

## L'analyse d'un réseau routier

Fiche **QUESTIONS SUR...** n° 13.01.Q09

juillet 2022

**Mots clés : réseau routier - itinéraire - tracé - modelé - transmission**

Les réseaux routiers sont fondamentaux en ce qu'ils dessinent l'ossature des parcellaires et contribuent à fixer les habitats. Leur étude a connu une évolution marquée : en quelques décennies, on est passé des analyses qui privilégiaient les voies romaines et négligeaient le reste des informations à une prise en compte de la globalité des réseaux.

Le principe est de considérer que le réseau contient en lui-même des indices de sa propre histoire, parce qu'il est l'objet de transmissions. De là l'invention de méthodes et de techniques adaptées, comme la distinction entre itinéraires et tracés, la recherche d'anomalies au sein de réseaux locaux, le classement numérique des pôles selon le nombre de voies qu'ils concentrent, la grille rhomboïdale. Ces méthodes confortent le constat des logiques d'échelle dont les réseaux routiers sont le lieu : locale, régionale et supra-régionale.

### De la route monument...

La recherche sur le réseau routier antique – théorisée très tôt grâce à l'existence de sources littéraires et épigraphiques – a privilégié une approche monumentale de la route au détriment du réseau, portée par deux disciplines : la topographie historique et l'archéologie classique.

Les voies anciennes ont été traitées dès la Renaissance comme un chapitre obligé des travaux de topographie historique. Elles apparaissaient couramment dans les monographies régionales des érudits des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles : dans son *Recueil d'Antiquités* (1752-1767), le comte de Caylus décrit un grand nombre de voies romaines à partir d'observations directes et minutieuses sur le terrain, notamment des relevés des ingénieurs des Ponts et Chaussées. Le XIX<sup>e</sup> siècle, avec les sociétés savantes naissantes, fut une période très féconde dans la publication d'articles et de synthèses régionales ou départementales sur les routes antiques. Les savants utilisaient les témoignages des agents voyers, ainsi que les relevés topographiques exécutés à partir de 1817 pour la confection de la carte d'État-major. En 1858, un recensement des itinéraires et des bornes milliaires fut entrepris par la *Commission de topographie des Gaules*, instituée par Napoléon III.

Dans ces travaux, les réflexions s'inspiraient également des textes classiques ; l'accent était mis sur les routes d'origine prestigieuse citées dans ces sources, puis sur les vestiges monumentaux les plus apparents : bornes milliaires monumentales, stations routières, ponts, superstructures. La terminologie et le classement des voies étaient développés à partir des textes ou des inscriptions sur les bornes milliaires.

Le poids de la Table de Peutinger dans ces approches monumentales est majeur.

La Table de Peutinger (cf. *Figure 3* en page 4)

On appelle ainsi une représentation réalisée au XIII<sup>e</sup> siècle, et qui serait la copie d'une carte du IV<sup>e</sup> siècle ; elle porte le nom de Konrad Peutinger, qui l'a possédée au XVI<sup>e</sup> siècle. C'est un document exceptionnel, mais fortement codé puisque la carte s'adapte à un rouleau de parchemin de 6,80 m de long sur seulement 34 cm de large ! On pense que c'est une représentation du *cursus publicus* (la poste et la transmission des informations officielles dans l'Empire).

Depuis la publication de *L'Histoire des grands chemins* de Nicolas Bergier en 1622 (seulement 25 ans après la première publication de la Table de Peutinger), on a voulu y voir la carte des grandes routes pavées, et on a eu la tentation d'en faire une lecture topographique et monumentale, représentant le réseau physique ; alors qu'il s'agit plus probablement d'un graphe (série de pôles reliés par des traits théoriques symbolisant une relation) : la Table de Peutinger n'indique que des directions générales, et non des tracés précis.

## ...au réseau routier

Ces dernières années, les études archéogéographiques ont défini le réseau routier comme étant un faisceau de tracés mobiles à moyenne et grande échelle, mais présentant une certaine pérennité à l'échelle des itinéraires régionaux. Le trafic routier s'appuie sur une structure matérielle complexe, assurant la résilience du système à petite échelle. En croisant la modélisation des réseaux et la reconstitution de leur réalité matérielle, on comprend mieux leur dynamique dans le temps à travers la concurrence entre les pôles.

