



**HAL**  
open science

# Étude morphologique de la Chaussée Jules-César dans le département du Val-d'Oise

Sandrine Robert

► **To cite this version:**

Sandrine Robert. Étude morphologique de la Chaussée Jules-César dans le département du Val-d'Oise. Revue Archéologique du Centre de la France, 2002, Tome 41, pp. 173-186. hal-00405488

**HAL Id: hal-00405488**

**<https://hal.science/hal-00405488>**

Submitted on 20 Jul 2009

**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.

**Titre : Etude morphologique de la Chaussée Jules César dans le département du Val-d'Oise**

Title : A morphological study of the Chaussée Jules César (Val-d'Oise, France)

Sandrine ROBERT <sup>1</sup>

Mots-clés : voie romaine, paysage, itinéraire, Val-d'Oise

Key-words : roman road, landscape, itinerary, Val-d'Oise

Résumé : En 1999 et 2000, une étude morphologique et des fouilles réalisées sur la Chaussée Jules César dans le Val-d'Oise ont permis de renouveler les connaissances sur cet axe reconnu comme antique depuis le XVI<sup>e</sup> s. Replacer la voie dans son environnement et dans le temps (de l'Antiquité à aujourd'hui), permet de comprendre sa dynamique et son rôle dans le paysage. Cette approche par la morphologie prend en compte les différentes temporalités de la voie : de la permanence de l'itinéraire à la mobilité des tronçons et de la viabilité de la chaussée.

Abstract : The track called "Chaussée Jules César" (Val-d'Oise, France) is identified as a roman road since the 16<sup>e</sup> century. In 1999 and 2000, excavation and morphologic studies allowed to renew our knowledge of this road. From Antiquity until now, the dynamics and the function of roman way can be apprehended through a enlarged vision of the surrounding. This morphological approach accounts for the various periods of the path, its persistent itinerary, the mobility of certain sections and the durability of the surface.

---

1 Attachée de conservation du patrimoine  
Service départemental d'archéologie du Val-d'Oise  
Doctorante Université de Paris I, UMR 4070 "Arcsan"  
Adresse :  
Abbaye de Maubuisson  
95310 Saint-Ouen-l'Aumône  
[sandrine.robert@cg95.fr](mailto:sandrine.robert@cg95.fr)

Je remercie mes collègues du service départemental d'archéologie du Val-d'Oise qui m'ont fait part de leurs propres travaux concernant la Chaussée Jules César ainsi que les personnels AFAN et SRA Ile-de-France et Haute-Normandie, avec lesquels j'ai pu entretenir de nombreux échanges tout au long de cette étude.

Plan :

## 1- INTRODUCTION

### 1.1. Contexte

#### 1. 2. Évolution des connaissances sur la voie

## 2. LA CHAUSSÉE JULES CÉSAR DANS LE PAYSAGE ANTIQUE ET DU HAUT MOYEN-ÂGE

### 2.1. Le tracé antique dans la topographie

### 2.2. La voie et la structure parcellaire

### 2.3. Relation avec l'habitat antique et du haut Moyen-Âge

## 3. ÉVOLUTION DU TRAFIC ET TRACÉ DE L'ITINÉRAIRE PARIS-ROUEN

### 3. 1. L'itinéraire Paris-Rouen au Moyen-Âge

### 3. 2. L'itinéraire Paris-Rouen durant l'époque moderne

### 3. 3. La voie dans le paysage actuel

## 4. CONCLUSION : L'APPROCHE MORPHOLOGIQUE DES VOIES ANCIENNES

## BIBLIOGRAPHIE

## 1. INTRODUCTION

### 1.1. Contexte

La Chaussée dite Jules César, reliant Paris (*Lutetia*) à Rouen (*Rotomagus*) par Pontoise (*Briva Isara*), traverse le département du Val-d'Oise de sud-est en nord-ouest, sous la forme d'un axe remarquablement rectiligne. Un tronçon long d'une vingtaine de kilomètre, subsistant sous la forme d'un chemin entre Pontoise et Magny-en-Vexin, a fait l'objet d'une opération de mise en valeur par le Parc Naturel du Vexin Français, en collaboration avec la Fédération Française de Randonnée Pédestre et le Comité Départemental de Randonnée du Val-d'Oise. Cette opération, financée par la Fondation Gaz de France, est destinée à favoriser la circulation des randonneurs grâce au rétablissement des tronçons de chemin labourés, au défrichage des sections recouvertes par du bois ou des haies, et à l'aménagement des passages difficiles.

Dans le cadre de cette mise en valeur, le Parc Naturel du Vexin Français a fait réaliser une étude pour dresser la synthèse des connaissances archéologiques sur la voie, afin de reconnaître son tracé antique et de comprendre son évolution à travers les siècles grâce à l'étude de son insertion dans le paysage. Cette recherche a été réalisée par le Service Départemental d'Archéologie du Val-D'oise (SDAVO) entre septembre 1999 et février 2000 (ROBERT 2000). Le Parc Naturel a financé également une fouille à l'emplacement d'un aménagement au passage de la Chaussée sur une ravine à Courcelles-sur-Viosne. Ces travaux ont été réalisés par l'AFAN et le SDAVO entre janvier et mars 2000 (JOBIC 2001).

