HAL
open science

Les installations portuaires romaines d'Incarville (Eure)

Laurent Paez-Rezende

To cite this version:

Laurent Paez-Rezende. Les installations portuaires romaines d'Incarville (Eure). Gallia - Archéologie des Gaules, 2020, Les ports romains dans les Trois Gaules. Entre Atlantique et eaux intérieures, 77 (1), pp.359-372. 10.4000/gallia.5654 . hal-03172992

HAL Id: hal-03172992

https://hal.science/hal-03172992

Submitted on 18 Mar 2021

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.

Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

Les installations portuaires romaines d'Incarville (Eure)

Laurent Paez-Rezende*

Mots-clés. *Canal, embarcation, entrepôt, môle, quai, temple.*
Résumé. *Étudiées en 1995 lors des travaux de l'interconnexion autoroutière A13-A154, les installations portuaires romaines d'Incarville (Eure) sont implantées sur la rive gauche du lit majeur de l'Eure, à 1 km en amont de la confluence Seine-Eure-Andelle, contexte particulièrement dense en occupations gallo-romaines de toutes natures. Elles se développent au contact de la basse terrasse alluviale à partir du milieu du Ier s. apr. J.-C. et fonctionnent au moins jusqu'au Ve s. apr. J.-C. Au bord d'un canal artificiel de 25 m de large et de plus de 1 km de long, les premiers équipements se limitent à une simple zone d'accostage et à quelques bâtiments. Dans le courant du IIe s. apr. J.-C., un quai, un môle et de nouveaux bâtiments structurent plus lourdement le site. Au IIIe s. apr. J.-C., le colmatage du canal condamne les plus gros aménagements. Toutefois, le site continue de fonctionner aux IVe et Ve s. apr. J.-C., comme en témoigne la surreprésentation de certains produits d'importation (amphores africaines et sigillées de Gaule de l'Est). Ainsi configuré, à la frontière des Éburovices et des Véliocasses, le port d'Incarville fait figure de véritable relais dans le flux des marchandises circulant entre l'axe de la basse vallée de la Seine et l'intérieur des terres.*

The Roman port facilities of Incarville (Eure)

Keywords. *Channel, boat, warehouse, pier, quay, temple.*
Abstract. *The Roman port facilities of Incarville were investigated in 1995 during construction work carried out at the interconnection of the motorways A13-A154. The site is located on the left bank of the major bed of the Eure river, one kilometre upstream from the Seine-Eure-Andelle confluence. This area was particularly densely occupied in ancient times and hosts a great variety of settlement types. The port was established at the transition with the lower alluvial terrace from the mid-1st c. AD on and it lasted at least until the 5th c. AD. The initial port was set at the edge of an artificial channel, 25 m wide and over one kilometre long, and was comprised of a simple landing zone and a few buildings. During the 2nd c. AD a quay, a pier and additional buildings were built and provided the site with a more solid structure. In the 3rd c. AD the progressive silting up of the channel put an end to the biggest developments. Nonetheless, the site continued to be used in the 4th and 5th c. AD, as evidenced by the over-representation of certain imported products (African amphorae and East Gaulish terra sigillata). In this configuration, at the boundary between the territories of the Eburovices and the Veliocasses, the port of Incarville played the role of a staging post in the flow of goods between the axis of the lower Seine valley and the hinterland.*

Le site portuaire du « Bas des Prés » à Incarville (Eure) a été découvert et partiellement fouillé en 1995 à l'occasion de la restructuration autoroutière de la RN154 et de l'interconnexion avec l'A13 (Paez-Rezende 1995, 1997).

Tous les aménagements reconnus sont implantés sur la rive gauche du lit majeur de l'Eure. Sur cinq siècles de fonctionnement, au bord d'un canal de dérivation de l'Eure (fig. 1), les installations portuaires de la zone humide comportent successivement un môle et un quai, tandis que, sur la terrasse alluviale, se développe un ensemble de constructions en dur (entrepôts, habitats et temple) (fig. 2). Le site est desservi par un chemin. Il dispose également d'enclos et d'espaces périphériques parcellisés.

Il s'agit donc ici de détailler ces vestiges portuaires, leur évolution et, profitant d'une mise à jour des connaissances archéologiques sur le secteur par des découvertes récentes, d'effectuer une relecture du site dans son contexte archéo-historique.

* Inrap Normandie, 4 boulevard de l'Europe, F-14540 Bourguébus. Courriel : laurent.paez-rezende@inrap.fr

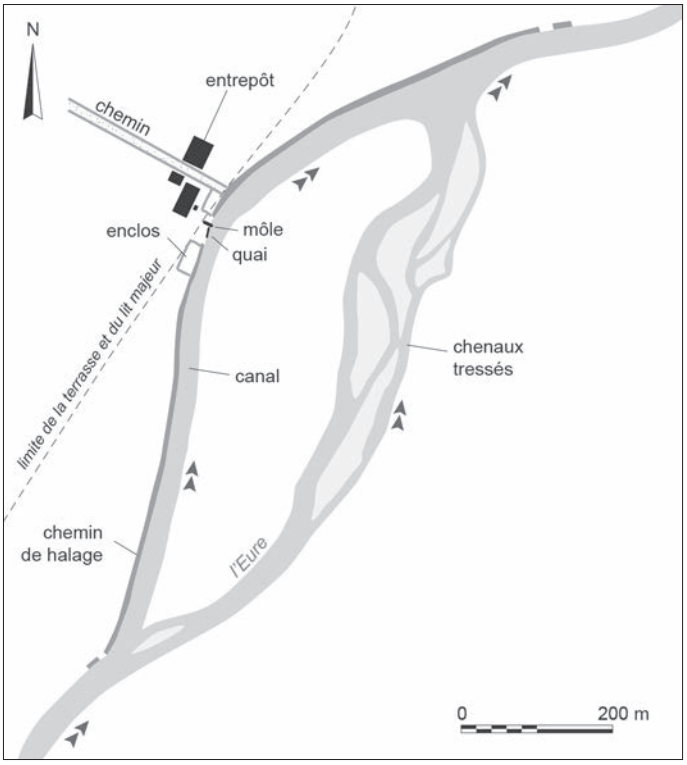

Fig. 1 – *Hypothèse de restitution du tracé du canal artificiel et du cours de l'Eure durant l'Antiquité (DAO : L. Paez-Rezende, Inrap).*

CONTEXTES HISTORIQUE ET GÉOGRAPHIQUE

À mi-distance de Rouen/*Rotomagus* (Seine-Maritime), chef-lieu de la *civitas* des Véliocasses, et Évreux/*Mediolanum Aulercorum* (Eure), chef-lieu de la *civitas* des Aulerques Éburovices, les installations portuaires d'Incarville sont localisées dans la vallée de l'Eure (fig. 3), à l'entrée de la grande confluence Seine-Eure-Andelle, à la frontière des deux territoires précités. Si le cours de l'Eure a été largement artificialisé à l'époque moderne et au début de l'époque contemporaine, plus en amont, sur Louviers (Eure), et, plus en aval, sur Le Vaudreuil (Eure), il est demeuré davantage dans un état naturel sur le secteur d'Incarville. Néanmoins, cet environnement longtemps préservé n'a pas échappé à l'industrialisation et l'urbanisation engagées dans la seconde moitié du XXe s. Dans les années 1970, avec la création de l'autoroute A13, de sérieuses modifications ont porté atteinte au milieu naturel, et notamment au réseau hydrographique. Le cours à méandres et à chenaux tressés de l'Eure a été, dans ce secteur, en partie rectifié et canalisé afin de dégager les terrains nécessaires à la construction du ruban autoroutier et de son échangeur avec la RN154. Toutefois, ces modifications n'ont pas porté atteinte aux vestiges, ni bouleversé de manière tangible la topographie de la vallée, dont le profil actuel est sans doute figé depuis le début de l'Holocène. C'est une vallée d'orientation nord-sud, large de plus de 2 km et profonde de plus de 100 m, inscrite entre les abrupts de falaises calcaires à l'est, et les versants plus doux à l'ouest. L'Eure et son lit majeur d'environ 500 m de largeur sont littéralement plaqués au pied des falaises, libérant vers l'ouest une vaste terrasse alluviale de plus de 1 km de large (fig. 4).

Sur un plan géomorphologique, le contexte sédimentaire du fond de vallée est dominé par les graves wechséliennes et les sables tardi-glaciaires, entaillés par des paléochenaux dans lesquels se sont développées de grandes séquences d'argiles tourbeuses (Lepert, Paez-Rezende 2005, p. 160-161). Elles sont marquées par deux étages livrant des indices d'occupations ponctuelles du milieu du Néolithique et de la fin de l'âge du Bronze. Les niveaux archéologiques concernant la période romaine sont clairement identifiés et positionnés dans la stratigraphie du lit majeur. Ils se développent dans le cadre d'un paléochenal déjà colmaté et inactif, hors épisodes de mise en eau ponctuels (crues). Sur une basse terrasse stabilisée, les développements ont moins d'amplitude et sont davantage soumis à l'érosion des sols, car victimes des pratiques agraires modernes. Le scellement de ces vestiges débute à la fin du Moyen Âge, avec deux phénomènes synchrones – probables manifestations des effets du « petit âge glaciaire » : les vestiges positionnés sur la terrasse sont nappés par des colluvionnements limoneux venant du versant occidental, tandis que ceux installés dans le lit majeur sont recouverts par des argiles de débordement témoignant d'un régime soutenu et répété de crues de l'Eure. Désormais, les terrains de la terrasse sont exploités pour la céréaliculture ou l'élevage, et ceux du lit majeur sont maintenus en prairies humides.

