 m* de l'IGN, des profils transversaux et longitudinaux sont calculés et permettent d'appréhender les contraintes éventuelles du terrain et les choix faits pour s'y adapter. De même, des calculs d'aire de visibilité depuis des points déterminés ouvrent la discussion sur les techniques de construction ou les choix de passages topographiques.

2017), Louviers, Fédération des Sociétés historiques et archéologiques de Normandie (coll. 23), 2018, p. 271-286.

8 G. SCHÜTZ, L. PAEZ-REZENDE, G. LÉON, S. QUEVILLON, J. VERON, A. DI LIBERTO, « Les agglomérations gallo-romaines sur le territoire de la Normandie occidentale : état des connaissances et réflexion autour des différentes formes d'habitats groupés à caractère urbain », Communication colloque *Far West. La Normandie antique et les marges nord-ouest de l'Empire romain*, Caen, Université de Normandie, 24-26 octobre 2018.

Itinéraire

Les flux de circulation matériels ou immatériels établis entre deux nœuds d'occupation hiérarchisés (ville, station routière, sanctuaire) déterminent des itinéraires. Ceux-ci peuvent-être la combinaison d'un ou plusieurs tracés et comportent sur leur parcours des nœuds intermédiaires de même niveau ou de statut inférieur. Dans le discours, l'échelle sera donc définie par les nœuds extrêmes appréhendés. Sur la Table de Peutinger, l'itinéraire de Lyon (*Lugdunum*) à Valognes (*Alauna*) représente l'ensemble des relations possibles entre les points intermédiaires cartographiées. Sur ce même itinéraire, entre Jublains (*Nudionnum*) et Valognes, l'échelle d'observation convoque les territoires des Diablintes, des Viducasses, des Baiocasses et des Unelles. L'itinéraire de Bayeux (*Augustodurum*) à Lisieux (*Noviomagus*) permet à l'échelle régionale d'énumérer des agglomérations secondaires ou des établissements ruraux de bord de voie appartenant aux territoires des Baiocasses, des Viducasses, des Ésuviens et des Lexoviens et peut se représenter sous la forme de plusieurs tracés.

LE RÉSEAU DE VOIES PRINCIPALES ET LES NŒUDS STRUCTURANTS : DE L'ITINÉRAIRE VERS LE TRACÉ

Cadre territorial et réseau d'agglomérations

Les travaux menés par le PCR Arbanos sur le fait urbain et les limites de territoires antiques ont établi une cartographie renouvelée de l'espace bas-normand⁹. Si certaines questions restent en suspens, faute d'exploration archéologique, l'approche systématique et collégiale a conduit à un examen critique des données anciennes et à un tri nécessaire parmi les nombreuses mentions d'agglomérations antiques de la région. De même, la redéfinition des limites de territoires, éclairée par l'analyse régressive des sources, offre un cadre qui permet de questionner le statut et la position de certaines agglomérations.

Ainsi, l'analyse des limites territoriales de l'ancien diocèse de Coutances¹⁰ aboutit à un redécoupage du territoire des Unelles admis jusqu'à présent¹¹. Pour le Haut-Empire, il apparaît clairement qu'*Alauna*, à la lumière des résultats du nouveau programme de recherche (2011-2021), endosse le statut de

9 G. SCHÜTZ *et al.*, « Les agglomérations gallo-romaines sur le territoire de la Normandie occidentale... », *op. cit.*

10 L. JEANNE, L. PAEZ-REZENDE, « Aux frontières des *civitates* de l'ex Basse-Normandie... » *op. cit.*

11 L. PAEZ-REZENDE, L. JEANNE, G. LÉON, « Quel héritage de l'Antiquité dans la formation des territoires normands », dans J.-B. AUZEL *et al.* (éd.), *La Normandie existe-t-elle ? : être Normand au fil des siècles*, Actes du colloque tenu à Saint-Lô du 22 au 25 novembre 2017, Saint-Lô, Conseil départemental de la Manche, 2019, p. 24-37.

capitale de cité¹² dont la compétence s'étend sur un territoire (*civitas*) englobant l'actuelle presqu'île du Cotentin, depuis le sud des marais de Carentan, jusqu'au littoral nord. Dans le même temps, Coutances/*Cosedia* (même chronologie et même surface qu'*Alauna*) semble se positionner comme la capitale de cité d'un territoire (*civitas*) intercalé entre la *civitas* des Abrincates au sud, et la *civitas Alauna* au nord. Au Bas-Empire, en faisant de Coutances (désormais dénommée *Constantia*) l'une des préfectures militaires du *Tractus Armoricanus*, l'administration impériale dépossède *Alauna* de son statut, entraînant son déclin et probablement la fusion des deux territoires en seul, celui de la *civitas Constantia*¹³.

Le territoire Ésuvien dont les limites retracées ouvrent sur le littoral entre l'Orne et la Dives aurait été administré par l'agglomération d'Exmes, à moins qu'il ne faille retenir l'hypothèse de Fontaine-les-Bassets¹⁴.

Par ailleurs, l'archéologie de ces trente dernières années a révélé des formes d'agglomérations peu ou pas documentées jusqu'ici et qui constituent autant de nœuds au sein du réseau routier. Quelques agglomérations secondaires ont été révélées ou mieux caractérisées (Montaigu-la-Brisette, Jort, Bréville-les-Monts, Fontaine-les-Bassets), tandis que sont apparues des agglomérations rurales de bord de voie, principalement sur le flux routier Valognes – Bayeux – Lisieux¹⁵.

Cartographie synthétique du réseau de voie

À l'échelle des territoires antiques recouvrant l'espace de la Normandie occidentale, un peu plus d'une vingtaine d'itinéraires principaux, traduits pour la plupart en tracés probables ou attestés établissent des liaisons entre les agglomérations principales (fig. 1). Une dizaine de voies du réseau secondaire assurent pour leur part des liaisons avec les agglomérations de moindre importance mais définissent à l'échelle régionale des axes de circulation stratégiques, à l'image des liaisons entre agglomérations principales et débouchés littoraux. Si l'ensemble des itinéraires et tracés ne peut être détaillé ici, quelques éléments de discussion sur la forme et le statut du réseau routier seront illustrés par des données issues d'approches archéogéographiques et d'opérations archéologiques.

12 Identification d'un forum et d'un grand sanctuaire contigu en 2017 lors de la prospection au géoradar ; L. JEANNE, L. PAEZ-REZENDE, C. DUCLOS, *Valognes (Manche - 50) « Alauna ». L'agglomération antique d'Alleaume. La Victoire. Sondages programmés 5^e année, rapport 2017*, SRA Normandie, 2018.

13 D. DE SAINTE-MARTHE, *Gallia Christiana...*, t. 11, Paris, ex typographia regia, 1719.

14 F. FICHET DE CLAIRFONTAINE, E. DELAVAL, V. HINCKER, J. LE MAHO, « Capitales déchues de la Normandie antique. État de la question », *Supplément à la Revue archéologique du centre de la France*, 251, 2004, p. 141-155.

15 G. LÉON, « Caractérisation d'agglomérations rurales de bord de voies sur l'itinéraire Valognes – Bayeux – Lisieux », Poster, colloque Far West. La Normandie antique et les marges nord-ouest de l'Empire romain, Caen, Université de Normandie, 24-26 octobre 2018.