### 1. 2. Évolution des connaissances sur la voie

Jusqu'en 1999, les connaissances sur la Chaussée Jules César émanaient principalement de recherches en archives ou d'observations réalisées à l'occasion de travaux. Une des premières mentions de la Chaussée Jules César comme « objet historique » apparaît dans une monographie historique de la ville de Pontoise écrite par un clerc en 1587 (TAILLEPIED 1876 : 74). Auparavant, la voie est citée dans des textes médiévaux mais uniquement comme élément-repère pour situer un bien foncier. Au XIIe s., on la trouve sous la forme « *Calceiam* » (DEPOIN 1909 A: 6), puis, sur des documents du XIIIe et XIVe s., elle apparaît comme « *cheminum Julii Caesaris* » ou « chemin Julian Cesar » (DEPOIN 1909 a: 9). Ces mentions ont contribué à alimenter une controverse sur sa datation, certains auteurs attribuant sa réalisation soit à Jules César, soit à Julien César<sup>2</sup> (DEPOIN 1909). En effet, jusque dans les années 1990, la recherche sur la voie s'était fondée essentiellement sur la carte de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin où le tracé d'une voie romaine entre *Luteci* (Paris) et *Rotomagus* (Rouen) par *Bruusara* ou *Briva Isarae* était mentionné (DUTILLEUX 1881: 507). Dès le XVIIe s., on associa *Briva Isarae*, signifiant « pont sur l'Oise », à Pontoise et l'itinéraire cité sur les documents antiques à la Chaussée Jules César (DU BUISSON-AUBENAY 1911). Au XIX<sup>e</sup> et au XX<sup>e</sup> s., les vestiges de la Chaussée Jules César furent reconnus sur le terrain à l'occasion d'excursions organisées par la Société Historique et Archéologique de Pontoise, de découvertes fortuites lors de travaux et de prospections du Centre de Recherche Archéologique du Vexin Français. Mais aucun élément de datation n'avait été recueilli sur la voie et la structure-même de celle-ci était peu connue.

En 1999, la fouille de la Chaussée Jules César, à l'occasion des opérations archéologiques préventives

---

<sup>2</sup> Julien dit l'Apostat, proclamé César en 355 ap. J. -C. par Constance II, proclamé Auguste en 360. Il fut empereur de 360 à 363 (HOWATSON (dir.) 1993 : 552-553)

sur la déviation de Saint-Clair-sur-Epte (LÉON 1999) et sur le tracé d'un gazoduc à Guiry-en-Vexin (BERGA 1999) a fourni des données nouvelles sur cette voie. La structure a pu être observée en coupe et à Guerny, où la voie serait associée à un *fanum*, des éléments de datation attestaient son utilisation du premier quart du Ier s. ap. J. -C. au IIIe s. (LÉON 1999 : 39). L'opération de Courcelles-sur-Viosne, de janvier à mars 2000, est venu compléter ces observations par une fouille en plan de la voie. Cette opération a apporté des informations essentielles sur la structure de la voie, sur sa datation et aussi sur son évolution. Enfin, en septembre 2000, la réalisation de travaux agricoles a occasionné le relevé d'une coupe à Magny-en-Vexin, à la hauteur du hameau d'Arthieul (JOBIC 2001).

Ces informations ponctuelles, rapportées à la vision plus globale de l'étude morphologique réalisée à partir de cartes anciennes, photographies aériennes et visites sur le terrain, permettent de mieux comprendre la dynamique de la voie de l'Antiquité à aujourd'hui.

## 2. LA CHAUSSÉE JULES CÉSAR DANS LE PAYSAGE ANTIQUE ET DU HAUT MOYEN-ÂGE

### 2.1. Le tracé antique dans la topographie

Traditionnellement, le tracé antique de la Chaussée Jules César est associé à l'axe particulièrement cohérent par sa rectitude qui traverse le Val-d'Oise entre Enghien et Saint-Clair-sur-Epte. Il suit sur 25km le synclinal de la Viosne, dans le prolongement de la Fosse Saint-Denis (Fig. 4). Ce point naturellement bas de la structure géologique constitue un couloir naturel de passage présentant l'avantage d'éviter les nombreux méandres de la Seine. Sur le plateau du Vexin, le synclinal s'infléchit fortement vers le nord, tandis que le tracé antique garde sa direction nord-ouest, et ne subit qu'une inflexion de quelques degrés vers le nord.

Trois espaces ressortent à l'analyse de la relation du tracé antique et de la topographie :

- la plaine du Parisis, où l'axe suit le synclinal sans rencontrer d'accidents topographiques majeurs,
- le passage de l'Oise à Pontoise,
- le plateau du Vexin, où la voie rencontre un certain nombre d'obstacles formés par des vallons perpendiculaires à la rivière Viosne.

En effet, si elle s'adapte à la structure géologique globale, la voie s'inscrit peu dans la topographie locale. Suivant l'axe général de la Viosne, elle doit franchir les nombreux talwegs qui alimentent celle-ci. Ce sont des vallons fortement entaillés, appelés localement ravins ou ravines. Le tracé actuel de la voie évite les pentes trop fortes par des lacets mais des observations sur le terrain et en carto- et photo-interprétation montrent que le tracé ancien traversait ces vallons sans détour. Ainsi, au Bois d'Angeot, un gué empierré a été observé au droit de l'axe antique ; à Courcelles-sur-Viosne, l'axe antique a été fouillé au passage d'une ravine ; au Bois du Louard, la voie décrit un large lacet pour éviter deux vallons mais le tracé ancien rectiligne est visible en photographie aérienne et est figuré sur le plan d'intendance de 1778 sous forme de pointillé (Fig. 5). Enfin, à Saint-Clair-sur-Epte, le tracé actuel de la RN 14 décrit un large lacet pour négocier la traversée de la vallée encaissée de l'Epte. On a relevé, dans le prolongement du tracé antique, un tronçon de chemin entaillant profondément la falaise de craie. Sur le plateau au débouché de ce chemin, un site antique et une nécropole du haut Moyen-Age ont été mis en évidence lors de travaux agricoles (TOUTAIN 1935 : 459-461).

Dans le Vexin, la Chaussée Jules César passe à mi-pente, en contrebas de la ligne de crête sur laquelle s'implantera la route royale au XVIIIe s. (actuelle RN 14). Quant à ses points de passage sur les rivières principales, l'Oise à Pontoise et l'Epte à Saint-Clair-sur-Epte, ils furent aménagés et associés à des épisodes hagiographiques.

