



**HAL**  
open science

## Quinze kilomètres à pieds...Un réseau de villes planifié au nord de la Seine il y a 2000 ans

Jerome Spiesser

► **To cite this version:**

Jerome Spiesser. Quinze kilomètres à pieds...Un réseau de villes planifié au nord de la Seine il y a 2000 ans. 2021. hal-03895917

**HAL Id: hal-03895917**

**<https://hal.science/hal-03895917v1>**

Submitted on 13 Dec 2022

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

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

# Quinze kilomètres à pieds...

PAR JÉRÔME SPIESSER · 06/07/2021

## Quinze kilomètres à pieds...

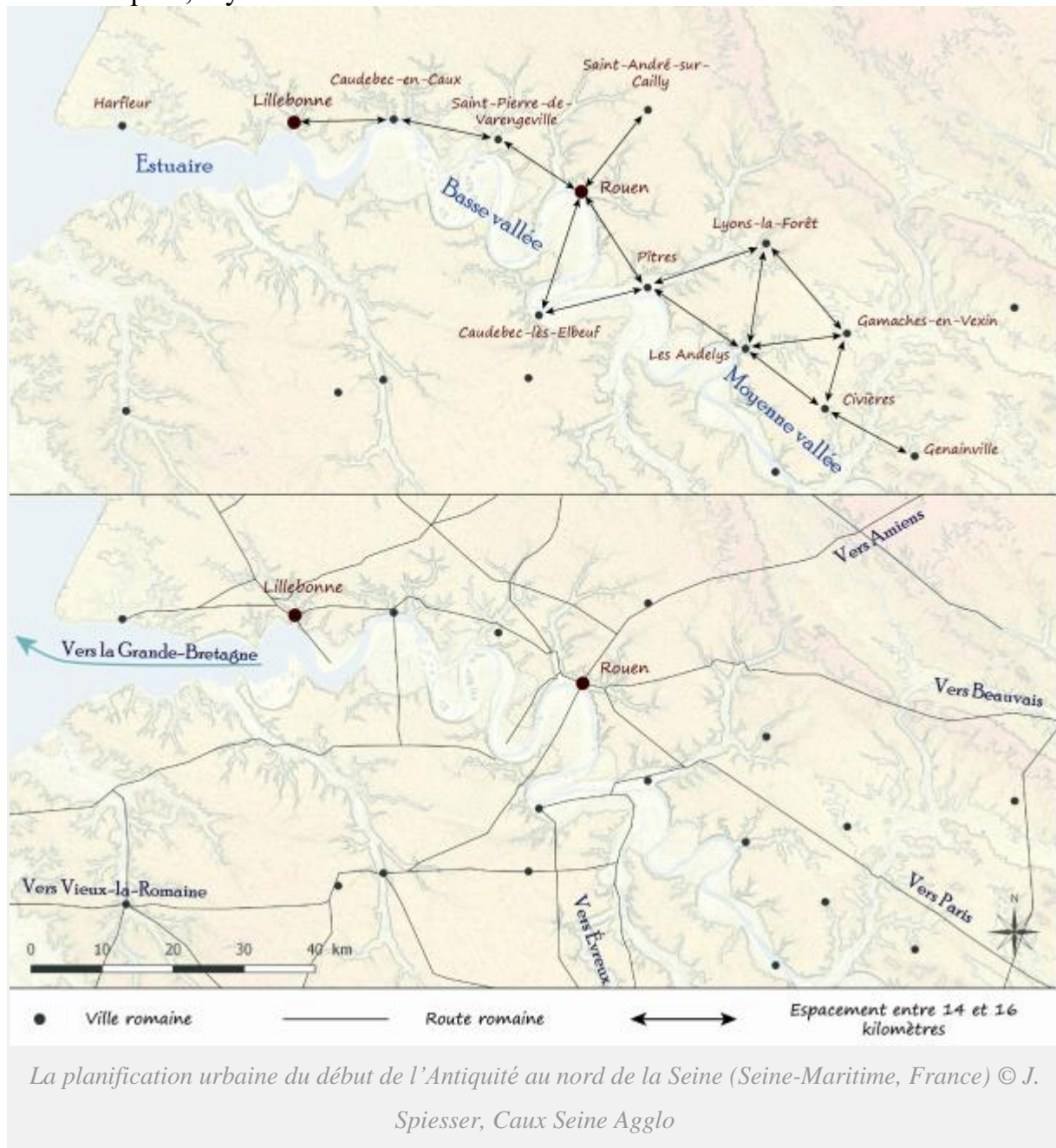
Un réseau de villes planifié au nord de la Seine il y a 2000 ans !

L'homme a toujours voyagé, poussé par sa curiosité ou son désir de faire fortune. Dans l'Antiquité, des échanges ont lieu à travers toute l'Europe, comme en atteste régulièrement l'archéologie par la découverte d'objets venus de lointains territoires. Les sites archéologiques de Normandie recèlent par exemple de l'ambre venu de baltique, du plomb ayant traversé la Manche, des amphores de la région de Séville ou des verreries de Méditerranée orientales (Spiesser 2020, 168). Comme le Rhin ou la Loire, la Seine était l'un des principaux axes commerciaux de Gaule, liaison entre la Méditerranée et les précieuses ressources du nord de l'Europe, le plomb, l'étain ou l'ambre par exemple. Les cours d'eau permettaient en effet de faire des économies sur le coût du transport, en comparaison de routes terrestres. C'est en tout cas ce que suppose Strabon au début du I<sup>er</sup> siècle après J.-C., lorsqu'il indique que les difficultés de navigation sur le Rhône engagent dans ce cas à privilégier le voyage par voie terrestre (Strabon, *Géographiques*, IV, 1, 14).