L'ÉVOLUTION CHRONOLOGIQUE DU SITE PORTUAIRE ET DES AMÉNAGEMENTS RIVERAINS

En préalable au site portuaire romain, les traces d'une occupation laténienne (Ier s. av. J.-C.), constituées d'un enclos fossoyé, de fossés parcellaires et d'un éventuel chemin caractérisent un établissement à vocation agricole sans activité fluviale attestée (fig. 5, A).

L'épicentre de ce site n'a pas été identifié dans l'emprise de la fouille, ni dans les parcelles adjacentes qui ont fait l'objet d'un diagnostic.

LA CRÉATION DU PORT AU Ier S. APR. J.-C.

Pour la période romaine, les traces d'occupation et d'activités les plus anciennes (fig. 5, B) sont des fragments de céramiques couvrant le Ier s. apr. J.-C., découverts autour du môle dans le canal et remaniés dans les remblais qui serviront ultérieurement à la constitution du quai. Du fait de l'absence des marqueurs céramiques classiques de la période augusto-tibérienne, la première moitié du Ier s. apr. J.-C. est à exclure ; le port se structure donc probablement entre le milieu et le dernier quart du Ier s. apr. J.-C.

Peu abondantes, les quelques formes céramiques indiscutables et la stratigraphie témoignent néanmoins de ce que le canal et le môle sont les premiers équipements mis en service.

Le canal

Le canal, long d'environ 1 km, prendrait naissance à 600 m en amont du port, dans une courbe de la rivière, pour ensuite se diriger plein Nord et venir aborder la basse terrasse par une

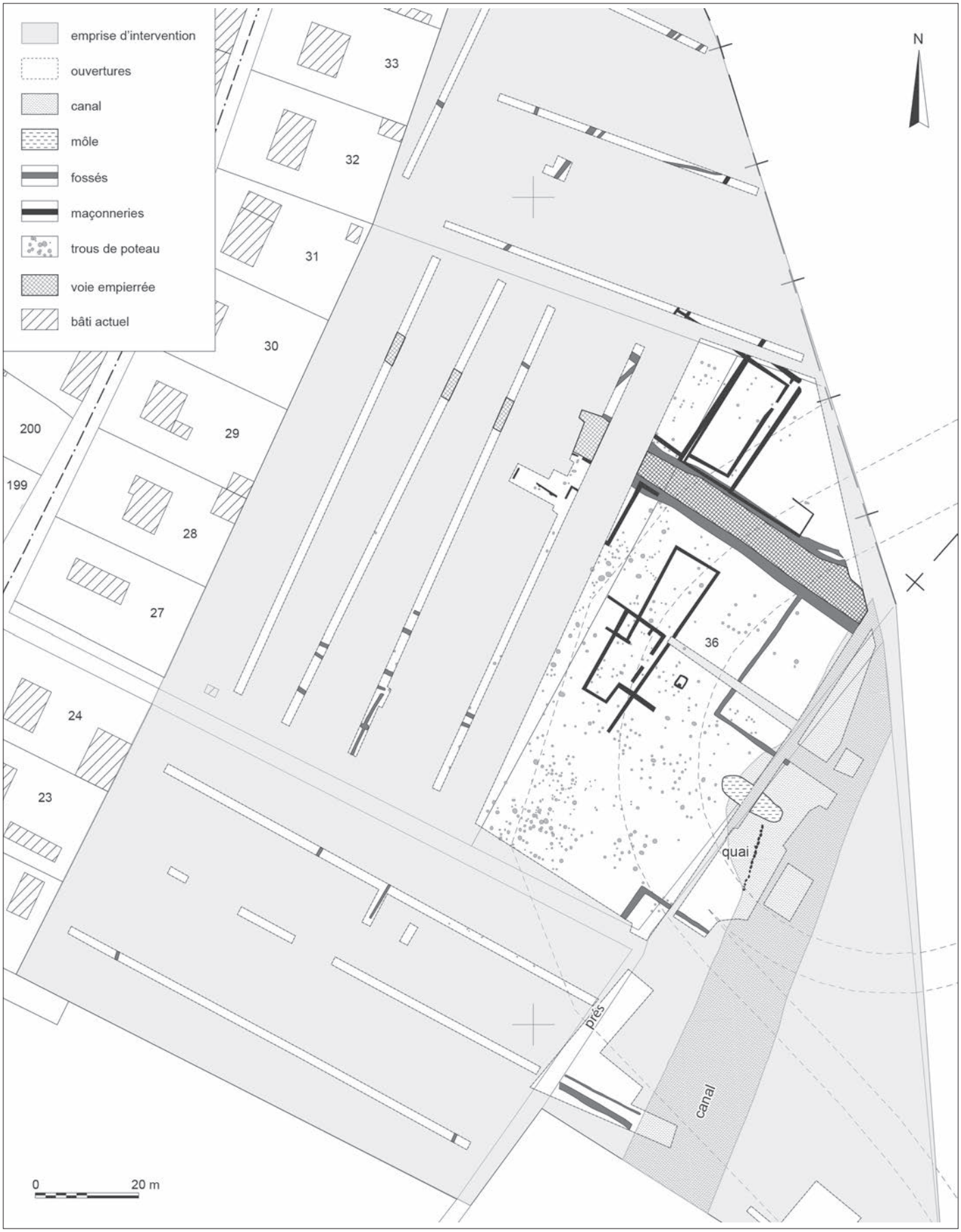

Fig. 2 – *Plan général des installations portuaires d'Incarville (DAO : L. Paez-Rezende).*

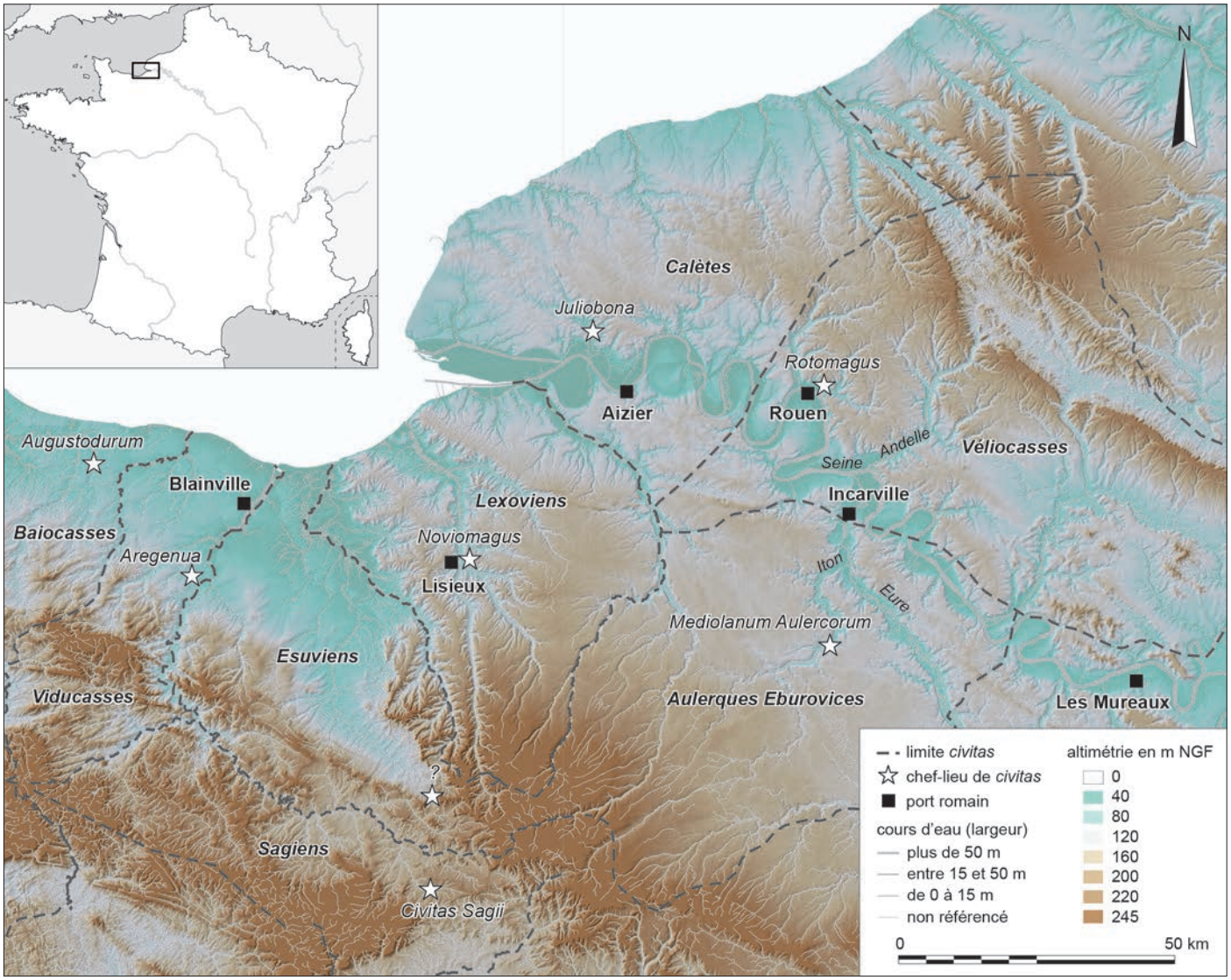

Fig. 3 – *Carte de situation des installations portuaires antiques d'Incarville (SIG et DAO : L. Paez-Rezende).*

légère courbe qui permet ensuite de rattraper le cours de l'Eure à 400 m en aval (fig. 1). Grâce à la dérivation contemporaine de la rivière, cette jonction aval a été observée, lors de sondages sous l'ancienne plateforme de la centrale à béton (Lepert 1995). Elle se situe à la sortie d'un ensemble de chenaux tressés qui, s'il existait déjà durant l'Antiquité, devait rendre la navigation périlleuse et aurait pour partie motivé la création de ce canal. Les autres motifs devaient être la recherche des basses terrasses pour fixer l'occupation riveraine et y développer l'activité portuaire, d'une part, et pour assurer une stabilité des berges recevant les structures d'accostage et de transbordement, d'autre part, possibilité que ne pouvaient offrir les tourbes et les argiles du lit majeur en bord de rivière.