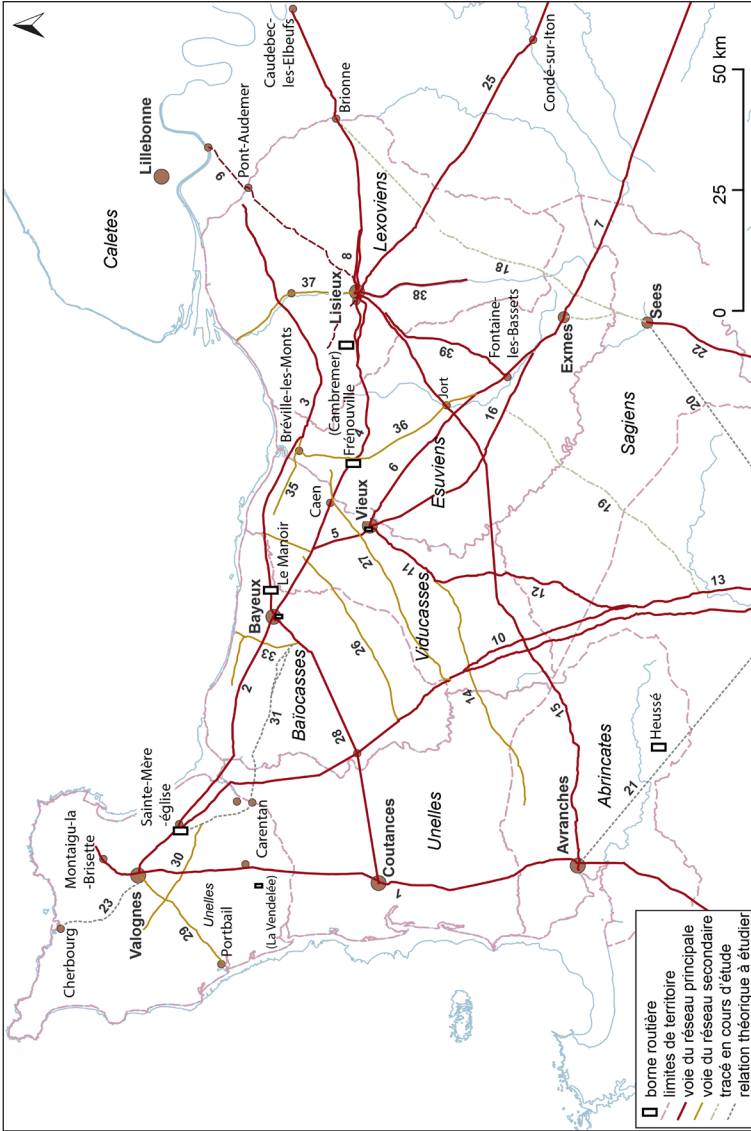


Fig. 1 - Carte synthétique des voies antiques principales et secondaires dans l'espace bas normand (G. Léon). Les numéros de voies renvoient au tableau associé de la liste des itinéraires antiques principaux et secondaires dans l'espace bas-normand. Référence des bornes milliaires dans la base de données Patriarche (numéro d'Entité Archéologique) et, le cas échéant, dans le Corpus des Inscriptions Latines : (1) La Vendelée, EA 164876 ; (2) Bayeux, EA 1625, EA 161212 ; (3) Le Manoir, EA 165373, CIL XVII.2, 449 ; (4) Frénoeuville, EA 1614441, CIL XVII.2, 445 ; (5) Cambremer, EA 165394 ; (6) Vieux, EA 16338 ; (7) Heussé, EA 1610306 ; (8) Sainte-Mère-Église, EA 16993, CIL XVII.2, 460.

num. carte	nom d'itinéraire	statut	chronologie	borne routière
1	Valognes - Coutances - Avranches	principale	antique	La Vendelée ? (1)
2	Valognes - Bayeux	principale	antique	Bayeux (2)
3	Bayeux - Lillebonne	principale	antique	Le Manoir (3)
4	Bayeux - Lisieux	principale	antique	Frénouville (4)- Cambremer ? (5)
5	Bayeux à Vieux	principale	antique	Vieux (6)
6	Fontaine-Les-Bassets - Exmes	principale	antique	
7	Exmes - Chartres	principale	antique	
8	Lisieux - Rouen	principale	antique	
9	Lisieux - Lillebonne	principale	antique	
10	Valognes - Jublains	principale	antique	
11	Vieux - Jublains	principale	antique	
12	Vieux Jublains	principale	antique	
13	Valognes - Jublains	principale	antique	
14	Vieux - Avranches	secondaire	antique	
15	Lisieux - Avranches	principale	antique	
16	Sées - Vieux	principale	antique	
18	Sées - Rouen	principale	antique	
19	Jublains - Lisieux	principale	antique	
20	Sées - Jublains	principale	antique	
21	Avranches - Jublains	principale	antique	Heussé (7)
22	Sées - Le Mans	principale	antique	
23	Valognes - Cherbourg	secondaire	antique	
25	Lisieux - Dreux	principale	antique	
26	indéterminé	secondaire	antique	
27	indéterminé	secondaire	protohistorique	
28	Bayeux - Coutances	principale	protohistorique	
29	Valognes - Portbail	secondaire	antique	
30	L'Etang-Bertrand - Carentan	secondaire	antique	
31	Valognes - Vieux? Chasse Ferré	non étudié	antique	Sainte-Mère-Eglise (8)
32	indéterminé	secondaire	antique	
33	indéterminé	secondaire	protohistorique	
34	chemin Bretonneux	secondaire	antique	
35	voie du Bac du Port	secondaire	antique	
36	Breville les Monts Jort	secondaire	antique	
37	Lisieux - Trouville-sur-Mer	secondaire	antique	
38	Lisieux - Sées	principale	antique	
39	La Courbe - oppidum de Saint Desir	principale	protohistorique	
40	Valognes - Lisieux	principale	antique	
41	Exmes - Sées	principale	antique	

(1) La Vendelée EA 164876; (2) Bayeux EA 1625, EA 161212; (3) Le Manoir EA 165373, CIL XVII.2, 449; (4) Frénouville EA 1614441, CIL XVII.2, 445; (5) Cambremer EA 165394; (6) Vieux EA 16338; (7) Heussé EA 1610306; (8) Sainte-Mère-église EA 16993, CIL XVII.2, 460

L'APPROCHE ARCHÉOLOGIQUE À TRAVERS L'EXEMPLE DES RELATIONS JUBLAINS – VIEUX ET JUBLAINS – VALOGNES

En partant des travaux de Gabriel Hubert

95 km à vol d'oiseau séparent les agglomérations de Vieux et de Jublains, mais aucun tracé ancien s'approchant du chemin le plus court n'est à ce jour identifié. Pourtant, cette relation fait partie de l'itinéraire Lyon – Valognes dont les derniers tronçons s'égrènent ainsi dans la Table de Peutinger : Tours (*Casaroduno*), Fines, Le Mans (*Sub Dinnum*), Jublains (*Nudionnum*), Vieux (*Aregenua*), Bayeux (*Augustoduro*), *Crociatonum* (non localisé à ce jour) et Valognes (*Alauna*)¹⁶. Gabriel Hubert proposait trois tracés reliant Jublains à Vieux et attribuait une origine gauloise à cet ensemble sur une base toponymique¹⁷. Dans le cas de Vieux, l'origine gauloise de l'agglomération n'est à ce jour pas établie, même si l'occupation de la plaine de Vieux est assez dense durant l'âge du Fer et que certains ensembles de fermes sont si concentrés que leur organisation se rapproche des formes de l'habitat groupé. De même, aucun *oppidum* dans l'environnement proche n'est identifié, contrairement à ceux du Castillon et de Saint-Désir, considérés comme des centres de pouvoir transférés vers les agglomérations de Bayeux et de Lisieux.

Chacun des trois tracés est décrit par Gabriel Hubert sous la forme d'une succession de tronçons de chemins ou de limites de communes formant une continuité observée au moins en partie sur le terrain. Mais rares sont les points d'observations comportant réellement des indices chronologiques. Ils se résument en fait à des mentions de découvertes de vestiges gallo-romains dans une plus ou moins grande proximité au tracé et par des observations plus détaillées de passages à gué, notamment sur la Mayenne.

L'un d'eux, le gué de Loré, est probablement le mieux documenté (fig. 2). Plusieurs découvertes anciennes indiquent la présence de vestiges de constructions nombreuses et de mobiliers divers (céramique, monnaies, « mosaïques », meule) indiscutablement antiques. Un gué aménagé de 6 m de largeur traverse la Mayenne selon un angle de 45° et semble composé de dalles et blocs de grès¹⁸. Aux abords du gué, il est également fait mention des vestiges d'un four de potier antique partiellement conservé en élévation au fond d'un garage¹⁹.

16 Sur la Table de Peutinger, l'itinéraire est prolongé depuis *Alauna* jusqu'au littoral où aucune station n'est représentée. Ce tronçon pourrait correspondre à un tracé passant par l'agglomération secondaire de Montaigu-la-Brisette et trouver un débouché littoral au niveau de Fermanville quelques kilomètres à l'est de Cherbourg. Une seconde hypothèse pourrait reposer sur une erreur de transcription dans la Table de Peutinger en ne plaçant pas la mention de *Coriallo* au bon endroit ou en ne réunissant pas au même point du littoral les tronçons provenant d'*Alauna* et de *Cosedia*.

17 G. HUBERT, « Voies antiques. Les relations... », *op. cit.*, p. 4.

18 J. GRANDIN, « Découvertes archéologiques au gué de Loré », *Annales de Normandie*, 9^e année, n° 4, 1957, p. 322-324.

19 J. GRANDIN, « Découvertes archéologiques... », *op. cit.*, p. 324.

Récemment, un diagnostic réalisé à quelques centaines de mètres du gué a permis de revisiter ces données²⁰. Un tracé rectiligne fossilisé dans les limites parcellaires du XIX^e siècle depuis le gué jusqu'à l'église de Loré se lit sans difficulté. C'est le long de ce tracé que les principales concentrations de mobilier ont été observées dans les labours, sur une longueur d'au moins 200 m. L'hypothèse d'un habitat de bord de voie, peut-être à vocation artisanale, semble probable et pourrait trouver des comparaisons avec les agglomérations rurales de bord de voie récemment caractérisées dans la région²¹.

