



**HAL**  
open science

## introduction

Sandrine Robert, Nicolas Verdier

► **To cite this version:**

Sandrine Robert, Nicolas Verdier. introduction. Robert S., Verdier N. (dir.). Dynamique et résiliences des réseaux routiers en Ile de France, 52 (Supplément), 2015, Revue Archéologique du Centre de la France, 978-2-913272-38-5. halshs-03752790

**HAL Id: halshs-03752790**

**<https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-03752790>**

Submitted on 17 Aug 2022

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

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

# INTRODUCTION

Sandrine Robert et Nicolas Verdier

Il n'existe pas d'objets à proprement parler disciplinaires, et les voies ne font pas exception puisqu'elles ont été travaillées aussi bien par les archéologues que les historiens ou les géographes, voire par les ingénieurs. En revanche, chacun de ces savoirs s'est approprié l'objet selon des modalités et une historicité qui lui sont propres.

Alors que les archéologues se sont attachés dès le XVII<sup>e</sup> s. à l'étude des voies antiques livrant des vestiges monumentaux, les historiens ont étudié la route à travers le voyage ou le commerce pour la période médiévale ou la mise en place du réseau postal pour la période moderne. Le réseau contemporain quant à lui fait l'objet de modélisations chez les géographes. Il nous est paru intéressant de réunir au sein d'un groupe de recherche commun ces différentes traditions d'étude afin d'aborder le réseau routier de manière diachronique et pluridisciplinaire.

En effet, ces dernières années, grâce aux travaux menés en archéogéographie, l'étude des voies est apparue comme un élément particulièrement heuristique pour l'étude des phénomènes de transmission et de résilience des formes sur la longue durée. Les voies anciennes, étudiées à partir des sources planimétriques historiques croisées avec l'archéologie, montrent une remarquable transmission dans le temps. Les cartes topographiques ou les photographies aériennes montrent de manière spectaculaire la transmission de voies antiques dans la succession d'une route actuelle, d'un chemin, d'une haie ou d'une limite communale, dépassant ainsi l'approche morphofonctionnelle classique.

Un autre apport de l'archéogéographie a été la mise en évidence de faisceaux routiers complexes associant pour un même itinéraire de nombreux tracés. La route n'y est plus abordée comme un objet isolé, monumental, qui assume à lui seul l'ensemble du flux, mais comme un élément s'insérant dans des réseaux, associant des objets-voies de construction très variées. Il est essentiel ici de raisonner en système de voies articulées et non plus en collection d'objets autonomes, de façon à percevoir l'organisation derrière l'apparente anarchie d'un chevelu routier. Le croisement des sources et l'observation multiscalaire nous permettent alors d'accéder à ce niveau de compréhension et nous amène à intégrer un collectif plus large d'objets « voies » associant à la fois les routes construites mais aussi chemins informels, traces de circulation, etc. Il nécessite également d'élargir l'enquête par l'analyse diachronique des réseaux de façon à en appréhender la dynamique dans la longue durée.

Les nombreuses découvertes réalisées dans le contexte de l'archéologie préventive ces dernières années apportent les traces matérielles tangibles de ce collectif élargi. Cependant, ces traces peinent à être prises en compte car les concepts et habitudes de recherche reposent sur un héritage historiographique fort, dominé par la route antique construite. Ainsi, la recherche sur les voies en archéologie, très active au XIX<sup>e</sup> s. puis à nouveau, à partir des années 1970, s'est assez peu renouvelée malgré ces nouvelles découvertes. Aujourd'hui, un grand nombre de propositions de tracés restent principalement issues de la recherche du XIX<sup>e</sup> s., et les manuels

de recherche restent construits sur des principes faisant une large place à l'analyse des textes. Ce hiatus, entre une collecte active et des concepts peu renouvelés, nous a incité à proposer un nouvel éclairage, basé à la fois sur l'analyse des données collectées sur le terrain et un va-et-vient entre les échelles, à travers l'analyse archéogéographique.

Il était nécessaire de mettre en série ces données et de favoriser le changement d'échelle de l'observation. Par son histoire et la richesse des données produites dans le cadre de l'archéologie préventive ces dernières années, la région Île-de-France proposait un terrain d'application particulièrement adapté à ces problématiques. C'est pourquoi, nous avons proposé en 2007 de construire un groupe de recherche interdisciplinaire autour de ce terrain commun. Il a réuni des archéologues, des historiens, et des géographes du CNRS, des Universités Paris I et Paris X, de l'Ehess, du SRA Ile-de-France, de l'Inrap et des collectivités territoriales.

Au cours des sept années d'activité du PCR, onze journées d'études ont été organisées et sept rapports d'activités produits (pour une cinquantaine de contributions écrites). Une partie de ces contributions a fait l'objet d'un dossier spécial de la revue *Les Nouvelles de l'archéologie* paru en mars 2009.