A Pontoise, le passage de la Chaussée sur l'Oise s'effectuait à la hauteur d'une île sur laquelle aurait été aménagé un pont en bois ou un gué. Taillepiéd en décrit les restes en 1587 et dans l'édition de sa monographie datant de 1876, une note précise qu' "en 1684, il y avait encore le reste de ce pont qui faisait comme une petite île au milieu de la rivière, vis à vis du chemin qui conduit de la rivière à l'église Saint-Ouen. Pour la commodité des bateaux, Mgr Emmanuel Théodore [...] abbé de Saint-Martin, a fait retirer du fond de la rivière quantité de grands et gros pieux de bois des piles dudit pont, au fondement desquelles on a trouvé beaucoup de pièces de monnaie de cuivre à l'effigie de Jules César. Le bois était encore fort dur, mais noir comme du charbon" (TAILLEPIED 1876 : 75). Au XIXe s., à l'occasion de la canalisation de la rivière, ont été observés des « pilotis en chêne, au corps plus dur que le fer, enfoncés dans l'île ; ils opposaient une digue à l'action du courant et servaient de soutiens au gué empierré qu'il fallut alors démolir" (DEPOIN 1909 a : 7). Traditionnellement, on rapporte la forme *Pontis Isarae*, qui apparaît au VIIe s., à cet aménagement. Le passage sur l'Oise à Pontoise est cité dans la Vie de saint Ouen, évêque de Rouen mort en 684 (LEBEUF 1883 : 12). Son corps, transporté de Clichy à Rouen, aurait séjourné dans une chapelle à Saint-Ouen, en rive gauche de l'Oise à Pontoise, avant que le corps ne soit remis à un cortège venant de Rouen, l'Oise formant la limite entre les diocèses de Rouen et de Paris. L'église médiévale de Saint-Ouen-l'Aumône, le long de la Chaussée Jules César, serait située à l'emplacement de cet événement (LEBEUF 1754/58 : 114).

A Saint-Clair-sur-Epte, le tracé de la Chaussée passait sur l'Epte au niveau d'un gué sur la rivière, à l'endroit où elle se séparait en deux chenaux. Dans un manuscrit du XVIIe s. conservé à la Bibliothèque de Rouen et étudié par Depoin, ce passage est associé à un épisode de la vie de saint Clair : « Là est le lieu [Saint-Clair-sur-Epte], en dessus d'icelui, proche la rivière, et dans la prairie, où saint Clair eut la teste coupée. Cela vis-à-vis du tertre et chemin élevé où l'on retrouve la droiteur de nostre chaucée et il y a apparence, voire il faut, par les raisons de la veuë aussi bien que par celles de l'histoire des lieux patibulaires des Martyrs, que ceste chaucée passast par là où saint Clair souffrit la mort et le supplice. Nam martyres ad vias publicas, exempli causa, plectebantur ut sontes. (Car on exécutait les martyrs sur les grandes routes pour donner l'exemple)» (DEPOIN 1909 a : 5).

La coïncidence du tracé de la Chaussée et de ces points de passages naturels ne doit pas être interprétée comme simple déterminisme géographique. En effet, l'étude géomorphologique de la rivière Oise a montré l'existence d'un grand nombre de seuils et haut-fonds qui sont autant de points de passage potentiels pour franchir la rivière (KRIER sd). C'est plus vraisemblablement l'association de différents critères qui ont concouru au choix d'implantation pour le tracé antique. Dans l'ensemble, il semble avoir privilégié une direction globale et une rectitude planimétrique strictes. L'inflexion du tracé peu avant celle du synclinal pose d'ailleurs la question de la relation entre ces différents éléments. Cette inflexion était-elle nécessaire pour conserver la direction globale Paris-Rouen, pour aboutir à des points de passage précis sur les rivières, ou pour des raisons techniques ?

## 2.2. La voie et la structure parcellaire

L'analyse de la voie antique dans la topographie indique qu'une logique de grand parcours a été privilégiée plutôt qu'une insertion fine dans le milieu local. L'étude de la trame parcellaire permet d'observer l'articulation entre les deux échelles. Une autre étude morphologique réalisée dans le Vexin français à l'occasion des fouilles sur la commune de Marines a montré comment la trame parcellaire permettait d'organiser, à l'échelle micro-locale, des éléments aussi différents que l'habitat, le découpage du sol, les voies locales ou régionales et la gestion des eaux de ruissellement (ROBERT *et al.* 2001 : 45-86). Comme pour ce travail, l'étude s'est appuyée sur le parcellaire du cadastre napoléonien présentant un état des réseaux et trames au début du XIXe s. qui est le résultat de transmissions de formes renvoyant à des organisations anciennes.

Dans la relation entre la voie antique et le parcellaire, deux organisations se distinguent. Dans le Parisis, entre Enghien et Pierrelaye, la voie antique structure fortement le parcellaire dans un espace d'environ 1km de part et d'autre de son axe. Des chemins perpendiculaires et parallèles à la voie délimitent de vastes structures quadrangulaires, lisibles dans le découpage des limites communales à Eaubonne, Ermont, Taverny, Beauchamp et Pierrelaye. Elles encadrent un parcellaire relativement régulier qui s'appuie sur la voie antique lorsqu'il lui est limitrophe (Fig. 6).

A l'approche de la vallée de l'Oise, la structure du parcellaire et la voie se déconnectent. Dans la vallée, la trame parcellaire s'oriente en fonction des courbes de l'Oise et sur les plateaux, elle adopte une orientation qui est plus en accord avec un autre itinéraire important irriguant ce secteur : l'axe Paris-Gisors. Ce tracé s'insère mieux dans la topographie locale. Sur le plateau Saint-Martin à Cergy et à Pontoise, le parcellaire ancien s'appuie sur des chemins secondaires qui empruntent de petits talwegs pour rejoindre les vallées de l'Oise et de la Viosne (ROBERT À PARAÎTRE A), tandis que la Chaussée Jules César, suivant sa propre direction, structure peu le parcellaire. Il s'appuie sur son axe quand il lui est limitrophe, mais, dans l'ensemble, il n'adopte pas sa direction stricte (Fig. 6). De la même manière, sur le plateau du Vexin, le parcellaire s'organise en fonction des talwegs des rivières et de leurs affluents plutôt que de la grande voie antique.

## 2.3. Relation avec l'habitat antique et du haut Moyen-Âge

La liaison entre une voie régionale et l'habitat local est plus complexe. Car, si la voie peut présenter une certaine indépendance par rapport au milieu et à la trame parcellaire, elle agira plus fortement sur les établissements humains pour lesquels elle peut jouer un rôle attractif ou répulsif.