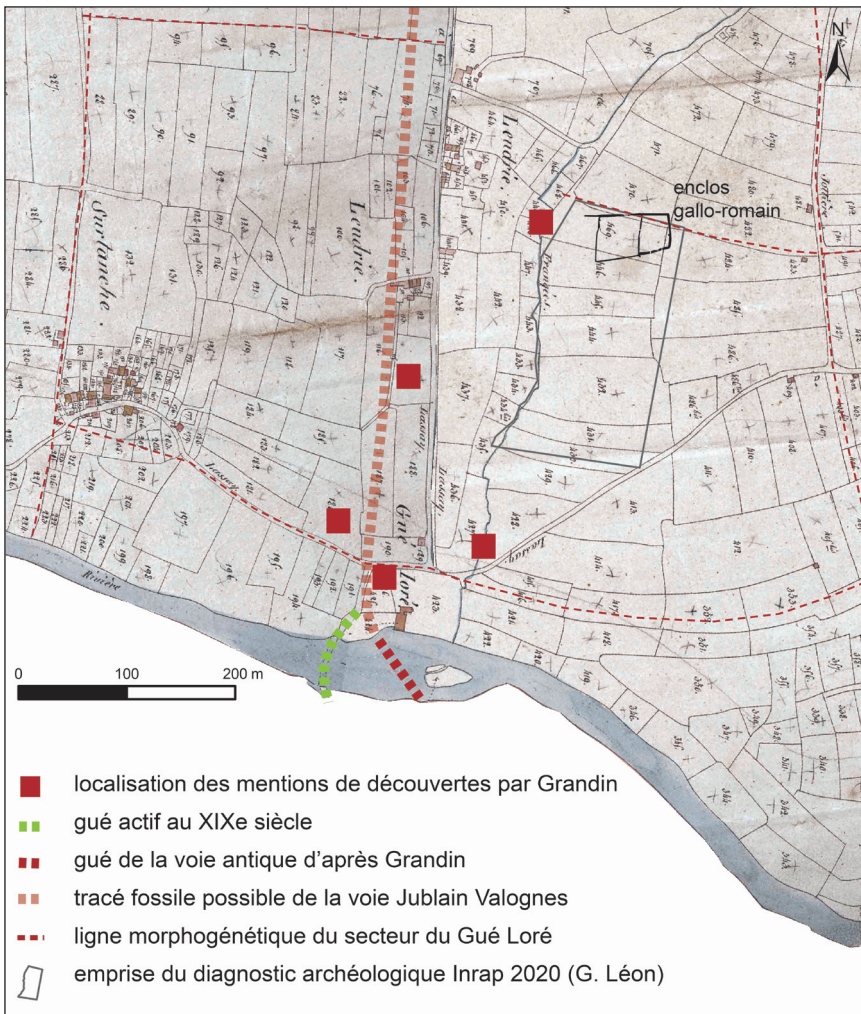


Fig. 2 - Spatialisation des données archéologiques anciennes et récentes sur le fond cadastral du XIX^e siècle au niveau d'un gué sur la Mayenne à Loré (G. Léon).

20 G. LÉON, M. BOJARSKI, S. DERVIN, *Juvigny-Val-D'Andaine, Orne, Loré, Leudrie, ZD 107*, rapport de diagnostic, Inrap-SRA Normandie, 2020, p. 86.

21 G. LÉON, « Caractérisation d'agglomérations rurales de bord de voies... », *op. cit.*

Si ce point d'observation ne suffit pas à établir et attester la totalité du tracé de la voie Jublains – Vieux, il en constitue un tronçon solide. En partant de ces éléments, un travail d'analyse des feuilles cadastrales du XIX^e siècle a été effectué. Il s'agissait non seulement d'identifier des tracés remarquables (régularité, continuité) mais de les confronter à leur environnement parcellaire afin d'établir un comportement morphologique²² et une chronologie relative. Plusieurs travaux menés à différentes échelles montrent en effet qu'il est possible d'effectuer une démarche régressive dans la cartographie parcellaire et cadastrale et de détecter les réseaux de morphogénèse²³ dont la mise en place est antérieure à la fixation de l'habitat paroissial²⁴. Deux itinéraires anciens ont ainsi été mis en évidence, de Jublains à Valognes et de Jublains à Vieux (fig. 3).

De Jublains à Valognes, par la plaine de l'Allière et la baie des Veys

Un faisceau principal relie Jublains à Valognes et se caractérise par deux tracés grossièrement parallèles entre Jublains et la plaine du sous-bassin de l'Allière, dans la région de Vire. L'origine des formes du parcellaire et du réseau viaire de cette plaine, étudiée dans le cadre d'une opération de fouille à Vire²⁵, se traduit par un quadrillage souple²⁶ de chemins encadré par les voies de Lisieux – Avranches, Vieux – Jublains, Jublains – Valognes et Vieux – Avranches. Au-delà de la plaine de l'Allière, un tracé se prolonge aisément dans la cartographie jusqu'à Torigni-sur-Vire. Si le tronçon entre Torigni-sur-Vire et le début des marais du Cotentin résiste à l'analyse, on le retrouve plus au nord dans son passage de la baie des Veys. Ce secteur a également fait l'objet d'une étude archéogéographique détaillée²⁷. À cet endroit, la voie

22 Chaque élément de la planimétrie parcellaire peut être qualifié en fonction de sa position dans un ensemble géométrique donné. Ainsi, un chemin peut participer à la construction d'une trame parcellaire régulière et appartenir alors à un réseau de formation. Il peut, au contraire, couper des ensembles parcellaires et donc s'inscrire en contradiction d'une organisation locale préexistante.

23 Un réseau de morphogénèse peut se définir comme un ensemble de lignes structurantes (chemins, grandes limites parcellaires) à partir duquel s'organise une trame parcellaire plus ou moins orthogonale ou quadrillée.

24 G. LÉON, « Réseau de circulation terrestre et habitat ancien en Normandie : méthodologie et analyse de réseau. Les exemples comparés de la Suisse Normande et de la plaine de Caen », dans F. DUGAST (dir.), *Formation et gestion des territoires de la Préhistoire à nos jours. Approches et perspectives exploratoires autour de la vallée de l'Eure*, Drémil-Lafage, Mergoïl, 2021, p. 141-162.

25 H. DUPONT, E. BISSON, S. DERVIN, S. GIAZZON, G. LÉON, S. PILLAULT, N. ZAOUR, *Vire, Basse-Normandie, Calvados, rue de la Mercerie, AZ 46 et 127. Habiter et exploiter le bocage virois au Moyen Âge et à l'Époque Moderne : le parcellaire médiéval et la ferme de la Ruaudière à Neuville (XII^e-XIX^e s.)*, rapport d'opération, Inrap-SRA Normandie, 2013, p. 283-300.

26 Dans la lecture de la morphologie des éléments structurants du paysage, la notion de quadrillage souple de chemins ou d'ensembles parcellaires recouvre l'observation de trames régulières sans pour autant que celles-ci répondent strictement à une géométrie orthogonale ou orthonormée. Ces quadrillages appuyés le plus souvent sur l'orientation principale d'une entité géographique naturelle (plateau, vallée, plaine) s'opposent à la notion de planification du découpage parcellaire telles qu'il serait produit par une cadastration antique.

27 L. PAEZ-REZENDE, D. CORDE, R. DELAGE, H. DELNEF, G. LÉON, N. ZAOUR, *Saint-Pellerin et Les Veys, R.N. 174 (section porte verte - R.N. 13). La formation et l'évolution d'un établissement rural*