Plusieurs sondages ont permis d'étudier en détail la stratigraphie du canal. Il a été intégralement terrassé dans les argiles tourbeuses des paléochenaux du lit majeur. Les troncatures opérées dans leur sédimentation naturelle sont nettes et marquent un profil très évasé. Sur la section courante, la largeur du canal approche les 25 m et sa profondeur au centre est de 1 m. Au niveau du site portuaire, sur sa rive gauche, s'ouvre une large grève, ou zone d'accostage, établissant le contact avec la terrasse. Aucun dispositif de retenue ou de contention des berges n'a été identifié dans les différentes coupes réalisées. En revanche, sur les coupes situées hors de la grève, des niveaux de graves mêlées de limon, d'une dizaine de centimètres d'épaisseur, bordent sa rive gauche. De profil légèrement convexe, ils s'étendent sur 2 m de largeur. Ce sont les seuls indices, certes ténus, d'un chemin longeant le canal et ayant pu servir au halage des embarcations.

La sédimentation du canal est marquée par cinq séquences. Au fond, sur 0,30 m, une couche de sable fin (fig. 4, C, n° 8) marque sa mise en eau et un régime de courant actif. Elle est surmontée par 0,70 m d'une argile tourbeuse blonde (fig. 4, C, n° 7), correspondant à l'envasement progressif du canal, dont l'uniformité indique un régime hydrographique stabilisé et peut-être l'absence de travaux de curage. Au-dessus, sur une quinzaine de centimètres, se succèdent un liséré d'argile grise de décantation, un fin niveau de tourbe blonde puis de tourbes brunes, scellés par un nouveau liséré d'argile grise (fig. 4, C, n°s 4 à 6). Ces niveaux témoignent d'un fonctionnement alternatif du canal, avec des épisodes d'eau stagnante favorisant la décantation des particules fines (argiles), de reprise du flux et des dépôts vaseux (tourbes blondes), puis d'absence de flux et développement d'une végétation de marais (tourbes brunes).

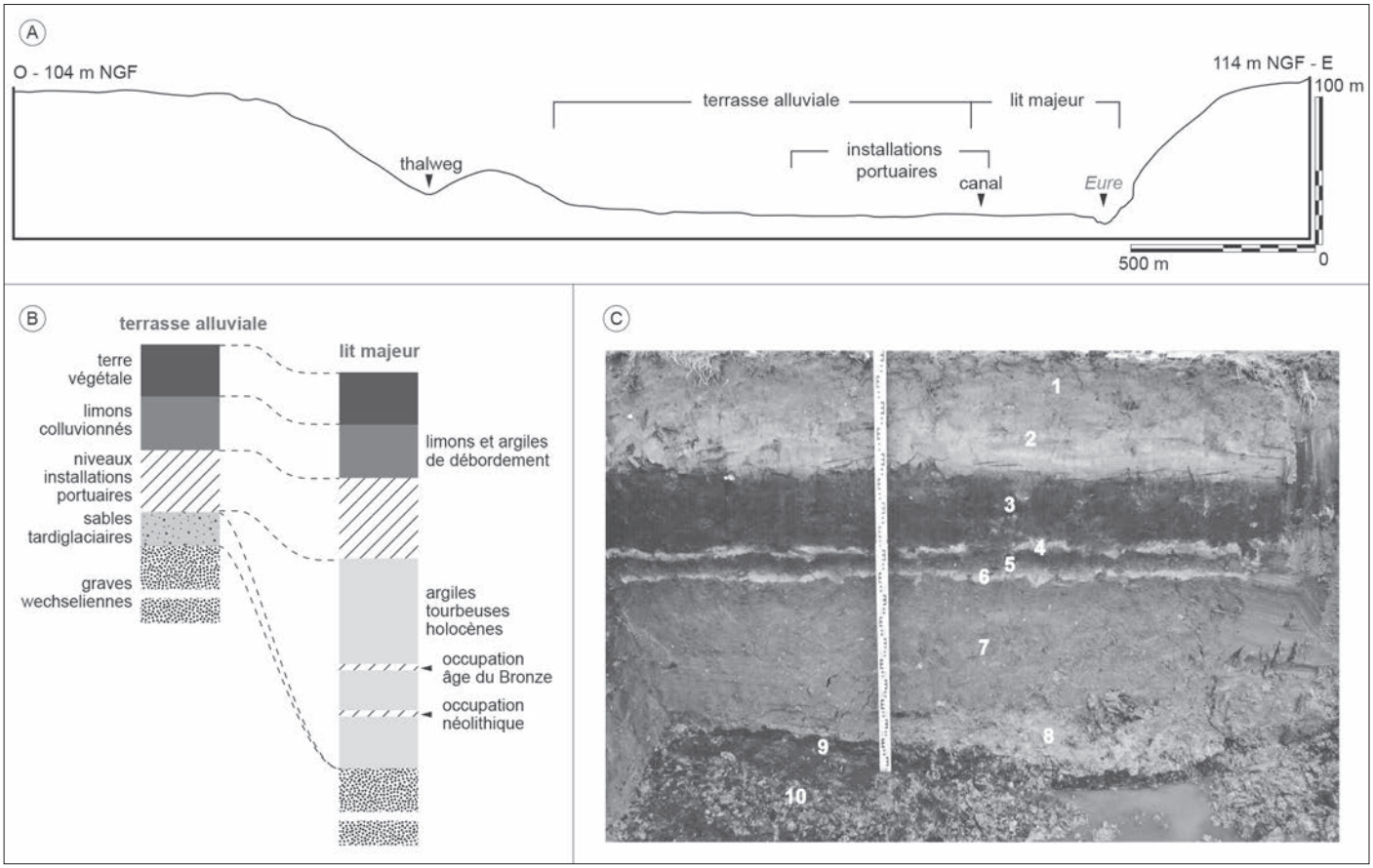

Fig. 4 – **A,** *profil transversal de la vallée de l'Eure ;* **B** *et* **C,** *données géomorphologiques du site (DAO et cliché : L. Paez-Rezende).*

Les argiles tourbeuses noires qui recouvrent ces niveaux marquent l'installation durable du marais et la fin du fonctionnement du canal (fig. 4, C, nº 3). Enfin, les limons de débordements supérieurs (fig. 4, C, nº 2) transforment le secteur en prairies humides.

La création de ce long canal est sans doute l'entreprise la plus ambitieuse au sein du programme de construction des installations portuaires. Elle induit des terrassements importants et d'importants volumes de matériaux à déplacer afin de répondre, par un évitement ou un « contournement », à la seule nécessité d'optimiser le trafic fluvial. Les trois autres exemples de canaux évoqués par ailleurs, à Bordeaux, Fréjus ou Narbonne, ont été réalisés dans les contextes singuliers de grands centres urbains, chefs-lieux de cités (Peter, dans ce volume). Il s'agissait dans ce cas d'établir des connexions fluvio-maritimes destinées à recevoir d'autres types d'embarcation et qui, de fait, nécessitaient des aménagements autrement plus monumentaux.

Le môle

Le môle se développe sur 17 m vers l'intérieur du canal, à la perpendiculaire de la terrasse (fig. 6 et 7). Il est implanté à peu près au milieu de la grève. Il est relié par des remblais de débris calcaire au rebord de la terrasse. Si les remblais se trouvent aujourd'hui étalés sur 5 à 6 m de large, ils étaient à l'origine contenus et compactés dans un caisson en bois de 3 m de large, formé par une série de planchettes de chêne, juxtaposées à la manière de palplanches. Si ce dispositif s'apparente clairement à un môle, la présence d'une dizaine de pieux (non datés) encadrant rigoureusement le caisson, équidistants de 1,75 m, interroge sur l'existence d'une superstructure en bois, de type ponton, auquel le caisson servirait de « pied » axial. Il manque là des données chronologiques et stratigraphiques que les moyens limités et les contraintes de la fouille n'ont pas permis d'obtenir.

La disposition du môle permettait aux embarcations d'accoster de part et d'autre de celui-ci, au sud pour celles descendant le canal, au nord pour celles le remontant.