Traditionnellement, on rattachait l'implantation des sites antiques principaux du Val-d'Oise au passage de la Chaussée Jules César (ex. : le sanctuaire de Genainville, situé pourtant à 5km de la voie). Mais il s'agit plus d'une méconnaissance des autres tracés structurant le territoire que de véritables rapports de causalité. Nous avons choisi ici de ne traiter, que des sites situés à proximité immédiate de la voie. A l'analyse de la carte archéologique, un effet de seuil correspondant à une distance de 300m de l'axe de la voie nous est apparu. Certes, il sera à pondérer par la suite car il est sans doute plus à mettre en relation avec l'activité des prospecteurs, attirés par le potentiel archéologique que procure le passage d'une grande voie antique, qu'avec une réalité historique, mais il constitue une première piste de travail.

Pour les périodes antérieures au Moyen-Age, l'environnement de la Chaussée est connu essentiellement

à partir de découvertes fortuites faites lors de travaux ou de prospections pédestres non systématiques. Aussi la documentation est-elle assez inégale. Pour l'Antiquité, hormis les sites d'Ermont et de Taverny connus en plan et bien datés par des fouilles, les autres sites ne sont documentés que par des ramassages de matériel. Pour le Moyen-Age, les observations de terrain sont complétées par des documents d'archives.

Onze sites antiques situés sur le tracé de la Chaussée Jules César ou à moins de 300m de celle-ci, sont connus. Certains habitats connaissent une continuité d'occupation aux périodes suivantes. Il s'agit principalement des habitats groupés identifiés comme agglomérations secondaires (Ermont « Le Village » et de Taverny « Le Carré Sainte-Honorine ») et des sites associés à des nécropoles au haut Moyen-Age (Pontoise, Saint-Clair-sur-Epte et Ermont). Ces sites sont localisés dans le Parisis, secteur où la Chaussée structure fortement le parcellaire et aux points de passage de la Chaussée sur les rivières principales. Ils sont datés entre la première moitié du I<sup>er</sup> s. (Taverny) et le Bas-Empire (Pontoise) et se sont pérennisés jusqu'à aujourd'hui.

A **Ermont**, des structures d'habitat, des ateliers et un ensemble identifié comme "*forum rustique*" ont été mis en évidence au cours d'intervention lors de travaux entre 1965 et 1983. Un fragment de borne milliaire a été découvert aux abords de la voie (BONIS *et al.* 1992 : 72). Au haut Moyen-Age, une nécropole mérovingienne, à l'emplacement de la future Eglise Saint-Flaive-Saint-Etienne, témoigne de la continuité d'occupation le long de la Chaussée Jules César. Le village médiéval et moderne s'est développé ensuite autour de l'église, le long de la Chaussée.

A **Taverny**, une agglomération secondaire se développe le long de la voie antique entre la première moitié du I<sup>er</sup> s. ap. J. -C. et celle du III<sup>e</sup> s. Elle succède à l'*oppidum* du Camp de César, perché au sommet d'une butte stampienne. L'habitat romain a fait l'objet d'une fouille de sauvetage à l'occasion de travaux entre 1971 et 1978 (BARAT *et al.* 1992). Ce secteur ne semble pas avoir été réoccupé avant l'époque contemporaine, le village médiéval s'étant développé à 2,5km de la voie, sur les hauteurs.

A **Pontoise**, l'occupation a glissé, de la voie antique passant sur le plateau Saint-Martin, aux hauteurs du Mont-Bélien, éperon rocheux surplombant l'Oise. Sur le plateau Saint-Martin, à proximité du pont supposé sur l'Oise, un bâtiment des IV<sup>e</sup>-V<sup>e</sup> s., un habitat et une nécropole du Ve au VII<sup>e</sup> s. ont été mis au jour (POIRIER 1996 et 1997). Un marché et un *portus*, cités dans une charte datant de 814, se seraient développés dans le même secteur, entre la Chaussée Jules César et l'Oise. Au Moyen-Age, une abbaye bénédictine s'est implantée à l'emplacement de l'habitat du haut Moyen-Age : entre 1085 et 1092, un laïc donna une église dite Saint-Martin, située le long de la Chaussée Jules César, aux moines de Saint-Germain installés près du *castrum* de Pontoise. Le monastère « glissa » alors du *castrum* situé sur l'éperon rocheux au plateau Saint-Martin où il s'installa définitivement (DEPOIN 1909 b : 16). A cette époque, le cœur religieux et administratif de la ville médiévale se développait sur le Mont-Bélien, à 1km au nord de la Chaussée Jules César, au passage de l'itinéraire Paris-Gisors. Un ensemble d'établissements religieux, cités au XI<sup>e</sup> s., et un *castrum*, cité au IX<sup>e</sup> s., formaient l'armature de la ville médiévale. Dès la fin du XI<sup>e</sup> s., la construction d'un pont en pierre, à 800m en amont du pont de bois présumé au passage de la Chaussée Jules César, le concurrençait fortement. Mais il est vraisemblable que le « glissement » de l'axe Paris-Rouen par le pont en pierre de la ville ne s'est pas fait aussitôt après sa construction. L'abbaye Saint-Martin était le siège d'une importante foire, attestée à partir de 1170, et des textes des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles témoignent de conflits entre les seigneurs de Cergy et la ville de Pontoise pour le pouvoir de justice et de garde à exercer lors de la foire (DEPOIN 1909 : 9-11). La ville tentait de détourner le flux vers son pôle en offrant l'exemption des droits de péage sur le pont pour les marchands se rendant à la foire Saint-Martin. Parallèlement, elle interdisait l'accès du port d'Auvers, commune limitrophe, aux voitures attelées de quatre chevaux (DEPOIN 1889 : 58-74). Le glissement de l'axe Paris-Rouen par la ville s'est vraisemblablement effectué sur une longue durée et avec l'appui d'un certain nombre de mesures administratives.

A **Saint-Clair-sur-Epte**, les nécropoles mérovingiennes découvertes sur le plateau surplombant l'église et autour de l'église, en contrebas de la falaise, indiquent une continuité d'occupation. Le bourg s'est constitué autour de l'église (IX<sup>e</sup> s.) et du château (cité au XII<sup>e</sup> s.) implantés le long de la Chaussée Jules César.