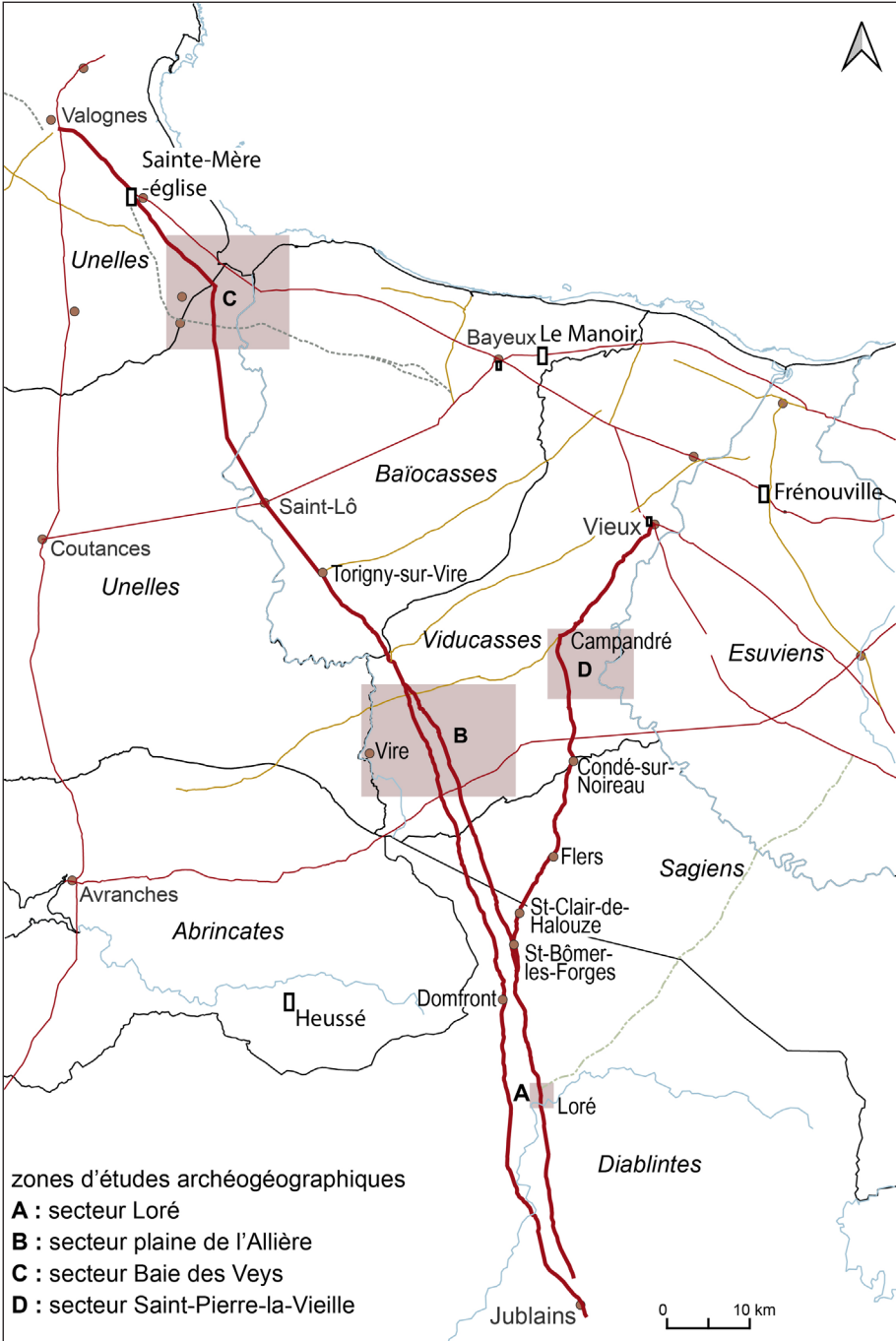


Fig. 3 - Localisation des zones d'étude archéogéographique sur les tracés de Jublains à Valognes et de Jublains à Vieux (G. Léon).

provenant de Jublains entre en contact avec plusieurs tracés anciens traversant la baie des Veys d'est en ouest, dont une voie assurément antique attestée dans l'emprise de la fouille de Saint-Pellerin – Les Veys²⁸.

Bien que présentant dans le détail un tracé irrégulier, adapté aux contraintes topographiques et hydrographiques, le tracé de Jublains à Valognes se dessine comme une relation directe sur laquelle se greffe l'itinéraire conduisant à Vieux.

De Jublains à Vieux, un tracé indirect

Prenant appui sur la voie de Jublains à Valognes, un tracé est reconnu en direction de Vieux à partir de Saint-Bômer-les-Forges. Bien que celui-ci relie, à l'évidence, des points importants de la période médiévale (Saint-Bômer-les-Forges, Saint-Clair-de-Halouze, Flers et Condé-sur-Noireau) et traduit d'une certaine manière les flux des activités métallurgiques anciennes de cette région bocagère, il apparaît que le tracé identifié appartient au réseau d'organisation des formes du paysage antérieur à la fixation de l'habitat médiéval. Ce réseau a fait l'objet d'une étude détaillée dans le secteur de la Suisse normande et du plateau de Saint-Pierre-la-Vieille²⁹. À l'ouest du bourg de Saint-Pierre-la-Vieille, aux abords de la voie provenant de Vieux, des concentrations de mobilier gallo-romain ont été interprétées par Jules Tirard comme les vestiges d'une possible station routière³⁰. La continuité du tracé depuis Saint-Bômer est assurée jusqu'à Campandré, à quelques kilomètres au nord de Saint-Pierre-la-Vieille. À cet endroit, le tracé se joint à la voie de Vieux à Avranches.

La relation entre Jublains et Vieux apparaît donc, dans la cartographie, comme tributaire d'itinéraires plus directs, Jublains – Valognes et Vieux – Avranches, même si en l'état des connaissances, il n'est pas possible de dire si l'un des itinéraires a précédé l'autre.

LE MODELÉ DES VOIES, UNE NOTION EXPLIQUÉE À TRAVERS DEUX EXEMPLES

Le modelé du chemin Haussé, de Vieux à Bayeux

La relation de Vieux à Bayeux est également représentée par un tracé composé de plusieurs segments. Le tronçon du « chemin Haussé » entre Vieux

laténien et gallo-romain (III^e s. av. J.-C.) et d'un axe de circulation antique, rapport d'opération, Inrap-SRA Normandie, 2011, p. 293-357.

28 L. PAEZ-REZENDE *et al.*, *Saint-Pellerin et Les Veys, R.N. 174...*, *op. cit.*, p. 151-158.

29 G. LÉON, « Réseau de circulation terrestre... », *op. cit.*, p. 155.

30 J. TIRARD, « Voies romaines. Les chemins de Bayeux et de Vieux à Jublains. L'établissement romain de La Villette », *Bulletin de la Société des antiquaires de Normandie*, t. VI, 1870-1874, p. 289-298.

et Bayeux fait partie de l'itinéraire inscrit sur la Table de Peutinger mais le chemin Haussé se prolonge également au sud de Vieux vers Exmes et Chartres et appartient donc à un autre itinéraire. Depuis Vieux, le tracé de la voie antique est reconnu jusqu'à Bretteville-l'Orgueilleuse, où elle rejoint la voie de Bayeux à Lisieux (fig. 4).

Une coupe de la voie réalisée à Verson, quelques centaines de mètres après son passage de l'Odon en direction de Bayeux, renseigne le modelé du tracé dans ce secteur de plaine légèrement ondulée³¹. L'ouvrage présente une largeur totale de 32 m qui illustre le statut de voie principale de cet itinéraire. La structure de la voie est relativement simple, la bande de circulation, renforcée par un niveau de cailloutis, atteint 9 m de large et repose sur un niveau limoneux plus ou moins chargé en pierre. Patrick David remarque à la base de la couche limoneuse un surcreusement légèrement décalé vers l'est par rapport à la bande de circulation, mais à équidistance des fossés bordiers. Il s'agit peut-être de la trace de la tranchée de marquage de l'axe de la voie (*fossae*) au moment de sa construction³².

Les étapes de construction de la voie sont également illustrées par son tracé composé de segments rectilignes dont les extrémités semblent correspondre à des points de hauteur permettant les visées et le jalonnement³³. Mais ce tracé, présentant les principaux critères d'une voie du réseau public romain (modelé, technique d'implantation du tracé), n'assure pas pour autant une liaison directe entre les agglomérations de Vieux et de Bayeux. Depuis la sortie de Vieux, le tracé est conditionné par la position du sanctuaire de Baron-sur-Odon, dont l'origine est gauloise³⁴, et se greffe ensuite sur la voie de Bayeux à Lisieux qui semble donc lui préexister. L'itinéraire de Vieux à Bayeux, tout comme celui de Jublains à Vieux, est constitué d'une série de tronçons de raccordement.

Les points d'inflexions des segments de la voie entre Vieux et Bretteville-l'Orgueilleuse semblent pouvoir constituer des départs de voies du réseau secondaire. C'est observé au sud du hameau de Marcelet, où une voie est partiellement suivie jusqu'au littoral, à Bernières-sur-Mer. Le tracé s'inscrit dans un vaste ensemble parcellaire quadrillé de la plaine de Caen entre la voie de Bayeux à Lisieux et le littoral. Un tronçon de cette voie est enregistré dans la Carte archéologique nationale sous le nom de « la tranchée romaine »³⁵. Les

31 P. DAVID, « Coupe stratigraphique du Chemin Haussé (venant de Vieux et se dirigeant vers Bayeux) », *Annales de Normandie*, 37^e année, n° 1, 1987, p. 69-73.

32 P.-M. DUVAL, « Construction d'une voie romaine d'après les textes antiques », dans *Travaux sur la Gaule (1946-1986)*, Rome, *École française de Rome (Publications de l'École française de Rome, 116)*, 1989, p. 759.

33 P. NOUVEL, L. GAËTAN, M. JOLY, S. VENAULT, « Le centre-est de la Gaule : stations routières et groupements de bord de voie », *Gallia. Archéologie des Gaules*, 731, 2016, p. 275-295.

34 D. HALBOUT-BERTIN, « Le sanctuaire celto-romain du Mesnil de Baron-sur-Odon (Calvados) », *Gallia*, 351, 1977, p. 75-88.