Les premiers aménagements connexes

Sur la terrasse alluviale, cette première phase semble conserver pour partie le parcellaire préexistant, notamment les deux fossés encadrant le chemin. En arrière des équipements de navigation, d'accostage et de débarquement, un étroit fossé au tracé irrégulier, accueillant peut-être une palissade, vient manifestement délimiter l'espace réservé à l'activité portuaire, au sein duquel il faut envisager une première série de bâtiments à ossature de bois, dont le nombre et la distribution restent difficiles à préciser.

L'identification d'architectures sur ossature de bois, contemporaines du fonctionnement du port, souffre de l'abondance des trous de poteau relevant d'au moins six phases d'occupation du site, de la Préhistoire à la fin du Moyen Âge, et de l'absence de stratigraphie pour en démêler l'accumulation. Plusieurs plans cohérents transparaissent néanmoins, sans pour autant être assurément attribuables à l'époque romaine.

Fig. 5 – *Évolution chronologique du site portuaire d'Incarville (DAO : L. Paez-Rezende).*

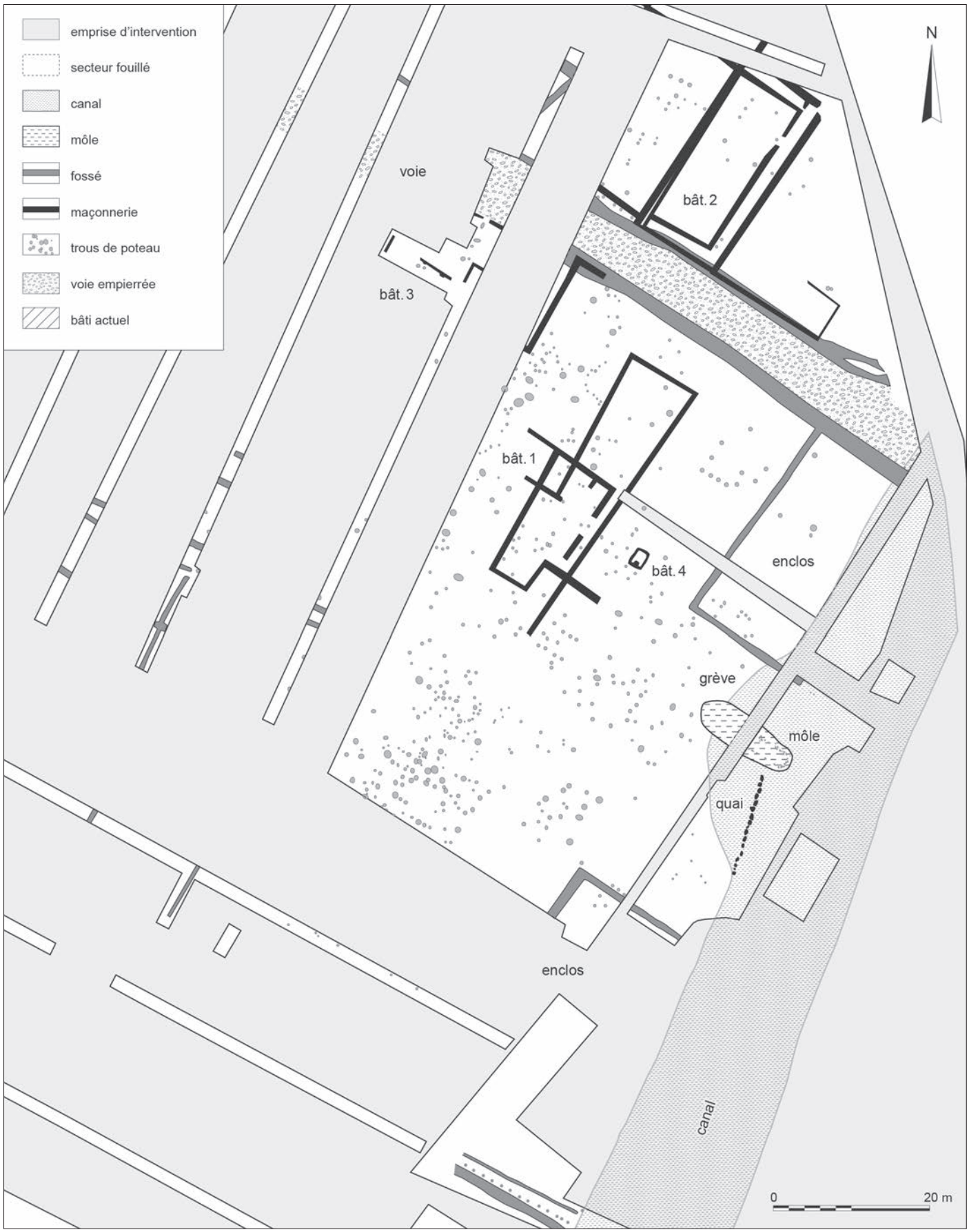

Fig. 6 – *Plan de détail des équipements portuaires et de stockage d'Incarville (DAO : L. Paez-Rezende).*

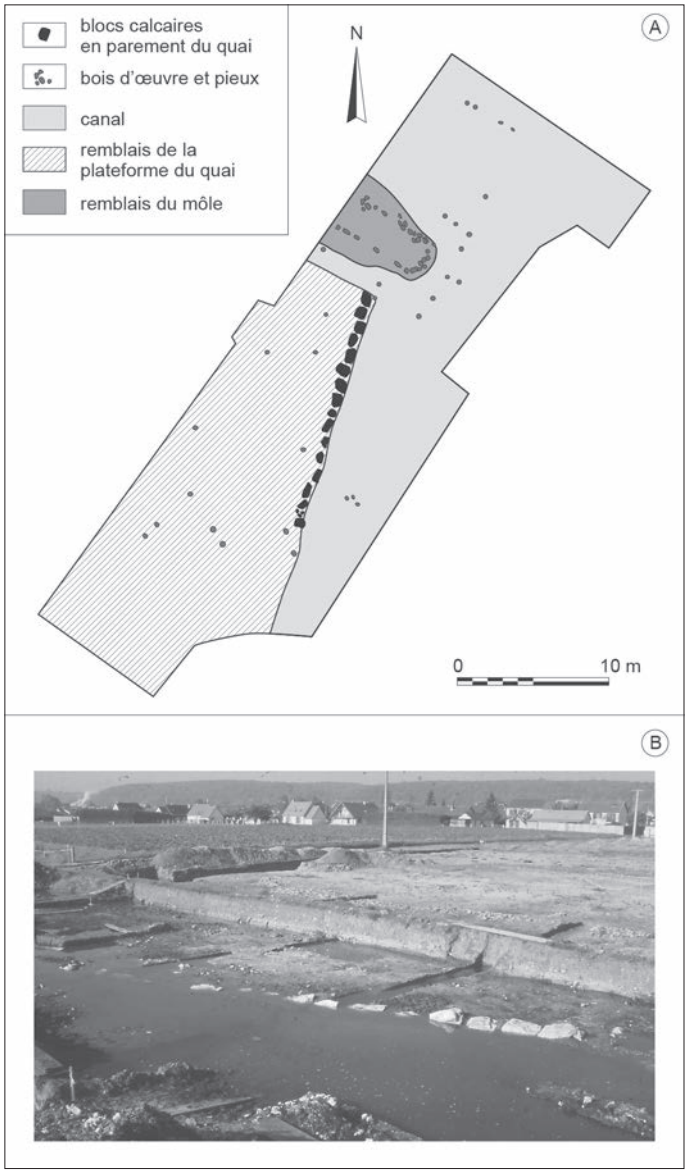

Fig. 7 – *Détail du quai et du ponton d'Incarville.* **A,** *plan ;* **B,** *vue de l'est (DAO et cliché : L. Paez-Rezende).*

LA PLEINE ACTIVITÉ ENTRE LA FIN DU Ier ET LA FIN DU IIIe S.

C'est à partir de la fin du Ier s. apr. J.-C. qu'est situé l'accroissement du port (fig. 5, C). Les volumes de céramiques découverts sur les remblais à l'arrière du quai, dans les dépotoirs de la terrasse, autour du môle et dans le canal sont nettement plus importants que ceux de la phase précédente. Toutefois, le mobilier est assez mélangé et témoigne d'une fréquentation intense et continue jusque dans le courant du IIIe s. apr. J.-C.

Cette phase est marquée par l'installation d'un quai et le maintien en activité du môle. Les enclos, disposés de part et d'autre de ces aménagements, en bordure du canal et de son chemin de halage sont également créés à cette période.

Sur la terrasse, des bâtiments sur fondations empierrées se substituent en partie aux édifices à ossature de bois. On y identifie des entrepôts, un habitat ainsi qu'un petit temple.

Cette configuration des installations portuaires n'évoluera globalement plus avant la fin du IIIe s. apr. J.-C. Au cours de ces deux siècles d'apogée, il est certain que des ajustements, des réfections ou des modifications ont été entrepris sur les bâtiments, mais ces aspects sont insuffisamment documentés en raison du caractère partiel et inachevé des interventions de la fouille.

Le quai

Implanté par-dessus la grève, le quai prend la forme d'un terre-plein artificiel fermé en façade par un parement de blocs en calcaire (fig. 6). La base du terre-plein est composée de remblais sous la forme de matériaux de diverses natures déposés en vrac, puis étalés et damés à l'arrière du front de quai. Par-dessus ces niveaux, un aplat d'argile grise, recouvert d'un lit de débris et moellons calcaires damés, constitue le revêtement supérieur d'une plateforme de 0,30 m d'épaisseur, s'étendant sur 15 m des blocs de parement jusqu'à la terrasse. Les irrégularités qui se sont formées en surface ont été régulièrement comblées par des rejets « domestiques » (céramiques, faune, charbons de bois, etc.) dans le but d'aplanir la surface de circulation. Les remblais damés et régulièrement rechargés attestent d'un espace relativement large et servant à la manipulation des marchandises en transit.