A côté de ces quatre sites présentant une certaine continuité d'occupation, les sept établissements restants ne se sont pas pérennisés au delà de l'Antiquité. Ils correspondent à de l'habitat dispersé (*villae* ou fermes indigènes) et sont situés principalement dans le Vexin (Osny « L'Epine Saint-Martin », Courcelles-sur-Viosne « La Croix Labathe », Vigny « Le Bois du Fort », « Les Vallainvilles », « Le chemin du Perchay », Le Perchay « La Justice, Les Ravines », à Cléry-en-Vexin « La Tête »). Ils ont livré de la céramique antique et des indices de constructions (*tegulae*, murs), mais les éléments planimétriques et chronologiques manquent pour préciser la nature de ces occupations et connaître les relations qu'ils entretenaient avec la voie.

Dans le Vexin, parmi les 23 communes traversées par la Chaussée, seuls trois centres villageois se sont implantés en bordure de la voie : Gouzangrez, La Chapelle-en-Vexin (église citée au XIII<sup>e</sup> s.) et Saint-Gervais (église citée au XII<sup>e</sup> s.). La ville de Magny-en-Vexin s'est développée sur un point de passage de la rivière de l'Aubette, légèrement en retrait de la Chaussée Jules César. Les noyaux principaux des dix-neuf autres communes se situent à une distance variant de 500 m à 3 km au nord et au sud de la voie. Ils semblent privilégier

une implantation en relation avec les cours d'eau drainant le Vexin, plus qu'une relation avec l'axe antique. Un réseau de communication reliait ces différents noyaux d'habitat indépendamment de la Chaussée et il semble avoir capté le trafic entre Pontoise-Rouen à l'époque médiévale.

### 3. ÉVOLUTION DU TRAFIC ET TRACÉ DE L'ITINÉRAIRE PARIS-ROUEN

Aujourd'hui, l'axe antique de la Chaussée Jules César est utilisé pour le trafic automobile principal uniquement entre Magny-en-Vexin et Saint-Clair-sur-Epte. Entre Enghien et Pontoise, la voie subsiste sous la forme d'une rue urbaine, tandis que l'autoroute A15 absorbe le trafic de grand parcours. Entre Pontoise et Magny-en-Vexin, l'axe antique subsiste sous la forme d'un chemin, la nationale ayant intégré un tracé plus septentrional par la Villeneuve-Saint-Martin.

#### 3. 1. L'itinéraire Paris-Rouen au Moyen-Âge

Ce glissement pourrait être relativement ancien. La Chaussée Jules César apparaît sous la forme « ancienne chaudiée qui est dite la chaudiée Julien César » dans un texte de 1298, où elle est mentionnée pour préciser la limite entre les châtelainies de Meulan et de Chaumont, dans le Vexin<sup>3</sup>. Les fouilles du Thillay et de Courcelles, dans le Vexin, montrent que la voie avait évolué d'une construction soignée à des phases moins bien construites (simple chemin de terre à Courcelles-sur-Viosne et chemin creux possible au Thillay). Faute d'entretien, la chaussée a-t-elle été délaissée progressivement au profit d'un autre tracé recevant le trafic principal ? La fouille de Courcelles-sur-Viosne a montré que la localisation de la voie à mi-pente la rendait sensible aux phénomènes d'érosion et que le passage des vallons exigeait sans doute des aménagements et un entretien particuliers (JOBIC 2001 : 52-55).

On connaît au Moyen-Âge deux autres axes qui ont été utilisés comme tracé de grand parcours :

- le « Vieux Chemin », passant par plusieurs centres villageois,
- un tracé passant par la Villeneuve-Saint-Martin, à 1,5 km au sud de la Chaussée.

Ces chemins, ainsi que la Chaussée Jules César, sont mentionnés dans un registre des visites paroissiales effectuées par Eudes Rigaud, archevêque de Rouen, entre 1248 et 1275. L'archevêque utilisait préférentiellement le « Vieux Chemin » qui représente 16 emprunts sur les 23 voyages relatés entre Paris et Rouen. Étroitement associé aux noyaux d'habitat, ce tracé était sans doute plus en accord avec la mission de l'archevêque de Rouen (OUZOULIAS 1991).

Le tracé par la Villeneuve-Saint-Martin, antérieur à la construction de la route royale, est visible sur des cartes du XVIII<sup>e</sup> s.<sup>4</sup> et est fossilisé sous la forme d'une limite parcellaire sur les cadastres napoléoniens de Cléry et Guiry. Il serait au moins contemporain de la fondation de la Villeneuve-Saint-Martin car il en structure fortement le plan : le bâti se développe le long de cinq voies quasi équidistantes et perpendiculaires à l'axe Paris-Rouen, axe central de la ville neuve. Plusieurs maisons s'implantent directement le long de la route. A. Pégéon propose d'y voir une création du XIII<sup>e</sup> s. qui aurait avorté en raison de la proximité immédiate de villages bien implantés comme Ableiges, dont dépend aujourd'hui la Villeneuve-Saint-Martin, devenu simple hameau (PÉGÉON 1995: 43). Ce tracé par la Villeneuve-Saint-Martin se distingue de celui de la Chaussée Jules César par son implantation topographique : il suit la ligne de crête en évitant les fortes pentes imposées par le passage des affluents de la Viosne (Fig. 3). Pour le Moyen-Âge, les fouilles de Guiry et de Courcelles ont montré que la Chaussée Jules César n'avait pas fait l'objet de construction ou d'entretien spécifique. (JOBIC 2001 : 53, BERGA :). A Saint-Clair, par contre, plusieurs points permettaient de franchir les différents bras de la rivière. Ils sont mentionnés pour la première fois dans un acte de 1221 et l'existence d'un péage est assurée pour 1232. Ces textes nous apprennent que la chaussée était utilisée pour le transport de marchandises et qu'elle était empruntée par les voyageurs. Mais d'autres tracés semblaient utilisés également pour le passage de l'Epte. P. Ouzoulias signale sur les cartes anciennes la présence d'une série de chemins qui doublent l'ancienne voie romaine, par exemple un chemin passant à moins de deux kilomètres au sud de la voie. Son tracé est fossilisé dans des limites communales et jalonné de toponymes révélateurs, comme celui de « La Chaussée » (OUZOULIAS 1991 : 35).