35 EA167310, dans la base de données Patriarche, du ministère de la Culture.

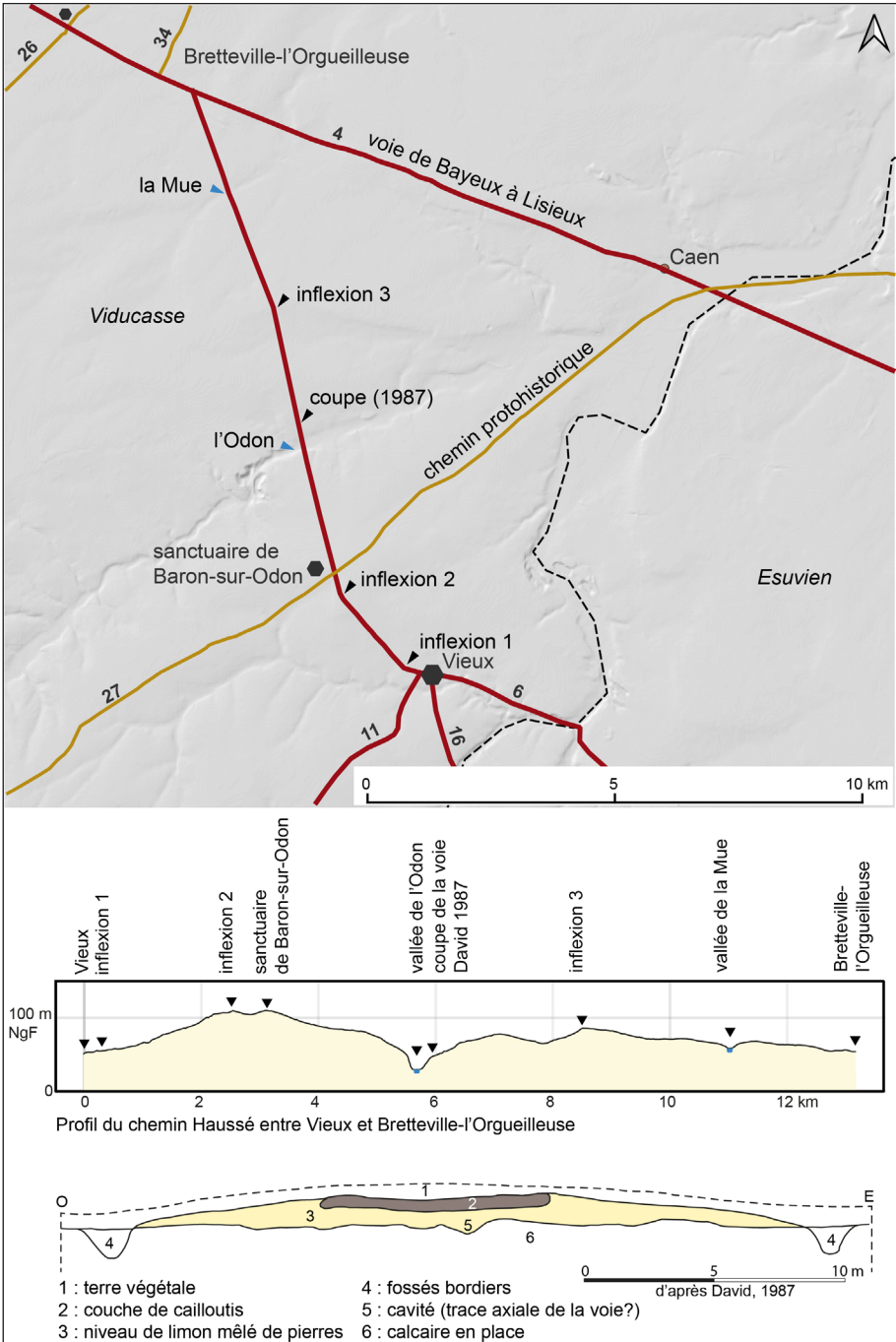


Fig. 4 - Coupe et profil du « chemin Haussé » entre Vieux et Bretteville-l'Orgueilleuse » (G. Léon).

nombreux vestiges mentionnés anciennement, ainsi que ceux issus de l'archéologie récente, à Bernières-sur-Mer, traduisent une occupation relativement dense (nécropole étendue sur un peu plus de 2 000 m², bâtiments, aqueduc, parcellaire), laissant penser à la présence d'un habitat aggloméré.

Formes de la voie sur l'itinéraire Valognes – Bayeux – Lisieux – Lillebonne

La Table de Peutinger signale sur l'itinéraire de Valognes à Bayeux la station de *Crociatonum* (*croucia connum*), dont la localisation n'est toujours pas attestée et qui est parfois citée comme la capitale des Unelles au Haut-Empire³⁶ (fig. 5). S'agit-il de Carentan, Saint-Côme-du-Mont, Beuzeville-au-Plain ou encore Sainte-Mère-Église (présence d'une borne milliaire probablement déplacée³⁷) ? Seule une découverte archéologique pourra résoudre cette question posée depuis le XIX^e siècle³⁸. De cette incertitude, il résulte notamment plusieurs hypothèses de tracés pour une voie de Valognes à Bayeux correspondant à l'itinéraire de la Table de Peutinger. L'étude archéogéographique menée dans la baie des Veys tend à montrer que plusieurs passages étaient possibles mais contraints par le rythme des marées et qu'au moins l'un d'eux était emprunté durant la Protohistoire. Dans une des configurations possibles de passage de la baie, la « chasse Ferrée » passant par Carentan a été reconnue lors d'une fouille préventive à Saint-Pellerin³⁹. À cet endroit, la voie, large de 25 m, présente une chaussée de 12 m (fig. 6). Dans le même secteur, à la sortie sud-est de Carentan, un diagnostic récent a révélé le tronçon d'une voie secondaire reliant la « chasse Ferrée » à la voie de Valognes à Coutances par Méautis, Sainteny et Périers⁴⁰. Celle-ci n'est large que d'une dizaine de mètres, fossés bordiers compris, et présente une bande de roulement d'à peine 5 m de largeur dans sa phase la plus importante. Son tracé et son orientation sont à l'évidence contraints par les marais de la Sèves et de la Taute qui bordent un étroit plateau.

Le tracé de la « chasse Ferrée », tel qu'on peut l'identifier à l'est de la baie des Veys, semble doubler, au sud des marais de Trévières, la voie de Bayeux à Valognes passant par Canchy et Saint-Clément.

À Canchy, un petit tronçon de la voie a été fouillé dans un contexte d'habitat rural routier⁴¹. L'arasement assez important des niveaux archéologiques supérieurs ne permet d'observer que l'emprise de la voie, représentée par deux

36 R. BEDON, *Atlas des villes, bourgs, villages de France au passé romain*, Paris, Picard, 2001, p. 132.

37 *CIL*, XVII.2, 460.

38 P. VIPARD, « Le milliaire de Sainte-Mère-Église (Manche) et le problème de la localisation de *Crociatonum* », *Annales de Normandie*, 40^e année, n° 3, 1990 p. 247-262.

39 L. PAEZ-REZENDE *et al.*, *Saint-Pellerin et Les Veys*, R.N. 174..., *op. cit.*, p. 339.

40 M.-H. JAMOIS, C. BARTHÉLEMY-SYLVAND, G. LÉON, *Carentan-les-Marais*, ZA de Pommenuque, rapport de diagnostic, Inrap-SRA Normandie, 2019.

41 R. FERRETTE, *Canchy (14)*, R.N.13 – R.D. 204, rapport d'opération, Inrap-SRA Normandie, 2007.

fossés bordiers, et les niveaux d'altération sous-jacents de l'espace de circulation. La largeur de l'ensemble n'est que de 12 m. De part et d'autre, les structures d'habitat se développent sous la forme de parcelles accueillant des bâtiments et autres structures domestiques. Si la bande de circulation peut atteindre une dizaine de mètres de large et se comparer à celle de la « chasse Ferrée », on s'interroge sur la faible emprise de la construction de Canchy, qui ne représente finalement que la moitié de l'emprise de la « chasse Ferrée ». Sur le même itinéraire, les variations de configuration des tracés contemporains semblent assez importantes. Morphologiquement, la voie observée à Canchy présente plus de similitudes avec celle de Carentan-les-Marais qu'avec celle de Saint-Pellerin.



Fig. 5 - Extrait de la Table de Peutinger centré sur les itinéraires de l'ouest de la Gaule (1^{er} segment). DAO G. Léon, fond de carte : Peutinger K., Miller K., *Die Weltkarte des Castorius. Gennant die Peutingersche Tafel in den farbe, des originals herausgegeben und eingeleitet von Dr Konrad Miller*. Ravensburg, Otto Maier, 1888. BnF : département des cartes et plans, GE D-21948. Document en ligne sur Gallica (BnF).

Cette variabilité est observée à Goustranville, au lieu-dit du Plain-Lugan, sur le tracé de la voie Bayeux – Lillebonne, en plein cœur des marais de la Dives⁴². La voie a été reconnue sur une longueur cumulée de 400 m. Deux coupes, réalisées à 200 m de distance, montrent une variation de la largeur hors tout de près de 6 m : la voie à l'entrée occidentale d'un habitat rural groupé n'est large que de 12,5 m, tandis qu'elle atteint 18,5 m au cœur de celui-ci. À cet endroit, la variation d'emprise n'est vraisemblablement pas liée à une quelconque contrainte technique – aucune différence topographique ou de formation superficielle n'est observée entre les deux zones –, mais suggère plutôt une distinction marquée entre espace public et privé au contact de la bande de circulation et des structures d'habitat.