C'est dans les années 1990 qu'un saut conceptuel a été franchi, lorsque la recherche a commencé à porter sur l'ensemble du réseau plutôt que sur des axes prédéterminés par l'analyse des sources antiques.

Dans le pays de Vaud, Éric Vion propose de raisonner sur l'ensemble du réseau observable sur les plans contemporains plutôt que sur la somme de tronçons reconnus par la fouille ou les sources historiques. Pour la première fois, l'analyse traite le réseau actuel comme un ensemble et ne se contente plus d'y discerner quelques axes remarquables ; des tris graphiques ont permis de dégager des faisceaux de voies complexes s'organisant en itinéraires. L'intérêt de cette démarche est de donner une localisation géographique précise des tronçons et d'observer la complexité du réseau dans le temps. Sur ce modèle, plusieurs études ont été réalisées dans diverses régions de France : Sénonais, Beauce, Tricastin.

## Itinéraires et tracés

Dans la recherche classique, on confond souvent itinéraire et tracé, comme il l'a été expliqué pour la Table de Peutinger. La mise en évidence de faisceaux complexes, associant plusieurs trajets pour un itinéraire, montre au contraire qu'il faut dissocier les deux notions d'itinéraire et de tracé. On peut d'ailleurs distinguer trois niveaux dont l'articulation produit la dynamique des réseaux routiers dans le temps :

- L'*itinéraire* correspond au flux de circulation entre deux pôles importants (villes, ponts, cols, péages, points de ruptures de charge, etc.), empruntant des tronçons de voies différents, coexistant ou se déplaçant dans le temps. Les études archéogéographiques montrent une grande pérennité des itinéraires de l'Antiquité, voire de la protohistoire jusqu'à aujourd'hui.
- Le *tracé* matérialise le flux au sol. Il associe des tronçons disparates d'origines très différentes. Les tracés conservent rarement leur fonction de grand parcours depuis l'Antiquité jusqu'à aujourd'hui.
- Le *modèle* joue alors un rôle déterminant dans cette relation dynamique entre forme, fonction et statut de la voie. Forme construite de la voie, il autorise un certain type de viabilité et de fonctionnement du tracé ; ses réfections sont constantes en fonction de l'usure et de l'évolution technique des moyens de locomotion. Lors des fouilles, on perçoit bien les recharges et reprises.

C'est au niveau des tracés et du modèle que se joue la résilience du réseau, dans sa capacité à transformer des formes préexistantes dans une réadaptation incessante des fonctions. De l'articulation des trois niveaux – itinéraire, tracé et modèle – naît la dynamique du réseau routier dans le temps.

## Les anomalies des réseaux locaux et les classements numériques

Pour analyser un réseau routier dans sa globalité, il a fallu inventer des méthodes et des techniques adaptées à l'objet. La recherche des anomalies apparaissant dans les réseaux locaux en fait partie.

En cartographiant des réseaux locaux de voies et de chemins, à partir de cartes topographiques détaillées, le chercheur est conduit à mettre en évidence des tronçons dont le tracé présente en quelque sorte une anomalie, discordance ou individualité<sup>1</sup>, par rapport à la logique souvent radiale des réseaux locaux se diffusant depuis les pôles villageois. La séparation des réseaux locaux et des anomalies présente alors un réel intérêt, car ces discordances sont le plus souvent les témoins d'une autre strate : la strate supra-locale, celle des chemins de grande communication. C'est alors que la mise en continuité de ces éléments permet de proposer la restitution de certaines voies des réseaux régionaux ou supra-régionaux.

---

<sup>1</sup> Pour le sens à donner à cette notion d'individualité, voir la fiche "13.01.Q06 : Pourquoi faut-il définir des formes intermédiaires dans un parcellaire ?"