#### 3. 2. L'itinéraire Paris-Rouen à l'époque moderne

Aux XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> s., le tracé de la route de poste Paris-Rouen, mentionné sur la *Guide des chemins de France* (ESTIENNE 1936 : 130) et la carte de Samson d'Abbeville, est constitué par l'association de différents

3 Lettres d'apanage de Philippe le Bel d'octobre 1298, citées par DUTILLEUX 1881 : 508.

4 Atlas de Trudaine A. N. F14/8448, planches 9, 76 et 77. *Carte de la prévosté et de la vicomté de Paris, dressée sur un grand nombre de mémoires [...] de l'Académie royale des sciences* par D. Delisle, 1711, échelle : 1/177 800, dépôt : Bibliothèque historique de la Ville de Paris ; côte : D 53. Reproduite dans OUZOULIAS 1991 : 39, fig 1.

tronçons issus des routes précédentes<sup>5</sup>. Au XVIIIe s., c'est cet assemblage qui est repris par la route royale de Paris à Rouen, pour devenir ensuite la Route Nationale 14. Entre Saint-Denis et Pontoise, le trafic délaisse la Chaussée Jules César pour emprunter l'axe Paris-Gisors, par Franconville et la Patte d'Oie d'Herblay. Le tracé antique n'est plus emprunté pour le trafic principal mais continue à structurer fortement le paysage. A partir de la deuxième moitié du XIXe s., ce secteur s'urbanise sur la trame du parcellaire ancien dont la rectitude est renforcée par le passage de la voie ferrée Paris-Gisors, parallèle au tracé antique de la Chaussée Jules César.

A Pontoise, la construction de la route royale de Paris à Rouen au XVIIIe s. entérine le déplacement du trafic principal par la ville, délaissant le passage par le plateau Saint-Martin. Mais on peut supposer qu'à cette époque, le passage sur l'Oise était coupé depuis un certain temps : à la fin du XVIIe s., lorsque l'abbé de Saint-Martin décida d'agrandir le parc de l'abbaye, le nouvel enclos empiéta largement sur la voie ancienne<sup>6</sup>.

Dans le Vexin, c'est la route passant par la Villeneuve-Saint-Martin qui est aménagée dans le réseau des routes royales. Par endroit, on réutilise l'axe ancien que l'on se contente d'élargir. À d'autres, on abandonne l'ancien tracé pour créer un nouveau tronçon rectiligne. Le tracé antique est figuré sur les cartes détaillées du XVIIIe s.<sup>7</sup> comme simple chemin, mais il garde toute sa cohérence, même si localement des lacets permettent d'éviter les accidents du relief les plus importants (Fig.5). Entre Magny et Saint-Clair-sur-Epte, le trafic se maintient sur l'axe antique.

Plusieurs facteurs peuvent expliquer le changement progressif de statut de la voie antique dans son passage entre Pontoise et Magny-en-Vexin. Elle s'inscrit peu dans l'organisation locale, car elle n'est pas associée directement à l'implantation humaine. Celle-ci se fait préférentiellement dans les vallées et développe son propre réseau de relations. Par son implantation topographique à mi-pente et son passage au droit des vallons, la chaussée nécessitait vraisemblablement un entretien constant qui ne pouvait être pris en charge alors dans le cadre d'un ensemble d'usages locaux et quotidiens. D'ailleurs, même dans le cas contraire, l'entretien n'allait pas forcément de soi. Par exemple, à Pontoise, où le passage de l'itinéraire Paris-Rouen était une source de bénéfices importante pour la ville, la commune rechignait au XVIIe s. à entretenir la route : "la commune de Pontoise était tenue à l'entretien des voies publiques sur son territoire, mais une grande difficulté surgit au XVIIe s., quant au point de savoir si cet entretien comprenait le rétablissement d'ouvrages d'art existant sur le parcours, lorsque des cas de force majeure les avaient détruits. Ce fut le cas pour le ponceau de la Viosne, près de la porte de Baart, enlevé dans une crue exceptionnelle des eaux de l'Oise refluant sur la Viosne et envahissant tous les bas quartiers. Le corps de ville ne voulut pas le relever à ses frais et la circulation sur la route de Paris à Rouen resta longtemps interrompue" (DEPOIN 1909 : 24).

On a vu également que d'autres axes pouvaient être privilégiés par rapport au tracé antique, soit par leur relation directe avec l'habitat local (le « Vieux Chemin »), soit par leur implantation topographique plus facile. La création de la Villeneuve-Saint-Martin et l'épisode du pont de Pontoise montre aussi que certains tronçons ont été volontairement privilégiés au détriment d'autres.

### 3. 3. La voie dans le paysage actuel

Dans les années 1970, la construction de l'autoroute A 15 ajouta un nouveau tracé à cet itinéraire Paris-Rouen par Pontoise. Sans reprendre les tracés précédents de la direction Paris-Rouen et Paris-Gisors, l'autoroute en adopte la direction générale. A Pontoise, le trafic principal s'est reporté sur le plateau Saint-Martin. Le tracé antique de la voie, en relation directe avec l'autoroute par un échangeur, est devenu un des axes importants de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, qui s'est développée à partir des années 1970.

Dans le Vexin, le tracé n'a pas changé depuis le XVIIIe s. et porte toujours le nom de Chaussée Jules César. C'est un chemin communal, large d'1,5 à 2m qui ne représente plus qu'une petite partie de la voie antique (avec ses 6m de sa bande de roulement, sans compter ses bas-côtés et ses fossés bordiers). Aujourd'hui, la voie correspond le plus souvent à un simple chemin à hauteur des champs contiguës. Sa conservation diffère en fonction de la topographie (Fig. 9). Au fond d'une légère dépression, comme aux niveaux des fouilles de Guiry ou de Courcelles, les niveaux construits de la voie sont conservés sous plusieurs centimètres de colluvions. En revanche, en sommet, la voie a subi le nivellement général dû aux façons culturales et apparaît sous la forme d'un chemin creux. Par endroits, le chemin d'exploitation est bordé d'une haie qui a servi à recueillir l'épierrement des champs, tandis que le chemin d'exploitation se reportait sur des terres privées. Lorsque la voie est située en rupture de pente, les labours répétés accumulèrent la terre dans le champ du haut et creusèrent le versant par le bas, ce qui forme un rideau de culture. Ce talus de terre est surmonté généralement d'une haie. Enfin, on relève un cas exceptionnel où la structure ancienne est fossilisée en sous-bois : dans le Bois du Planite

5 Carte géographique des postes qui traversent la France de Nicolas Samson en 1632 ; Échelle : 1/2 570 000 ; Bibl. Nat. Cartes et Plans Ge : D 13.434 (noir), D 15.352 (couil.)