42 G. LÉON, « Caractérisation d'agglomérations rurales... », *op. cit.* ; M. A. THIERRY, « Goustranville « route de Bavent – Le Plain Gruchet », rapport de diagnostic, Service archéologique du Conseil départemental du Calvados, 2018, p. 42-55.

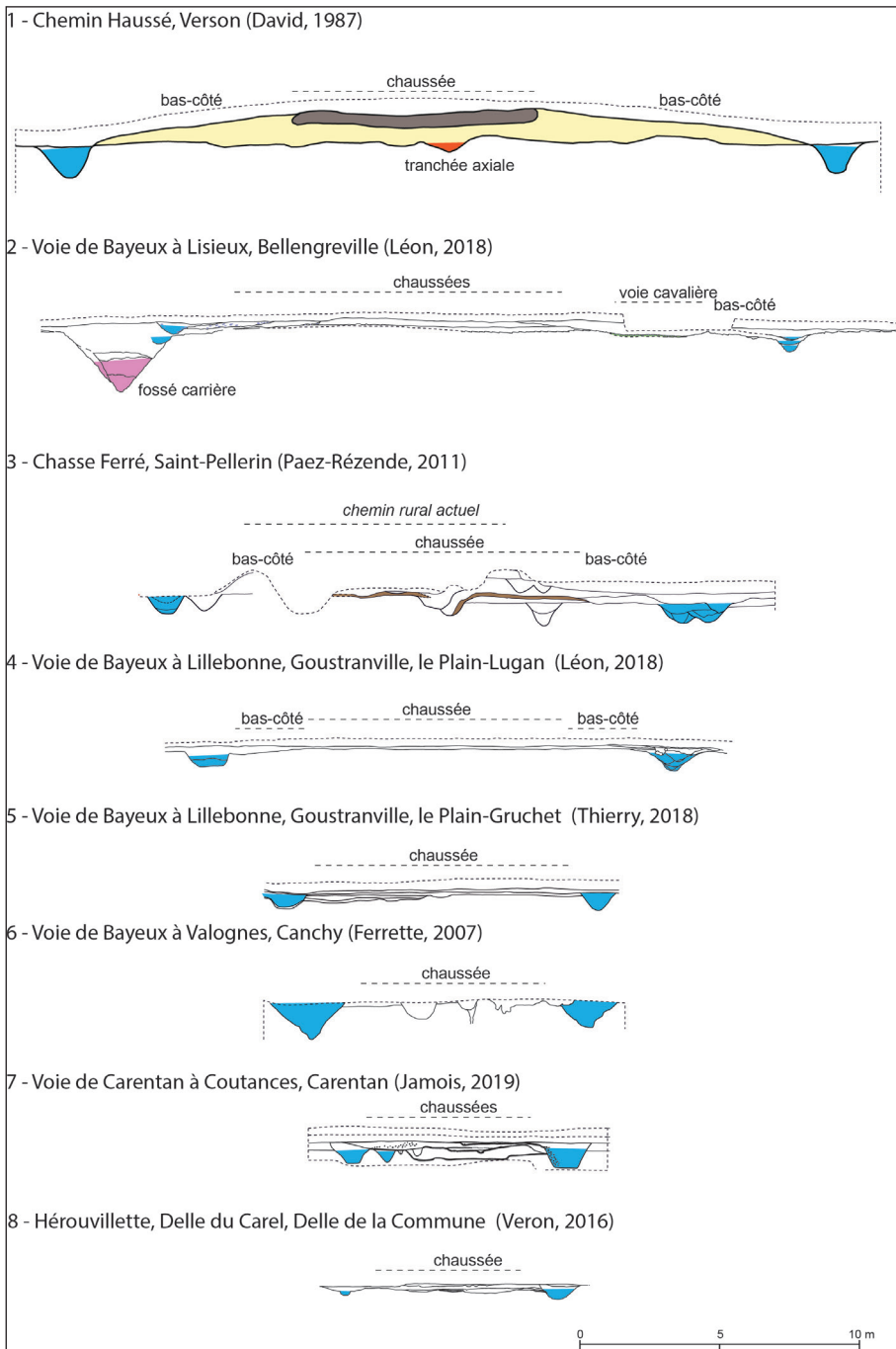


Fig. 6 - Comparaison des modèles de voies antiques principales et secondaires dans l'espace bas-normand (G. Léon). Thierry 2008 note 42 ; Véron 2016 note 44.

Hors du flux Valognes – Bayeux – Lisieux – Lillebonne, le « chemin Saulnier », fouillé à Banneville-la Campagne, montre différents états de l'axe de circulation⁴³. Le plus ancien, de la fin de l'âge du Bronze ou du début du premier âge du Fer, n'a été identifié que par l'analyse micromorphologique et une datation ¹⁴C. Un état possible de circulation durant l'âge du Fer est peut-être représenté en creux par une limite parcellaire, mais la structure du chemin ou sentier n'est pas formellement identifiée. Durant l'Antiquité, le « chemin Saulnier » est d'abord assimilé à un chemin de terre dont la bande de circulation varie de 4 à 6 m de largeur ; elle est en partie bordée par des fossés distants de 3 à 4 m. Il ne semble pas y avoir de couche de préparation de cette bande, l'axe se structure par piétinement du sol naturel, puis des couches d'accumulation pérennisent le tracé. Une variation ponctuelle de la topographie semble être à l'origine d'un rétrécissement de la bande de circulation. À cet endroit, la largeur utile n'est plus que de 2,30 m. La fréquentation du chemin et le comblement des fossés bordiers semblent compris entre le tout début du 1^{er} siècle de notre ère et le 11^e siècle. Une réfection du chemin de terre se traduit par la construction d'une chaussée empierrée. La largeur de la voie oscille entre 5 et 7,50 m de large. Un creusement de faible envergure sur l'un des bords de la chaussée est interprété comme un petit fossé de drainage ou une ornière. Des fossés bordiers peuvent être restitués sans certitude. Un chemin de desserte local en direction du sud-est se greffe sur le « chemin Saulnier » durant cette phase de fonctionnement. Son tracé est plus ou moins sinueux et sa largeur varie de 2,60 à 3,60 m.

Le « chemin Saulnier » correspond à la partie nord de la liaison entre les agglomérations secondaires de Jort et Bréville-les-Monts. La voie appartient donc, dans cette configuration, au réseau routier secondaire, mais s'inscrit dans le prolongement de l'itinéraire Chartres – Exmes – Fontaine-les-Bassets. Elle traverse en son centre la totalité du territoire des Ésuviens, depuis ses confins sud jusqu'au débouché littoral. Ses dimensions sont à rapprocher de celles des chemins desservant le sanctuaire d'Hérouvillette⁴⁴. Ces derniers appartiennent à un réseau de circulation au sein de la plaine de Caen dont l'origine gauloise est régulièrement attestée. Ils connaissent tous, à l'époque romaine, une phase de réfection par empièremment⁴⁵.

43 L. BÉGUIER, C. GERMAIN-VALLÉE, V. HINCKER, « Étude micromorphologique du Chemin Saulnier : apport à l'archéologie des paysages de la Plaine de Caen (Calvados, Basse-Normandie) », *Noroiis*, 220, 2011, p. 121-142.

44 J. VÉRON, J. SPISSE, « Apports du site d'Hérouvillette, Delle du Carel, Delle de la Commune, Calvados, aux dynamiques de territoires de confins », Communication colloque Far West. La Normandie antique et les marges nord-ouest de l'Empire romain, Caen, Université de Normandie, 24-26 octobre 2018.

45 C. ALLINNE, G. LÉON, « Réseaux de circulation terrestre et habitats ruraux agglomérés antiques de bord de voies. Exemple des travaux menés par le PCR Arbano. L'Antiquité en Basse-Normandie », *Journées archéologiques régionales de Normandie, 30 septembre-1^{er} octobre 2016*, Mont-Saint-Aignan, PUHR, 2018, p. 87-98.

APERÇU DES TECHNIQUES DE CONSTRUCTION DES VOIES EN NORMANDIE OCCIDENTALE

La fouille d'un tronçon de la voie de Bayeux – Lisieux à Bellengreville : un cas d'école ?

À Bellengreville (lieu-dit ZAC d'habitat, route d'Argences), une fouille récente a mis en évidence un tronçon de 140 m de long appartenant à la voie de Lisieux à Bayeux et à Vieux. Dans ce secteur, la voie était principalement attestée par la découverte d'une borne milliaire en 1804 à Frénoville (fig. 7). Elle comporte une indication de distance, 25 milles entre elle et la capitale des Lexoviens. Deux inscriptions superposées attestent de l'existence de la voie dans le courant du I^{er} siècle de notre ère, l'inscription la plus récente étant associée à une phase de réfection datée de l'année 98⁴⁶.