D'une longueur de 20 m, le parement du quai est formé d'un unique alignement de 16 blocs et trois moellons en calcaire (fig. 7). Les huit plus gros blocs (d'environ 1 m^3) sont situés sur la moitié nord de l'agencement. Les autres éléments sont disposés au sud et les trois moellons sont amassés entre les deux derniers blocs. Les contraintes d'intervention n'ont pas permis d'étudier en détail les fondations du quai. Les blocs reposent sur les premiers dépôts de tourbes blondes qui ont envasé la grève initiale. Le front du quai se trouve placé dans l'axe de la rive gauche du canal. Cette disposition favorise les manœuvres d'accostage des bateaux descendant le canal.

Cette configuration n'est pas une spécificité d'Incarville puisque ce principe de construction est également mis en œuvre ailleurs en Gaule et plus localement en vallée de Seine, par exemple à Rouen (Seine-Maritime) (Lequoy, Guillot 2005, p. 75-79). Un sondage positionné à la perpendiculaire du canal et du quai a révélé un solin de moellons calcaires montés à sec, de 0,40 m de large, noyé dans les remblais de la plateforme. Il vient en butée contre les blocs du parement élevé en façade et témoigne d'une armature interne à la plateforme similaire assurant la stabilité de l'ensemble. Ce système fait écho aux murs raidisseurs identifiés au sein du quai d'Aizier, dans l'estuaire de la Seine (Mouchard, dans ce volume).

Le principe d'un quai fermé par un front en grand appareil sur une seule épaisseur, faisant office de simple aménagement de berge, renvoie aux quais de Javols/*Anderitum* (Lozère), à la différence que ceux-ci sont érigés sur quatre assises de hauteur et avec des assemblages par crampons (Ferdière *et al*. 2009, p. 193-195). C'est une complexité technique et architecturale qu'on ne retrouve pas à Incarville. En revanche l'alignement de blocs qui constitue le quai antique de Vieux-Poitiers à Naintré (Vienne), en cours d'étude, semble plus proche de celui d'Incarville (Cayre, Bernier, dans ce volume).

L'emploi de monolithes de calcaire sur une seule assise a certainement simplifié la chaîne opératoire de construction et

leur analyse morphométrique (taille, volume, densité, masse, etc.) restitue un volume total de blocs d'environ 8 m^3 pour un poids de 18,2 t (Maisonneuve 2015, vol. 1, p. 101-102). La proximité de carrières anciennes dans les falaises calcaires de la rive droite de l'Eure autorise l'hypothèse d'une extraction de ces matériaux dans l'environnement proche du site de mise en œuvre (Lepert, Cliquet 1995). Le volume et le poids restitués suggèrent qu'un seul transport par chaland suffisait à leur acheminement par la rivière et le canal déjà en activité. Pour le reste des matériaux pondéreux employés – argile, grave, sable, débris calcaires –, la basse vallée de l'Eure et les terrains environnant le site recèlent des gisements suffisants à l'approvisionnement d'un tel chantier.

Sur le bassin de la basse vallée de la Seine, les ports d'Aizier, de Rouen ou des Mureaux sont des constructions qui privilégient d'autres techniques ou type de matériaux dans la mise en œuvre de fronts de quai ou de terrasses en moellons parementés ou en grand appareil sur des longueurs et hauteurs bien plus importantes (Mouchard, Guitton ; Lequoy ; Morin, dans ce volume). Comme le mentionne très justement T. Maisonneuve en comparaison du mur de berge de la zone 3 d'Aizier (Maisonneuve 2015, vol. 2, p. 9), le front du quai d'Incarville s'apparente davantage à un enrochement servant à la stabilisation d'une berge (Maisonneuve 2015, vol. 1, p. 99-100).

Le môle

Le môle est conservé dans cette seconde phase de fonctionnement du port, mais sa façade sud n'est plus accessible que par un mince couloir en eau (fig. 7). Celle-ci, un peu à la manière d'une darse, est peut-être désormais réservée à l'accueil d'embarcations de taille plus modeste (pirogues, barques, etc.) que celles venant accoster sur le quai (chalands). De plus, compte tenu de la position de môle par rapport au quai, on peut également envisager que l'accueil prioritaire et plus facile se faisait par sa façade nord, les bateaux remontant le canal par halage. Dans ce cas, l'accostage se faisait, comme à Blainville-sur-Orne (Calvados) (Allinne *et al*. 2015a), à la perpendiculaire du cours d'eau, en l'occurrence ici le canal.

Les enclos latéraux

De part et d'autre du quai et du môle sont disposés, à la limite de la terrasse et du canal, deux enclos rectangulaires, circonscrits par des fossés comblés de limon brun et de grave, d'une largeur moyenne de 0,80 m, au profil trapézoïdal et d'une profondeur de 0,40 m (fig. 6). Le premier, à 8 m au nord du môle, prend appui sur le chemin et délimite un espace de 500 m^2, quasiment vide de structures d'habitat ou d'activité. Le second, à quelques dizaines de mètres au sud du quai, est restitué sur la base d'un tracé perpendiculaire à la berge du canal, s'achevant par un angle droit sur la terrasse et, à 30 m plus au sud, par un aménagement perpendiculaire au canal. Ce dernier est composé d'un large fossé, dont la rive intérieure est bordée d'une clôture en pieux de chêne espacés de 2 m, à l'arrière de laquelle se développe, dans le même axe, un fossé étroit et peu profond. L'ensemble occuperait une surface de 800 m^2, également vide de vestiges. La position topographique de ces enclos – clairement en relation avec les installations d'accostage des embarcations fluviales – et leur configuration suggèrent des espaces destinés au parcage de bétail, soit pour le halage, soit comme marchandise transportée par voie d'eau.

La voie

Dans la moitié nord de l'emprise fouillée, une voie empierrée de 6 m de large traverse le site d'ouest en est puis passe entre les grands ensembles architecturaux jusqu'à desservir la rive gauche du canal[1] (fig. 6). Légèrement convexe, la chaussée est constituée d'un revêtement en débris et moellons de calcaire ou de silex damés dans un limon argileux brun orangé. Cette voie n'a pas été sondée, mais le profil et l'altimétrie laissent supposer un unique empierrement reposant directement sur les formations superficielles. Elle est encadrée par deux fossés latéraux, plaqués le long de la chaussée et qui correspondent à un parcellaire antérieur matérialisant probablement un premier chemin de terre dont la voie reprendra, au moins partiellement, le tracé.

Les installations riveraines

De part et d'autre de cette desserte, des constructions hors d'eau, sur ossatures de bois et sur fondations empierrées, occupent plus d'un hectare de la basse terrasse alluviale (fig. 6). Elles ont fonction de lieux de vie, d'activité, de stockage des marchandises ou tout à la fois, mais aussi d'activité religieuse pour l'une d'elles. En raison des faibles recouvrements, de labours parfois profonds et des réoccupations au cours du Moyen Âge, ces vestiges sont particulièrement arasés. Il ne subsiste souvent que les éléments insérés dans les graves de la terrasse ou ponctuellement protégés par des épandages de débris de démolition.

Les grandes constructions en dur bordent la voie. Certaines fondations s'ancrent même dans les fossés bordiers de la phase précédente, dont les deux tronçons orientaux sont maintenus actifs. Des édifices à ossatures de bois sont peut-être encore présents et sont à la fois destinés au stockage des marchandises et à l'habitat des populations affectées aux services portuaires. Tous les vases placés dans les dépotoirs ou les remblais, y compris les amphores, proviennent d'une utilisation *in situ* et non de la casse d'un chargement.

Il existe au moins trois ensembles architecturaux sur fondations empierrées qui permettent d'entrevoir les différents dispositifs techniques mis en œuvre sur des édifices ayant fonction principale d'entrepôt. Le premier (45 x 24 m) comporte deux grands espaces rectangulaires desservis par un couloir, ainsi qu'une petite pièce. Sur les extérieurs, le tracé des fondations est incomplet. Si l'érosion est l'une des explications, l'hypothèse d'une construction inachevée, ou encore complétée par des ossatures en bois, doit être envisagée. L'intégration de poteaux dans ce type de bâtiment ne fait aucun doute sur le second ensemble de 36 m de large et plus de 38 m de long,

1. La relation stratigraphique entre la voie et le canal n'a pas pu être étudiée en raison de contraintes techniques et des limites de l'emprise de la fouille. Rien ne permet d'assurer que cette voie est dédiée uniquement à la desserte du site et qu'elle ne franchit pas le canal, voire ne traverse pas l'intégralité de la vallée.