6 Copie (début XIXe) du *Plan et figuré de l'abbaye de Saint-Martin de Pontoise et maison acquise par le cardinal de Bouillon [...] du 29 novembre 1685*. Archives Municipales de Pontoise, conservées aux Archives Départementales du Val-d'Oise ; cote : 3 Fi 126.

7 Atlas de Trudaine, *op. cit.* et plans d'Intendance de 1778 à 1787, Archives Départementales du Val-d'Oise : C.



à Puisieux-Pontoise, peu avant la fouille de Courcelles-sur-Viosne. Elle forme un bourrelet à la surface aplaniée, encadré par des fossés. Dans le parc naturel du Vexin, le tracé antique de la Chaussée Jules César, s'il n'est plus utilisé pour le trafic de grand parcours, joue toujours un rôle dans le paysage en limitant l'érosion des terres par la formation de rideaux de culture et en constituant un corridor naturel pour la faune et la flore au sein d'un territoire dédié essentiellement à la culture extensive.

Entre Magny et Saint-Clair-sur-Epte, la Nationale 14, axe de grand parcours, suit toujours le tracé antique dont la forme s'est adaptée en fonction de l'évolution de la construction des routes.

A l'échelle du département, la Chaussée Jules César présente donc aujourd'hui un visage très différent : rue urbaine, simple chemin ou route nationale, et son rôle dans le paysage diffère en fonction des secteurs qu'elle traverse.

#### **4. CONCLUSION : L'APPROCHE MORPHOLOGIQUE DES VOIES ANCIENNES**

L'étude de la Chaussée Jules César dans son environnement et dans sa dynamique spatiale montre que l'étude d'une voie doit prendre en compte les différents éléments qui composent celle-ci. Ainsi, il faut distinguer l'itinéraire, les différents tronçons, le tracé à un moment t, la viabilité et le statut de la voie.

L'itinéraire imprime une direction générale entre deux points éloignés et canalise le flux dans un espace qui peut se dilater ou se rétrécir dans le temps. Dans le Vexin, le « Vieux Chemin », la Nationale 14 et la Chaussée Jules César se répartissent dans une bande large de 4km environ. Plusieurs tronçons matérialisent les flux de déplacement au fil du temps, à l'intérieur de l'itinéraire global. Le trafic principal emprunte successivement certains de ces tronçons qu'il associe pour former un tracé cohérent en fonction d'un certain nombre de critères (usages, volonté politique, aléas économiques etc.). Le statut de la voie et sa viabilité ne sont pas toujours en correspondance directe avec le trafic supporté par celle-ci, comme nous le montre d'ailleurs les nombreux décalages qui existent dans notre réseau routier actuel. Il est donc nécessaire de dissocier la forme de la voie, du trafic de transit qu'elle peut supporter. Seules les créations fonctionnelles comme les routes royales ou les autoroutes font coïncider directement itinéraire, forme, fonction, statut et viabilité de la route. Cela pourrait être le cas également pour le tracé antique de la Chaussée Jules César. Nous n'avons pas d'information sur son statut ni sur le trafic qui l'a parcouru pour l'Antiquité, mais la forme de la voie, dans son tracé général et dans sa structure technique, révèlent une volonté de créer un axe de grand parcours. Dans la traversée du Parisis, l'adéquation entre la voie, le parcellaire et les établissements antiques posent aussi la question de l'utilisation de la voie de communication comme véritable tracé structurant pour le paysage.

L'étude de la voie par les approches croisées de la morphologie et de la fouille montre qu'il faut distinguer la forme générale de la voie et son modelé. La fouille nous renseigne sur l'usage qui a été fait ponctuellement de la voie dans l'espace et dans le temps, tandis que l'approche morphologique nous renvoie à la dynamique générale de la voie dans ses différentes composantes spatiales et sur la longue durée. Ainsi, dans le Vexin, la viabilité de la voie change à la fin de la période antique : elle passe de la route construite « en dur » au simple chemin. Pourtant, la forme en plan de la voie subsiste. Dans le Parisis, elle continue à structurer le paysage, même lorsqu'elle n'est plus utilisée comme voie de grand parcours. La permanence joue également à une autre échelle : celle de l'itinéraire dans lequel les tracés évoluent. C'est un élément de stabilité qui structure fortement le réseau urbain, puisque la pérennité de la ville de Pontoise, et aujourd'hui de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, dépend en partie du passage de cet axe. Pourtant, quand on descend à l'échelle de la ville, le glissement des différents tracés au cours du temps et leur modelé peuvent apparaître comme localement déstructurant : glissement des centralités, ligne infranchissable des voies ferrées et de l'autoroute (ROBERT À PARAÎTRE B 2001a). L'étude sur la longue durée d'une voie importante est riche dans le sens où elle fait ressortir les nombreuses contradictions qui organisent l'espace à travers les âges.

En privilégiant une approche par réseau plutôt que par la collection de tronçons attestés archéologiquement ou historiquement, on quitte une vision ponctuelle et forcément lacunaire pour celle plus globale d'un itinéraire. Les approches morphologique et archéologique sont deux visions qui se complètent sans toutefois être réductibles l'une à l'autre (ROBERT À PARAÎTRE A). Les associer permet d'acquérir une connaissance plus dynamique d'un itinéraire dans le temps et dans l'espace.

## BIBLIOGRAPHIE

BARAT *et al.* 1992.

Barat Y., Blaszkiewicz P. et Vermeersch D. - La céramique gallo-belge dans le Grand-Ouest (Normandie, Ile-de-France) : état de la question, *SFECAG Actes du colloque de Tournai 1992* : 131-149.

BERGA 1999

Berga A. – *Artère des plateaux du Vexin « Chaussée Jules César » à l'Ortie, commune de Guiry-en-Vexin*, DFS d'évaluation archéologique, Semaine du 25 au 29 octobre 1999, SRA Ile-de-France, AFAN.

BONIS *et al.* 1992

Bonis A., Dechavanne S., Goedert S. - *Trente ans d'archéologie en Val d'Oise 1960-1989*, Saint-Ouen-l'Aumône, SDAVO, 208 p.