Sur près de 2 km de long, le tracé fossile de la voie depuis Frénoville jusqu'à Bellengreville est reconnaissable sur plusieurs couvertures photographiques de l'IGN. Il se caractérise par une bande de circulation empierrée et ponctuellement par des fossés bordiers dans une emprise d'environ 25 m de large. À un peu moins de 800 m au nord-ouest de la fouille, on peut observer le long de la voie des fosses en gélules plus ou moins longues interprétées comme des carrières. Le tracé n'est pas rectiligne, il apparaît formé de plusieurs segments d'un à deux kilomètres, à l'image du « Chemin Haussé » entre Vieux et Bretteville-l'Orgueilleuse. Toutefois, la question de points de visées en hauteur permettant le jalonnement de la voie ne semble pas être déterminante ici. Plus vraisemblablement, cette section de la voie de Bayeux à Lisieux fait office de raccordement entre deux axes contraints par les passages de la vallée de l'Orne et des marais de Vimont. Le tronçon de Frénoville à Bellengreville épouse les rebords sud-ouest des marais de Vimont puis profite d'un étroit passage entre les marais de Bellengreville et de Vimont pour rejoindre les avant-buttes du pays d'Auge.

La fouille de la ZAC d'habitat, route d'Argences, a apporté plusieurs informations sur le modelé et la chronologie de la voie⁴⁷. Si une occupation en aire ouverte, représentée par quelques bâtiments sur poteaux et des foyers dispersés, est datée de l'âge du Fer, aucun antécédent gaulois à la voie n'a été identifié. Un premier état est constitué d'une chaussée construite en graviers et galets triés établis dans une matrice sableuse sur le toit de la plaquette calcaire. Il s'agit de matériaux exogènes dont la provenance exacte n'est pas connue, mais probablement sont-ils extraits dans la basse vallée de la Dives. La largeur de la chaussée est d'un peu moins de 14 m. En bordure nord de la

⁴⁶ *CIL*, XIII, 8990 = *CIL*, XVII.2, 445 ; P. LANNIER, « Les voies de communication antiques... », *op. cit.*, p. 222.

⁴⁷ G. LÉON, « Bellengreville, la Carrière, parcelle ZD 379 », dans *Bilan scientifique 2018*, Direction régionale des affaires culturelles de Normandie, Service régional de l'archéologie, 2018, p. 31-33.

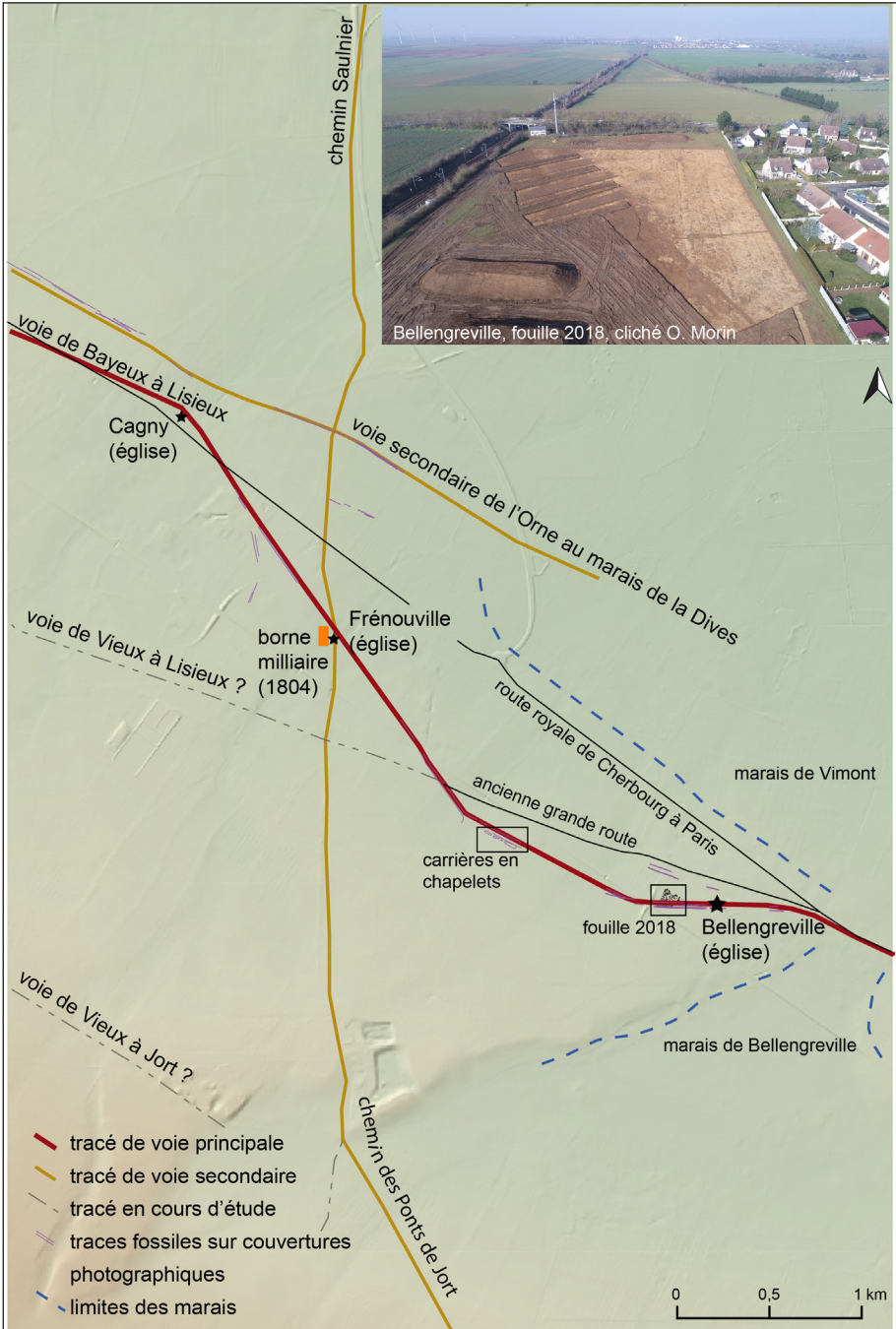


Fig. 7 - Localisation de la fouille de la voie Bayeux – Lisieux à Bellengreville dans son contexte topographique (G. Léon).

chaussée, une bande sableuse appuyée sur un lit de galets définit un espace de circulation de 3 m de large. Il pourrait être interprété comme une piste cavalière et ne trouve pas d'équivalent symétrique au sud de la chaussée. Contre cet espace, un fossé bordier de profil trapézoïdal, profond de 0,50 m et large de 1,40 m, marque la limite de l'ouvrage. Au sud, le fossé bordier de ce premier état est totalement oblitéré par les aménagements postérieurs. Quelques éléments céramiques issus du fossé bordier nord sont datables de la première moitié du I^{er} siècle de notre ère. En cela, il ne permet pas de préciser la phase de construction de la voie mais simplement son usage, antérieurement à l'année 98 mentionnée sur la borne milliaire de Frénoville. La largeur de la voie est estimée à une vingtaine de mètres.

Une recharge importante de la chaussée est composée d'un lit de plaquettes calcaires compactées et correspond au creusement d'un grand fossé bordier sud dont l'ouverture atteint par endroits 6 m de large. Le profil du fossé est en « Y » et sa profondeur varie de 3 à 3,80 m. Le comblement de la moitié inférieure du fossé est composé de plaquettes calcaires sans sédiment matriciel, ce qui indique un rebouchage partiel rapide. Les dimensions particulièrement impressionnantes de ce fossé bordier sont sans doute à mettre en relation avec les fosses en forme de gélules observées sur les couvertures photographiques de l'IGN à quelques centaines de mètres au nord-ouest. Le creusement correspond vraisemblablement à un mode d'extraction du calcaire nécessaire à la recharge de la chaussée. La profondeur de creusement atteinte permet d'acquérir un calcaire de qualité, tandis que les premiers niveaux de plaquette de moins bonne qualité ont été rejetés au fond du fossé. La partie supérieure de ce grand fossé-carrière a vraisemblablement été comblée plus lentement et se présente comme une succession d'apports limoneux. Quelques restes osseux découverts dans les premiers niveaux de cette dernière phase de comblement constituent les seuls éléments mobiliers reconnus. Deux échantillons ont fait l'objet d'une datation ¹⁴C et indiquent que le comblement supérieur s'est amorcé durant l'Antiquité tardive et poursuivi pendant la période mérovingienne. L'extraction en carrière le long de la voie, observée sur les photographies de l'IGN à Frénoville, ou en fossé profond à Bellengreville, pourrait donc correspondre à la réfection de l'année 98.