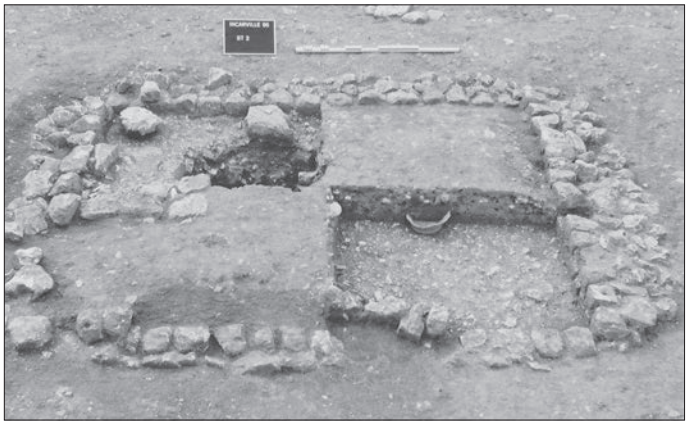

Fig. 8 – *Détail du petit édicule (cliché : L. Paez-Rezende).*

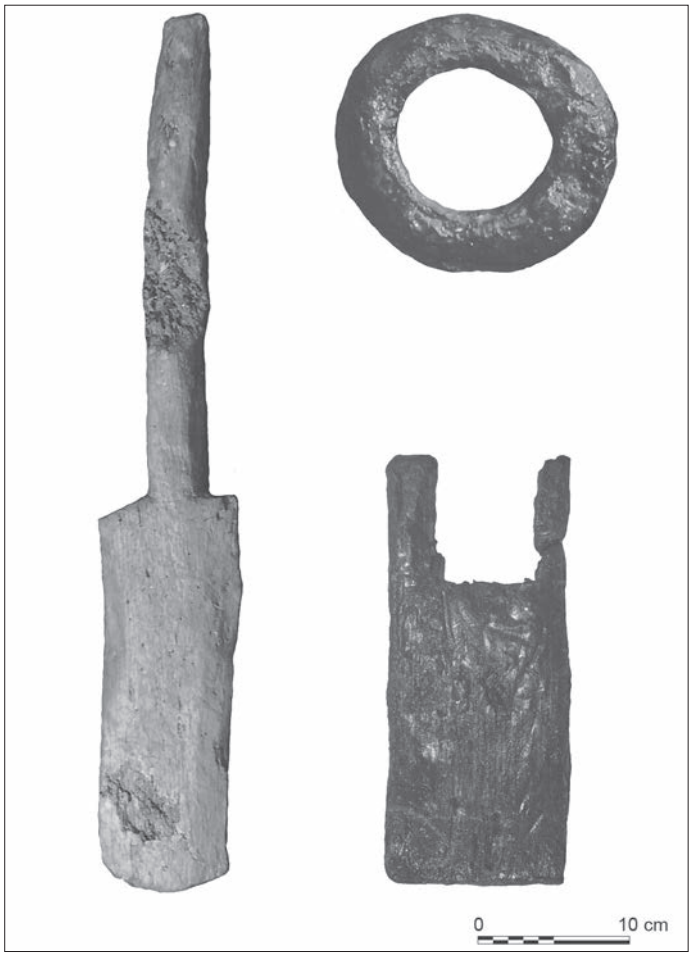

Fig. 9 – *Les éléments en bois évoquant la batellerie antique (clichés : L. Paez-Rezende).*

comportant au moins deux salles desservies par un couloir périphérique et pourvu d'une cour à l'est. Compte tenu des dimensions de la salle ouest (27 x 15 m), les lignes de poteaux axiales semblent indispensables. D'autres pourraient également participer au cloisonnement de la grande salle est (25 x 10 m). Le troisième bâtiment, tout à l'ouest, est plus réduit (28 x 16 m) et seulement documenté par un diagnostic. Son intérêt réside dans l'architecture de sa façade sud, dotée de deux contreforts qui rappellent les bâtiments de Port-en-Bessin (Calvados) (Paez-Rezende 2015, p. 78-81) et de Commes (Calvados) (Allinne *et al*. 2015b, p. 20-24), interprétés comme des édifices de stockage. C'est sans aucun doute la fonction principale de ces trois ensembles disposant de grandes salles dont le cumul des surfaces utiles de plain-pied approche les 3 000 m^2.

Le quatrième bâtiment sur fondations est un petit édicule rectangulaire de 3,30 x 2,50 m situé à 6,50 m à l'est du premier entrepôt. Il est encaissé dans la terrasse et ses fondations, de 0,30 m d'épaisseur, ne présentent qu'une face parementée à l'intérieur de l'unique pièce, dotée d'un sol en béton à gros cailloutis de calcaire (fig. 8). Sur le petit côté méridional, au centre du mur, est adossée l'unique assise préservée d'un massif rectangulaire de 0,60 x 0,50 m, parementé en moellons calcaires. Sur le sol en béton, face au massif, reposait le fond d'un vase. Cet agencement et son dépôt manifestement intentionnel évoquent un petit temple ou un oratoire, un lieu consacré en relation avec les activités portuaires.

LES ULTIMES TRACES D'ACTIVITÉS PORTUAIRES AUX IVe ET Ve S.

Durant les IVe et Ve s. apr. J.-C., le fonctionnement du site comme port fluvial est toujours attesté par des importations de céramiques en proportion anormalement élevée par rapport aux productions régionales et à la vaisselle commune en contexte de consommation. C'est le cas, en particulier, pour la sigillée de Jaulges-Villiers-Vineux (Yonne), habituellement diffusée dans la région dans les contextes urbains (Rouen et Évreux) ou les grandes *villae*. En outre, la vaisselle et les contenants comportent des traces d'utilisation qui témoignent d'une population toujours résidente sur le site. Nul doute que ces vases ont donc été prélevés ou achetés parmi les cargaisons en transit sur le port d'Incarville.

Toutefois, la configuration du site a été nettement bouleversée (fig. 5, D). Si le canal s'envase, il demeure toujours actif et opérationnel pour la navigation. En revanche, le quai et le môle ne sont plus utilisés et ils sont en partie recouverts par un cordon de remblais limoneux intégrant des matériaux divers. Il s'agit notamment de débris de démolition (moellons, mortier de chaux, fragments de terres cuites architecturales, etc.) provenant à l'évidence de tout ou partie des édifices en dur qui équipaient le port. Ce nouvel aménagement de plus de 15 m de largeur est placé à l'interface de la basse terrasse et du lit majeur, quasiment en bordure du canal. Il fait fonction de digue destinée à protéger des crues l'occupation qui perdure sur la terrasse alluviale.

Cette dernière est signalée par la réfection ou le creusement de nouveaux puits, dont l'un est assorti de l'aménagement d'une plateforme en débris calcaires damés et fortement usés, l'usage de plusieurs fours et foyers et la formation de dépotoirs. Des architectures à ossature de bois doivent certainement compléter l'équipement de cet habitat et continuer de proposer des lieux de stockage pour les marchandises en transit.

DES RESTES D'EMBARCATIONS ?

Le site a livré de nombreux bois gorgés d'eau travaillés – prélevés et conditionnés mais non étudiés à ce jour[2] –, la plupart à usage de pieux intégrant la construction des

2. Faute de traitements appropriés depuis la sortie de la fouille, ces bois sont aujourd'hui détruits.

équipements portuaires. Toutefois, plusieurs éléments de type « planches », « madriers » ou « chevrons », termes empruntés à la charpenterie classique, évoquent davantage des restes d'embarcations (fig. 9).

La plupart de ces pièces de bois proviennent du comblement du canal et se présentent sous des formats assez larges et épais, avec une face légèrement convexe. Bien qu'ils ne comportent pas de trace de clouage ou de chevillage, l'hypothèse de fragments de bordages, bordées ou membrures, voire de barrots, évoquant la construction « gallo-romaine » est toutefois retenue en raison du contexte. Il n'y a cependant pas de possibilité d'opérer une quelconque distinction entre les trois grands types d'architecture : monoxyle assemblée, assemblée ou sur sole (Rieth, Guyon 2010, p. 40-47). À côté de ces indices les plus nombreux, dans le colmatage supérieur du canal, une longue pièce de bois travaillé, de section quadrangulaire a été exhumée. Elle trouve comparaison avec la fine serre axiale de l'épave *Woerden 7* aux Pays-Bas (Van Holk 2011, p. 39-41) ou de l'épave *Oberstim 2* en Bavière (Bockius 2011, p. 48-55 et fig. 2, 3 et 10). Mais il pourrait s'agir également d'un reste de vaigre ou de tasseau comme il en existe sur le chaland d'Arles-Rhône 3 (Marlier 2011, p. 142).

D'autres pièces ont manifestement été remployées dans l'aménagement de deux puits sur la terrasse durant les phases postérieures. Les plus caractéristiques reposent au fond du premier et constituent le cuvelage en bois sur lequel repose la chemise en moellons de silex. Ce cuvelage est aménagé à l'aide de planches comportant des mortaises de 5 x 5 cm à l'une de leurs extrémités. Ce dispositif technique n'a aucune utilité dans son contexte de découverte, puisque les planches formant le cuvelage carré sont simplement posées à plat et croisées sans fixation. En revanche, l'observation de virures mortaisées de cette dimension est récurrente dans la construction navale gallo-romaine, notamment pour l'emploi de clés comme éléments de liaison, ainsi qu'en témoignent le chaland du pont romain de Chalon-sur-Saône (Lonchambon 2011, p. 123-125) ou l'épave Ép. 8 du parc Saint-Georges à Lyon (Rieth, Guyon 2011, p. 97).