L'ouvrage présent propose une synthèse sur les réflexions méthodologiques et théoriques concernant la fouille et l'analyse des réseaux routiers développées dans le cadre du PCR Dynarif. La réflexion s'appuie sur un corpus de structures fouillées qui ont été systématiquement recontextualisées. Du point de vue spatial, elles sont observées du local au régional grâce à l'archéogéographie qui permet d'accrocher ces observations ponctuelles à des tronçons et des itinéraires ce qui incite, par exemple, à ne plus juger de l'importance hiérarchique d'une voie uniquement sur sa construction mais à prendre aussi en compte son insertion dans le réseau. Du point de vue temporel, on a privilégié l'analyse diachronique afin d'obtenir une vision dynamique des réseaux et d'élargir le champ des objets traditionnellement installés dans la recherche routière. L'étude de faisceaux complexes, de tracés inscrits dans la longue durée, a permis de réévaluer la part de périodes pour laquelle la dynamique routière était sous-estimée. Avec l'archéogéographie et l'archéologie préventive, les voies pré-romaines et médiévales dont la matérialité était peu connue sont progressivement mises au jour. Le rôle de la Protohistoire dans la constitution du réseau antique et les transmissions et constructions à l'œuvre aux périodes médiévales et modernes peuvent être précisées.

Les monographies ont alimenté des bases de données régionales intégrant la description des vestiges fouillés tout en enrichissant la documentation planimétrique et textuelle. La mise en commun de ces observations, a permis de réfléchir aux méthodes à mettre en œuvre lors de la fouille de ces structures afin de dégager un certain nombre de critères d'observation à systématiser pour permettre la comparaison entre les tronçons. Cette approche a abouti à la proposition de protocoles et d'outils dédiés à l'enregistrement des voies qui restent des faits archéologiques encore peu ou assez mal pris en compte lors des travaux de terrain. Les caractéristiques de l'objet lui-même, qui présente une structure matérielle parfois fugace, auxquelles s'ajoutent des difficultés de datation, échappent en partie à l'archéologue de terrain car, elles ne peuvent souvent se comprendre qu'à une échelle qui outrepassse le cadre de la fouille.

Mais les difficultés ne reposent pas seulement sur les caractéristiques matérielles de ce type d'objet. Elles nous obligent aussi à nous interroger sur les schèmes de représentation hérités de

l'historiographie de notre discipline. Il nous est donc paru utile de revisiter en profondeur le modèle de la voie ancienne défini dès le XVII<sup>e</sup> s. Celui-ci se concentre presque exclusivement sur la route antique qui a très tôt monopolisé l'attention des érudits et marqué en creux la recherche sur les autres périodes. Un retour au terrain était nécessaire pour faire éclater ce modèle rigide et statique qui constitue un obstacle pour penser la dynamique et la résilience des réseaux routiers dans la longue durée, et pour y substituer un collectif élargi d'objets.

Le corpus proposé ici propose surtout une entrée par les voies de grand parcours aux prismes non seulement de leurs expressions diverses sur le terrain mais encore des documentations planimétriques et textuelles. D'un point de vue méthodologique, l'analyse des systèmes de voies permet d'aborder les questions d'échelles spatiales et temporelles tout en croisant des sources très hétérogènes qui a nourri une réflexion sur la datation des réseaux. Celle-ci utilise à la fois les critères archéologiques classiques sur les objets mais aussi la réflexion archéogéographique sur les réseaux.

Le travail mené dans le PCR *Dynarif* a permis de développer la réflexion sur la résilience des formes dans le temps, c'est-à-dire leur capacité à maintenir leur identité structurelle et fonctionnelle même après avoir intégré d'importantes perturbations. Plusieurs des itinéraires présentés ici laissent apparaître une longévité remarquable depuis l'Antiquité voire la Protohistoire. Mais ils montrent aussi que l'itinéraire se transmet à l'échelle macroscopique parce qu'il subit une forte mobilité des formes aux échelles méso et microscopique. Au-delà du constat – en soi intéressant –, cette connaissance sur la longue durée peut être utile à la gestion des réseaux actuels ou à venir, et enrichir la construction de modèles prospectifs en géographie.

La première partie de l'ouvrage fait la synthèse des travaux du PCR. Une première étape est consacrée à l'examen de la matérialité des voies à partir des données de terrain. Après un examen critique d'un modèle idéal de voie, pensé dès le XVII<sup>e</sup> s., sont examinées les caractéristiques réelles observées sur le terrain. Une deuxième étape s'attarde à décrypter le concept de hiérarchie routière qui, transposé aux périodes anciennes et confronté aux données de terrain, pose question. La synthèse conclut sur la datation et la résilience des voies.

La deuxième partie réunit la matière du PCR, à travers les études monographiques produites depuis 2007. La première sous-partie est une réflexion sur les méthodes documentaires et l'analyse archéogéographique qui permettent de recontextualiser les découvertes à des échelles spatiales et temporelles élargies. Elles donnent à voir ces réseaux complexes d'itinéraires associant des chevelus de tracés qui assurent la résilience de l'ensemble dans le temps. La deuxième partie détaille les monographies des principales opérations archéologiques qui ont nourri la réflexion du PCR. Un tableau en début d'ouvrage résume leurs principales caractéristiques contextuelles et matérielles.

Au terme de ces travaux, les concepts utilisés pour l'analyse de ce type de structures sont précisés. Une typologie préférentiellement établie à partir des données du terrain, plutôt que des informations textuelles, est proposée. Des outils ont été élaborés pour permettre une meilleure prise en compte des vestiges sur le terrain : vocabulaire descriptif pour l'enregistrement, bases de données cartographiques et bibliographiques géoréférencées accessibles en ligne pour faciliter le croisement des sources. La portée des résultats dépasse ainsi le cadre régional

puisque les apports théoriques et méthodologiques peuvent être appliqués à la recherche des voies sur l'ensemble des secteurs ayant produit des faisceaux routiers de tracés ou des observations matérielles sur les voies.