Une troisième réfection d'importance de la voie correspond à une recharge de la chaussée avec de la plaquette calcaire non triée et altérée. Cette fois, les matériaux semblent issus des niveaux supérieurs naturels. Cette chaussée, moins large que les précédentes, est moins bien assise et fortement altérée par des ornières profondes. Toutefois, la voie dans son ensemble conserve sa largeur puisque les fossés bordiers de cette phase reprennent le tracé des précédents. Les quelques éléments mobiliers associés à cette troisième phase sont attribuables au Moyen Âge central (XI^e-XIII^e siècle). À quelques centaines de mètres à l'est, l'édification de l'église de Bellengreville marque

la condamnation d'une partie du tracé de la voie Bayeux – Lisieux. La voie est alors déviée à environ 200 m au nord, plus près de la bordure du marais de Vimont. Ce nouveau tracé ne sera rectifié et redressé qu'à la fin de la période moderne par la construction de la route royale de Paris à Cherbourg.

Données générales et pistes de réflexion

Si les grands principes de construction des voies antiques dans l'espace rural régional s'appliquent aux voies principales comme secondaires – présence de fossés bordiers, couche de préparation supportant une chaussée empierrée –, la distinction statutaire des axes semble en partie se manifester aussi par la variation des dimensions. Les chaussées des voies identifiées comme secondaires ne semblent guère dépasser les 5 à 6 m de largeur. L'emprise totale de celles-ci, souvent définie par des fossés bordiers accolés à la chaussée, peut atteindre une douzaine de mètres mais reste le plus fréquemment inférieure à 10 m. Les voies attestées comme principales présentent, elles, des largeurs de bande de circulation nettement et systématiquement supérieures, de 9 à 12 m, et des emprises totales plus variables. Si la voie de Bayeux à Valognes reconnue à Canchy se caractérise par une emprise relativement étroite et des fossés accolés, les autres exemples montrent que la chaussée est séparée des fossés bordiers par des bas-côtés plus ou moins importants. À Bellengreville, le bas-côté nord, d'environ 6 m, comporte un aménagement d'un peu plus de 2,50 m de large qui pourrait correspondre à une piste latérale. Cet espace de circulation particulier n'est pas clairement identifié sur la « chasse Ferrée », à Saint-Pellerin, où le bas-côté nord ne mesure qu'environ 2,50 m, entre la chaussée et le fossé bordier. Sur le « chemin Haussé », à Verson, les bas-côtés présentent des largeurs importantes, jusqu'à 9,50 m, mais aucun aménagement particulier n'a été observé. L'importance de ces accotements pourrait là aussi représenter un espace de circulation alternatif. À Goustranville, au Plain-Lugan, la chaussée de la voie Bayeux – Lillebonne est isolée des parcelles habitées par des bas-côtés marquant probablement la limite entre espace public et espace privé.

Le statut de certaines voies principales s'exprime aussi dans la mise en œuvre des matériaux de construction. À Bellengreville, la première assise de la chaussée est réalisée en matériaux exogènes, sable, graviers et galets triés, impliquant une acquisition et un transport encadrés par un projet public d'ampleur. La réfection de la voie à la fin du 1^{er} siècle de notre ère, illustrée par l'extraction de matériaux aux abords immédiats de l'édifice, traduit également un travail coordonné sur des distances dépassant l'emprise d'un seul domaine privé.

SYNTHÈSE PROVISOIRE ET PERSPECTIVES

Les travaux engagés dans le cadre du PCR Arbanus sur les réseaux de circulation terrestres anciens de l'espace bas-normand ont permis, dans une première étape d'analyse et reconstitution, de poser les bases méthodologiques d'une recherche en renouvellement. De nombreuses données recueillies à l'échelle des opérations archéologiques de ces trente dernières années commencent à être rassemblées et étudiées dans une approche multiscalaire et diachronique. L'atlas des voies principales réalisé constitue une première représentation synthétique du réseau viaire antique, que des régions voisines ont déjà achevée et parfois mis en ligne⁴⁸. Mais la carte synthétique des voies est avant tout alimentée par l'analyse détaillée des tracés et des modelés.

Ainsi, l'échantillon de coupes de voies présenté apporte de nombreux enseignements techniques, chronologiques et statutaires à l'échelle régionale tout en faisant état de la grande variété des dimensions et des mises en œuvre pour des statuts identiques. Tandis que l'analyse du « chemin Haussé » entre Vieux et Bretteville-l'Orgueilleuse nous renseigne sur les techniques d'implantation des voies créées durant l'Antiquité sans antécédents gaulois, où des points de hauteurs dans le paysage sont manifestement utilisés pour déterminer des segments rectilignes vraisemblablement matérialisés au sol par le creusement d'une tranchée axiale.

La question chronologique reste délicate à traiter. En dehors des grandes phases de fonctionnement des principaux axes de circulation, les éléments de datation issus de la fouille de petits tronçons de voies doivent être manipulés avec précaution. Hors des zones d'habitats, ces éléments sont très peu fréquents ; recueillis dans le comblement des fossés bordiers ou sur les niveaux de circulation, ils n'offrent finalement qu'une confirmation peu précise de la circulation durant l'Antiquité. Ce n'est que dans des contextes particuliers que la datation de la construction de ces voies peut être abordée. À Goustranville (le Plain-Lugan), la construction simultanée des premières parcelles d'habitat groupé et de la voie semble indiquer que ce tronçon traversant la vallée de la Dives intervient au plus tard au milieu du 1^{er} siècle de notre ère. Mais cette donnée ponctuelle a-t-elle valeur pour l'ensemble du tracé de Bayeux à Lillebonne ? Les fouilles d'habitats ruraux de bords de voie sur le tracé de Valognes à Lisieux par Bayeux montrent que ces établissements, sans antécédents laténiens, sont créés entre le deuxième et le troisième quart du 1^{er} siècle de notre ère⁴⁹. À Saint-Pellerin, la construction de la « chasse Ferrée » semble intervenir au début du Haut-Empire, mais la proposition chronologique repose essentiellement sur des arguments de relations stratigraphiques et morphologiques.

48 À l'image de la couche « réseau viaire en Bretagne » du serveur SIG « geobretagne.fr ».

49 C. ALLINNE, G. LÉON, « Réseaux de circulation terrestre... », *op. cit.*

La création *ex nihilo* d'un réseau de grandes voies accompagnant le développement des capitales de cité apparaît régionalement comme une nécessité illustrant tout particulièrement le déplacement des lieux de pouvoir ou d'autorité de la période précédente, comme cela est admis pour les agglomérations de Bayeux⁵⁰ et de Lisieux⁵¹.

Certaines voies du réseau secondaire semblent offrir un peu plus d'éléments chronologiques fins. C'est le cas du « chemin Saulnier » à Banneville-la-Campagne, mais également de plusieurs exemples reconnus dans les nombreuses opérations d'archéologie préventive réalisées dans la grande périphérie de Caen⁵². Dans ce secteur, le développement d'un réseau dense de chemins reliant les nombreux établissements ruraux à l'âge du Fer s'est poursuivi en grande partie durant l'Antiquité, même si les tracés sont parfois modifiés afin de mieux répondre aux besoins des nouveaux réseaux d'habitat⁵³.

Résumé

L'apport de l'archéologie à la reconstitution du réseau routier romain en Normandie - La reprise de la documentation, ancienne et récente, sur les voies antiques de la Normandie occidentale s'est inscrite dans une démarche méthodologique appuyée sur les outils des systèmes d'information géographique. L'élaboration d'un atlas des voies principales et secondaires, conjointement aux travaux réalisés sur les limites de territoires et les agglomérations, a permis d'aborder différentes échelles d'analyse et de représentation, qu'il s'agisse du modelé, du tracé ou de l'itinéraire.

Mots clefs : réseaux - modelé - tracé - itinéraire - voies - atlas.

Abstract

The contribution of archaeology to the reconstruction of the Roman road network in Normandy - The recovery of ancient and recent documentation on the ancient roads of western Normandy is part of a methodological approach based on the tools of geographic information systems. The elaboration of an atlas of the main and secondary roads, together with the work carried out on the limits of territories and agglomerations, has made it possible to approach different scales of analysis and representation, whether it is a question of the model, the layout or the route.

Keywords : networks - shape - layout - itinerary - routes - atlas.

50 R. BEDON, *Atlas des villes, bourgs, villages de France au passé romain*, Paris, Picard, 2001, p. 100.

51 B. MANDY, « Lisieux avant les Romains », dans *Lisieux avant l'an mil : essai de reconstitution*, exposition du 25 juin au 29 août 1994, Lisieux, Ville de Lisieux, 1994, p. 16-17.

52 C.-C. BESNARD-VAUTERIN, *Évolution d'un terroir au cours de la protohistoire : les fouilles préventives de Ifs, ZAC Object Ifs Sud, 2008*, Calvados, Rennes, Presses universitaires de Rennes (Archéologie & culture), 2020, p. 62-63.

53 C. ALLINNE, G. LÉON, « Réseaux de circulation terrestre ... », *op. cit.*, p. 92-93.