À côté de ces diverses pièces de construction éparpillées ou remployées, deux objets plutôt associés à l'équipement de la batellerie fluviale et à la navigation ont été découverts et prélevés. Le premier est un anneau monoxyle sculpté de 18,60 cm de diamètre externe et de 10,50 cm de diamètre interne pour 3,60 à 4,80 cm de section, particulièrement noueux et *a priori* réalisé dans une souche de chêne[3]. Cet instrument évoque les anneaux pivotant en haut des mâts de halage et sur lesquels sont fixés les cordages de traction. Le second est une pièce de chêne monoxyle complète et sculptée de 58,40 cm de long. Elle est formée d'un manche globalement cylindrique de 32,40 cm de long et 4 cm de section, terminé par une palette méplate (26 cm de long, 8,70 cm de largeur et 4 cm d'épaisseur), présentant un léger biseau sur les deux arêtes latérales de chaque face. La supposition d'une pagaie de pirogue demeure la plus probable, tandis que celle d'un gouvernail de chaland semble incompatible avec sa courte dimension.

3. L'identification des essences n'a jamais été réalisée.

ÉLÉMENTS DE DISCUSSION

Les installations portuaires antiques d'Incarville, dans la nature de leur activité principale, peuvent s'entendre comme une création *ex nihilo*, malgré l'existence de structures agraires de la fin de l'âge du Fer. En effet, le hiatus chronologique de près d'un siècle dans les dépôts de mobilier s'oppose à l'hypothèse d'une transformation d'un site à vocation agricole vers le site portuaire. Il faut toutefois noter que, si cette installation antérieure n'est pas à l'origine des développements et des évolutions postérieurs, elle en détermine malgré tout une partie de leur organisation. Les constructions riveraines des installations portuaires et le parcellaire reprennent les mêmes orientations que les fossés de la phase précédente. Et il est remarquable que les deux fossés, qui semblaient à l'origine n'encadrer qu'un chemin de terre voué à la desserte agricole, soient conservés dans la première structuration du site pour donner naissance à la voie reliant les installations portuaires.

Dans la dernière phase de fonctionnement du site, en l'absence d'identification d'un équipement d'accostage, de nombreuses interrogations subsistent sur le fonctionnement du port, et notamment sur l'accostage, le déchargement et le chargement des embarcations. Ainsi, peut-être faut-il envisager un accostage directement le long du cordon ? Avec une altimétrie au sommet du cordon plus haute de 1 m que celle du quai, cette hypothèse impliquerait une hausse sensible du niveau d'eau, pas seulement dans le canal, mais aussi à l'échelle du bassin-versant. Cela paraît assez peu probable et les études géomorphologiques du BRGM entreprises sur le site de Louviers (Eure), au lieu-dit la Villette, n'évoquent pas un tel phénomène (Lebret 1995). Autre hypothèse, le trafic fluvial s'est ralenti, le volume des marchandises s'est amoindri et le port ne fonctionne peut-être plus que de manière intermittente ou saisonnière, ne nécessitant plus d'entretenir les vastes équipements antérieurs (bâtiments en dur). Seul le front de quai demeurerait actif et suffirait aux besoins.

L'occupation du site se poursuivra sur la basse terrasse alluviale durant les VIe et VIIe s., comme en attestent des puits, fours, foyers et dépotoirs. Mais l'activité portuaire a définitivement cessé puisque le canal est à cette époque entièrement colmaté et progressivement scellé par des litages d'argile grise et de tourbes brunes.

La question du statut et du rôle du port d'Incarville, qui a déjà été succinctement abordée (Lepert, Paez-Rezende 2005, p. 164-165), mérite d'être réexaminée à la lumière de l'évolution des données sur le contexte général (réseaux de circulation, multiplication des découvertes d'habitat, etc.). En l'état, le site se conçoit comme un ensemble d'aménagements entièrement dédiés à l'activité portuaire. À la différence du site des Mureaux, il ne s'agit pas d'une installation intégrée à une agglomération plus vaste et aux activités variées. Le port d'Incarville se trouve à distance des centres urbains antiques connus sur le secteur. Un isolement relatif qui a sans doute été motivé par la recherche de la meilleure position topographique et hydrographique. Par ailleurs, sa situation à la frontière de deux *civitates* et sa position stratégique à 6 km en aval de la confluence Eure-Iton et à 1 km en amont de la grande confluence Seine-Eure-Andelle interrogent quant à la nature et au statut de cette installation. L'Eure et l'Iton sont deux rivières qui permettent entre autres la desserte des chefs-lieux de cités importants que

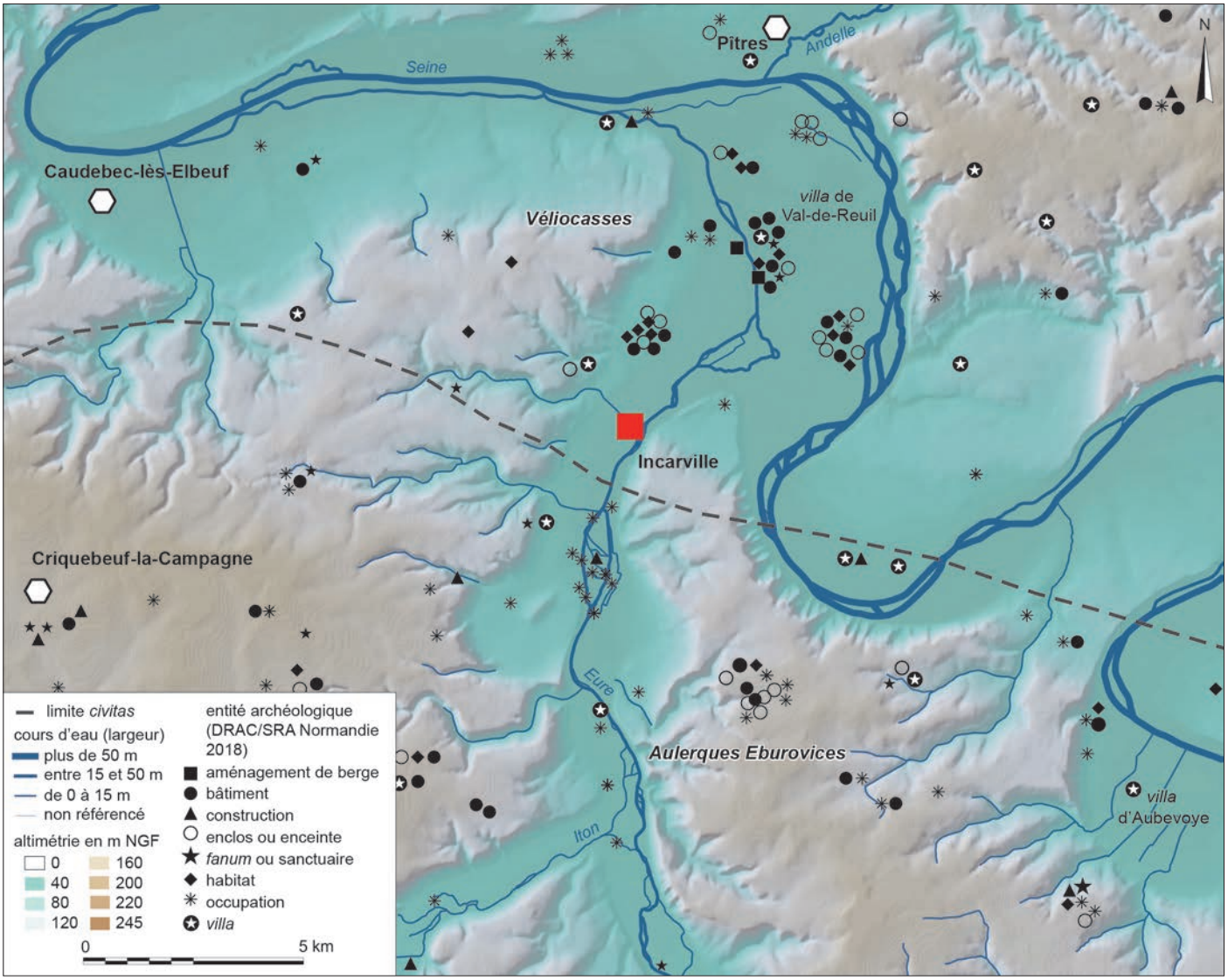

Fig. 10 – *Le paysage des occupations antiques au sein de la confluence Eure-Seine-Andelle (SIG et DAO : L. Paez-Rezende ; d'après la base PatriArche du ministère de la Culture pour le référencement des sites).*

sont Dreux (Eure-et-Loir), Chartres (Eure-et-Loir) et Évreux. On entrevoit ainsi un rôle de relais et de répartition dans le flux des marchandises circulant entre l'axe de la basse vallée de la Seine, artère majeure du Nord de la Gaule, et les vallées de l'Eure ou de l'Iton, qui permettent de pénétrer très à l'intérieur des terres de la Lyonnaise, jusqu'au bassin-versant de la Loire.