DEPOIN 1889

Depoin J. - Les anciens ponts sur l'Oise. Bull. de la Commission des antiquités et des arts du département de Seine-et-Oise, 9<sup>e</sup> vol., 1889, p. 58-74.

DEPOIN 1909 a

Depoin J. - *La Chaussée dite de Jules César et sa véritable origine*, Rapport présenté à la Commission Départementale des Antiquités et des Arts de Seine-et-Oise, Versailles, Imprimeries Cerf, 24 p.

DEPOIN 1909 b

Depoin J. - *Cartulaire de l'abbaye de Saint-Martin de Pontoise* : publié d'après les documents inédits: premier fascicule. Pontoise : Société historique du Vexin, 1909, p. 451-494.

DU BUISSON-AUBENAY 1911

Du Buisson-Aubenay - *Itinéraire de Normandie, 1647, publié par le chanoine Porée*, Paris, Rouen.

DUTILLEUX 1881

Dutilleux A. - *Recherches sur les routes anciennes dans le département de Seine-et-Oise* : 504-512.

ESTIENNE 1935

Estienne CH. - *Le guide des chemins de France, tome 1*, Paris, Bonnerot J.

HOWATSON 1993

Howatson M. C. (dir.) - *Dictionnaire de l'Antiquité. Mythologie, littérature, civilisation*, Université d'Oxford, Robert Laffont, Bouquins, Paris.

JOBIC 2001

Jobic F. – *Courcelles-sur-Viosne (Val-d'Oise)*, « *La Chaussée Jules César* », Document final de synthèse de fouille préventive du 20/01/2000 au 31/03/2000, SRA Ile-de-France, AFAN, SDAVO, Saint-Denis.

KRIER à paraître

Krier V. – *La plaine alluviale de l'Oise, Milieu et système fluvial, stratigraphie des formations alluviales et archéologie du Tardiglaciaire à l'Holocène dans le Val-d'Oise*, SDAVO, AFAN.

LEBEUF 1883 (1754/1758)

Lebeuf A. - *Histoire de la ville et de tout le diocèse de Paris*, t. II, Paris, Féchoz et Letouzey, (2<sup>e</sup> éd. rév.).

LÉON 1999

Léon G. - *Déviations de la RN 14, Saint-Clair-sur-Epte (Val-d'Oise 95), Guerny (Eure 27), Phase versants*, DFS de diagnostic du 12 avril 1999 au 26 juillet 1999, SRA Ile-de-France.

OUZOULIAS 1991

Ouzoulias P.- Eudes Rigaud et le "Vieux chemin" Paris-Rouen, In : Jean Cuisenier (dir.) : *Matière et figure*, Paris, 1991 (collection Etudes et Travaux n°3) : 17-43.

POMEROL et FEUGUEUR 1974

Pomerol Ch. et Feugueur L. - *Bassin de Paris, Ile-de-France, Pays de Bray*, Guides Géologiques Régionaux, Masson et Cie éd., Paris.

PÉGÉON 1995

Pégéon A. - *L'abbaye de St-Martin de Pontoise, le temporel au Moyen-Age (du XIe au XIVe s.)*, Mémoires de la Société historique et archéologique de Pontoise, du Val-d'Oise et du Vexin, 78 (1994-1995), Pontoise.

POIRIER 1996

Poirier B. - *Nécropole mérovingienne de Pontoise ; Abbaye de Saint-Martin*, Document final de synthèse de sauvetage urgent 1992-1993, Pontoise, Service municipal d'archéologie de Pontoise.

POIRIER 1997

Poirier B. - *Pontoise, sondage archéologique n° 127, Parc de l'école Saint-Martin, 1 av. de Verdun 95500007 AH (Val-d'Oise) : sondage réalisé en 1995*, Pontoise, Service archéologique municipal, SRA Ile-de-France, 60 p.

ROBERT 1997

Robert S. - *Étude des formes paysagères en milieu urbain : la ville de Pontoise (Val-d'Oise)*, mémoire de DEA Sciences de la Ville, Université François Rabelais de Tours, Maison des Sciences de la Ville, Tours, 141 p. Diffusé par Ville Réseau et Diffusion, Michaël Darin, Ecole d'Architecture de Versailles.

ROBERT 2000

Robert S. - *Chaussée Jules César, Etude du tracé, de la structure et de l'évolution de la voie antique dans le Vexin Français (Val-d'Oise)*, rapport d'étude, Service Départemental d'Archéologie du Val-d'Oise, Parc Naturel Régional du Vexin Français, 73 p.

ROBERT à paraître a

Robert S. : Archéologie préventive et morphologie : deux points de vues scientifiques différents, article à paraître dans la publication du colloque AGER V : Actualité de la recherche en histoire et archéologie agraires, tenu à Besançon les 19 et 20 septembre 2000, aux Presses Universitaires Francomtoises, collection Annales littéraires de l'Université, série Environnement, Société et Archéologie.

ROBERT à paraître b

Robert S. : Pour une relecture de la ville historique, L'exemple de Pontoise, dans *Atelier art et paysage ou la ville au quotidien. Pontoise*. Ouvrage collectif dirigé par Catherine Grout.

ROBERT *et al.* 2001

Robert S., Marmet E., Bats J. C. - *Déviations de la RD915 à Marines, Santeuil, Frémécourt, Chars, Neuilly-en-Vexin (Val-d'Oise), Etude préalable et étude des formes du paysages, Diagnostic archéologique*, Ministère de la culture et de la communication, Conseil Général du Val-d'Oise, Saint-Denis, 268 p.

TAILLEPIED 1876

Taillepiéd F.-N. - *Les Antiquitez et singularitez de la ville de Pontoise*, Pontoise, Paris (Réimpression de l'ouvrage de Taillepiéd par A. François).

TARDIF 1886

Tardif J. - *Monuments historiques*, Paris.

TOUTAIN 1935

Toutain J. - Séance du 13 novembre 1933 : Fouilles à Saint-Clair-sur-Epte. Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques, (1932-1933) 1935, p. 459-461.

VION 1989

Vion E. - L'analyse archéologique des réseaux routiers : une rupture méthodologique, des réponses nouvelles, *Paysages Découverts*, I : 67-99.