Avec le Rhin, la Seine est le principal axe commercial vers ces précieuses ressources du nord de l'Europe. Naviguer sur la Seine est d'autant plus facile sur la moitié amont du fleuve où son cours est relativement rectiligne, qu'il est long et compliqué à partir de Paris, puisqu'il forme de nombreuses boucles. Cela est surtout le cas au niveau de la basse vallée de la Seine où il nécessite d'emprunter sept boucles. Pour parcourir les 50 derniers kilomètres, il faut ainsi naviguer sur 125 kilomètres et respecter les horaires de marées qui alternent le sens du courant. Marcher jusqu'à l'estuaire est alors une option à considérer, mais celle-ci ne s'imposait pas comme une évidence puisqu'il faut franchir les nombreuses vallées secondaires encaissées d'environ 100 mètres de dénivelés.

Le développement de la recherche archéologique depuis la fin du XX<sup>e</sup> siècle a renouvelé notre vision des réseaux de circulation autour de la Seine, non par la découverte de route, mais de villes antiques dont les vestiges et édifices sortent de l'oubli. Gamaches-en-Vexin, Civières, Pîtres, Saint-Pierre-de-Varengeville sont des noms encore méconnus des archéologues. Il s'agit pourtant de véritables agglomérations, attestées par la découverte de théâtre antique, de thermes publics...

À chaque fois, le constat est le même, les chercheurs ne retrouvent aucun vestige antérieur à l'époque romaine. Seuls Caudebec-en-Caux, Pîtres et peut-être Caudebec-lès-Elbeuf ont livré des indices de la fin de la Protohistoire. La dizaine d'autres agglomérations présentes autour de la basse vallée de la Seine semble toutes créées *ex nihilo*, à la période augustéenne. Plusieurs dizaines de fouilles ont eu lieu dans les villes de Rouen et de Lillebonne, mais rien n'est antérieur au début de l'Antiquité, il y a 2000 ans.



Ce n'est qu'en prenant de la hauteur, que l'organisation de ce territoire à l'époque romaine révèle ses secrets. Autour de la basse vallée de la Seine, toutes les villes antiques sont en effet espacées entre 14 et 16 kilomètres, formant d'ailleurs un alignement au nord de la Seine. L'hypothèse d'une planification urbaine autour de la vallée de la Seine au début de l'Antiquité fait son chemin dans la communauté scientifique (Spiesser 2018, 243). Ce réseau reprend la route antique la plus connue de la région, la fameuse « Chaussée Jules César ». Elle reliait autrefois Lutèce (Paris) à l'estuaire, offrant une alternative terrestre aux boucles de la Seine. L'espacement des villes d'environ 15 kilomètres fait de plus écho aux récits des voyages d'Eudes Rigault, archevêque de Rouen au XIII<sup>e</sup> siècle. Ces écrits retracent jour après jour les différents itinéraires qu'il emprunte lors de ces 23 voyages entre Rouen et Paris. En moyenne, il parcourt 28 kilomètres par jour, distance légèrement inférieure aux 33 kilomètres que son convoi sillonne quotidiennement lors de son expédition jusqu'à Rome (Ouzoulias 1991, 12).



*Dauphin en verre recouvert de paillettes d'or, produit en Méditerranée et retrouvé à Lillebonne (Seine-Maritime, France) © A. Huon, coll. Musée Juliobona*

Le déplacement quotidien d'un convoi de marchandises par voie terrestre était à cette époque d'environ 30 kilomètres. Il apparaît donc probable que la planification urbaine du début de l'Antiquité avait pour objectif d'optimiser les déplacements dans ce secteur, peut-être pour doper les relations commerciales. Chaque personne

pouvant ainsi faire un aller-retour jusqu'aux villes périphériques en l'espace d'une journée. Le point d'orgue de ce réseau de villes est *Juliobona* (Lillebonne), port de l'estuaire de la Seine, au croisement des routes terrestres, fluviales et maritimes.

**Jérôme Spiesser,**

**Chargé d'études en archéologie – Caux Seine Agglo, UMR7041 ArScAn,  
équipe Archéologies environnementales**

**Pour aller plus loin.**

Ouzoulias (P.) 1991, « Étude Rigaud et le « Vieux chemin » Paris-Rouen », dans Guisenier (J.) (dir.), *Matière et figure*, Paris, La documentation française, collection études et travaux 3, 1991p.17-45

Spiesser (J.) 2018, *Impacts d'une réorganisation des réseaux commerciaux sur l'occupation rurale. Les cités antiques de la basse vallée de la Seine*. Thèse de doctorat, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.

Spiesser (J.) 2020, *Lillebonne. Promenade archéologique de la préhistoire au XIXe siècle*. Éditions Snoeck, Gand.

Sources anciennes

STRABON, *Géographie, livres III-V*, éd. et trad. LASSERRE (Fr.), Les Belles Lettres (CUF, série grecque), Paris, 1966