À une échelle plus resserrée, la définition du port d'Incarville comme point de rupture de charge dans le transport fluvial et la circulation des marchandises mérite aussi d'être relue dans un contexte de connaissances étoffées et renouvelées grâce aux travaux d'archéologie préventive et aux recherches universitaires. Depuis la fouille, le contexte archéologique à proximité immédiate du port n'a guère évolué et les découvertes n'ont pas contredit l'apparent isolement du port et sa déconnexion vis-à-vis d'une agglomération, voire d'un site d'habitat ou de production quelconque. La cartographie des sites gallo-romains dans l'environnement de la grande confluence Eure-Seine-Andelle montre un milieu rural et fluvial où règne une occupation particulièrement dense et variée (fig. 10). Si la majorité de ces points n'est pas documentée au-delà de la simple attestation d'une occupation, la carte indique toutefois un semis d'enclos, d'enceintes, de bâtiments à vocation agraire plus ou moins attestée, et surtout une évidente concentration de *villae* dans l'espace de confluence, au long des vallées de la Seine et de l'Eure, ainsi que sur les bords des plateaux. Quelques-unes récemment fouillées, comme Les Errants à Val-de-Reuil (Adrian *et al*. 2018, p. 127-144) et Le Chemin Vert à Aubevoye (Eure) (Guillier 2011, p. 77-83), révèlent des plans étendus, complexes, des durées d'occupation longues et comparables à celle du fonctionnement du port, et témoignent aussi d'approvisionnements en mobilier et en éléments décoratifs particulièrement luxueux, variés et souvent lointains. Le cas de la *villa* de Val-de-Reuil est à ce titre tout à fait intéressant, puisqu'elle possède un canal artificiel connecté à l'Eure (Adrian *et al*. 2018, p. 131-132 et fig. 4), qui serait lié à une activité piscicole. Cependant, sa configuration n'est pas incompatible avec une circulation de petites embarcations à fond plat.

Ainsi, dans le secteur des deux grandes confluences déjà citées, l'intégration du site portuaire d'Incarville au cœur d'un réseau d'agglomérations secondaires, d'habitats, de centres artisanaux et de voies accrédite son rôle de rupture de charge, disposant de toute la logistique adéquate.

Les installations d'Incarville s'imposent comme une agglomération à part entière incluant tout un personnel voué aux activités portuaires et connexes. Du fait de leur puissance et de leur prospérité attestées par les textes, les mentions épigraphiques ou la sculpture, on pense en premier lieu à l'implantation d'une corporation de bateliers, peut-être des nautes ou des utriculaires, assurant et contrôlant le trafic fluvial et le transit des marchandises. Il pouvait également s'agir d'une entreprise de transport fluvial privée, familiale, avec à sa tête un naviculaire ou un armateur. La présence de potentiels éléments d'embarcation suggère celle de charpentiers navals capables d'assurer l'entretien et les réparations courantes. De même, le transit des marchandises et l'existence d'entrepôts impliquent un personnel dédié à la manutention et à la vérification des cargaisons (Izarra 1993, p. 173-190). Il faut donc l'envisager comme un pôle économique local, une sorte de comptoir d'échange accueillant une population active de bateliers, de dockers, de marchands, sans doute accompagnés de leurs familles ; une population locale justifiant les reliefs de consommation carnée et les nombreux dépotoirs qui jonchent le site.

Ainsi configuré et placé stratégiquement à la frontière de deux *civitates* des Éburovices et des Véliocasses, le port d'Incarville fait donc figure de véritable relais dans le flux des marchandises circulant entre l'axe de la basse vallée de la Seine et l'intérieur des terres. Il pouvait aussi bien faciliter l'approvisionnement en marchandises importées des quatre coins de l'Empire et leur redistribution vers les marchés locaux où les lieux de consommation, qu'à l'inverse se charger de la concentration et de l'exportation des productions locales.

BIBLIOGRAPHIE

ABRÉVIATIONS

Afan	Association pour les fouilles archéologiques nationales.
DFS	Document final de synthèse.
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles.
PURH	Presses universitaires de Rouen et du Havre.
SRA	Service régional de l'archéologie.

RÉFÉRENCES

Adrian Y.-M., Lukas D., Roudié N., Jimenez F., Thomann A. 2018 : Val-de-Reuil, « Le Chemin aux Errants » (Eure) : l'habitat antique et le hameau du haut Moyen Âge de la zone C, *in* Ollivier J.-P., Bolo N., Carré F. (dir.), *Journées archéologiques de Normandie, Rouen, 30 septembre-1er octobre 2016*, Mont-Saint-Aignan, PURH, p. 127-144.

Allinne C., Blanchet G., Piolot A., Brunet M., Lespez L. 2015a : Un petit port romain de l'estuaire de l'Orne : Blainville-sur-Orne, « basse vallée du Dan » (Calvados), *Aremorica : études sur l'Ouest de la Gaule romaine*, 7, p. 91-106.

Allinne C., Quevillon S., Thierry M.-A., Beauchamp A., Pillault S. 2015b : *Commes (Calvados), « Le Dessous des Cotis » : lotissement 1re tranche de travaux (2015)*, Rapport intermédiaire d'opération archéologique, Caen, Centre Michel de Boüard-Craham, 81 p.

Bockius R. 2011 : Technological Transfer From the Mediterranean to the Northern Provinces, *in* Boetto G. *et al*. (dir.) 2011, p. 47-59.

Boetto G., Pomey P., Tchernia A. (dir.) 2011 : *Batellerie gallo-romaine, pratiques régionales et influences maritimes méditerranéennes,* Paris, Aix-en-Provence, Errance/Presses universitaires de Provence (coll. Bibliothèque d'archéologie méditerranéenne et africaine, 9), 191 p.

Ferdière A., Marot E., Trintignac A., Amandry M., Bideau C., Cohen A.-L., Courtois J., De Rose-Evans J., Napoli F. di, Fondrillon M., Giraud B., Guillemard T., Harfouche-Poupet R., Lefeuvre A., Ode B., Noël M., Pierobon-Benoît R., Poitevin G., Poupet P. 2009 : Une petite ville romaine de moyenne montagne, Javols/*Anderitum* (Lozère), chef-lieu de cité des Gabales : état des connaissances (1996-2007), *Gallia*, 66-2, p. 171-225.

Guillier G. 2011 : La grande *villa* d'Aubevoye « Le Chemin Vert » (Eure), premières données de terrain, *in* Bourdon A., Lequoy M.-C. (dir.), *Journées archéologiques de Haute-Normandie, Harfleur, 23-25 avril 2010*, Mont-Saint-Aignan, PURH (coll. Normandie), p. 77-83.

Izarra F. de 1993 : *Le fleuve et les hommes en Gaule romaine*, Paris, Errance (coll. Les Hespérides), 239 p.

Lebret P. 1995 : *Site archéologique de l'échangeur de la Basse Villette, Louviers (27), étude géologique*, Rapport d'étude C 04670045, Orléans, BRGM Service géologique national, 45 p.

Lepert T. 1995 : *27, Incarville, Val-de-Reuil : bretelle autoroutière de Louviers RN154, Échangeur d'Incarville*, Rapport de sondages, Rouen, ministère de la Culture/DRAC/SRA, n.p.

Lepert T., Cliquet D. 1995 : *27-Louviers « Villette » parcelle cadastrale AC.21a.*, Rapport de sondages, ministère de la Culture/DRAC/SRA, Rouen, n.p.

Lepert T., Paez-Rezende L. 2005 : Aménagements portuaires et fluviaux gallo-romains sur la basse vallée de l'Eure à Incarville (27), *in* Petit C. (dir.), *Occupation et gestion des plaines alluviales dans le Nord de la France de l'âge du Fer à l'époque gallo-romaine, Actes de la table-ronde de Molesme, 17-18 septembre 1999*, Besançon, Presses universitaires de Franche-Comté (coll. Annales littéraires, 786), p. 157-166.

Lequoy M.-C., Guillot B. 2005 : *Rouen*, Paris, Académie des inscriptions et belles-lettres (coll. Carte archéologique de la Gaule, 76-2), 332 p.

Lonchambon C. 2011 : Le chaland du pont romain de Chalon-sur-Saône, *in* Boetto G. *et al*. (dir.) 2011, p. 119-128.

Maisonneuve T. 2015 : *L'emploi de la pierre dans la construction portuaire fluviale en Gaule romaine, approche architecturale et tracéologique des éléments lithiques*, Mémoire de master 2, université de Nantes, 2 vol., 216 p.

Marlier S. 2011 : L'épave Arles-Rhône 3 : étude préliminaire d'un chaland gallo-romain, *in* Boetto G. *et al*. (dir) 2011, p. 131-152.

Paez-Rezende L. 1995 : *Échangeur RN154-A13. Incarville, Eure (27) « Les Prés » & Val-de-Reuil, Eure (27), « Les Clouets »*, DFS de diagnostic, Rouen, Afan, 48 p.

Paez-Rezende L. 1997 : *Échangeur RN154-A13. Bretelle ouest HH'-GG', Incarville, Eure (27), « Les Prés »*, DFS de fouille, Rouen, Afan, 102 p.

Paez-Rezende L. 2015 : *Les vestiges antiques de l'avenue du Général-de-Gaulle, Port-en-Bessin, (Calvados)*, Rapport final d'opération de fouille préventive, Cesson-Sévigné, Inrap Grand-Ouest, 275 p.

Rieth É., Guyon M. 2010 : Les épaves gallo-romaines, *in* Rieth É (dir.), *Les épaves de Saint-Georges, Lyon, Ier-XVIIIe siècles*, Paris, CNRS Éditions (coll. *Archaeonautica*, 16-1), p. 35-47.

Rieth É., Guyon M. 2011 : Les chalands gallo-romains du parc Saint-Georges, *in* Boetto G. *et al*. (dir.) 2011, p. 89-101.

Van Holk A. 2011 : Recent research on roman shipfinds from the Netherlands, *in* Boetto G. *et al*. (dir.) 2011, p. 31-44.