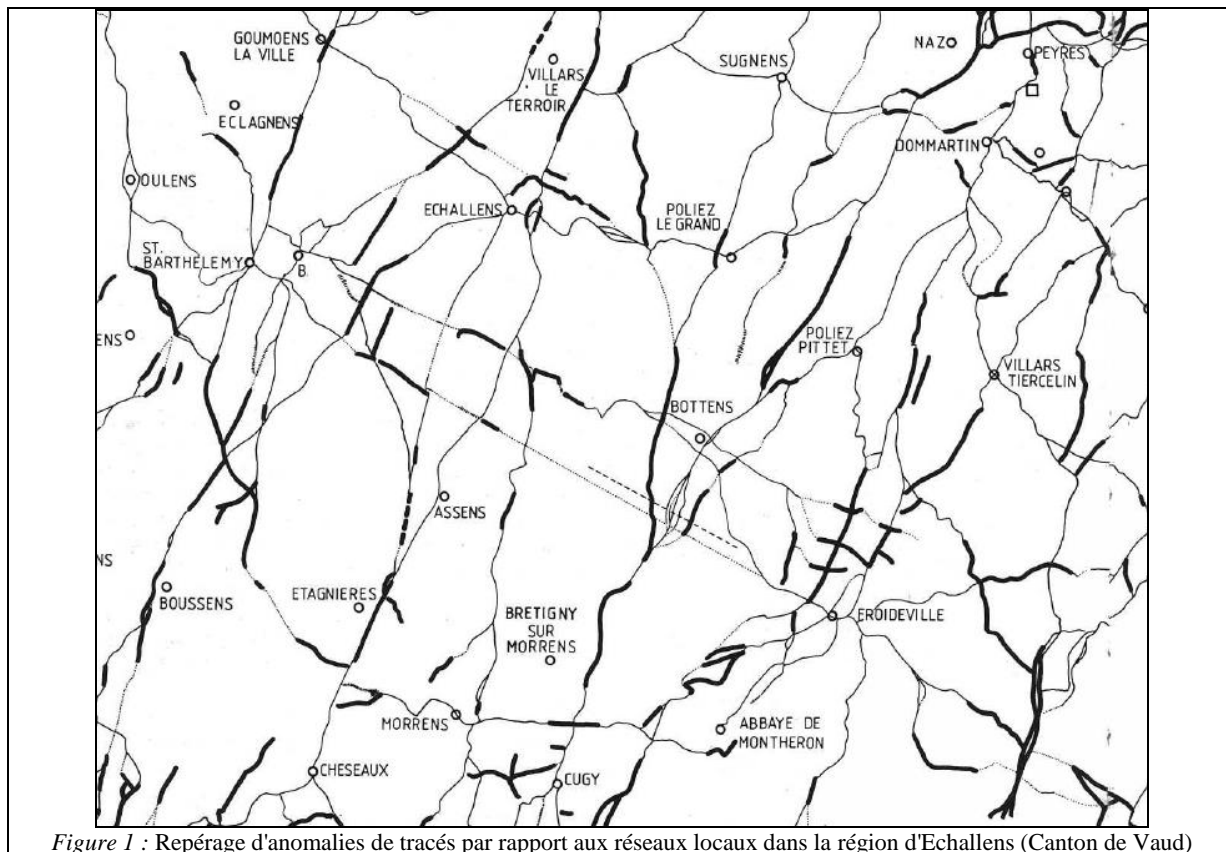


Figure 1 : Repérage d'anomalies de tracés par rapport aux réseaux locaux dans la région d'Echallens (Canton de Vaud)

Le classement numérique des pôles villageois ou urbains, selon le nombre de voies en étoile qu'ils concentrent, est une autre technique. Elle apporte une dimension supplémentaire à la compréhension des fonctionnements résilients d'un réseau routier. Éric Vion a observé que les pôles les plus importants, ceux qui voient converger ou diverger huit voies et plus, déterminent une trame régionale insoupçonnée.

Par exemple, dans le relevé de la Figure 2, on peut aller de Besançon à Montbard en évitant Dijon, ou de Besançon à Langres en évitant Gray.

L'existence de telles liaisons de niveau régional ouvre un champ de recherches intéressantes.

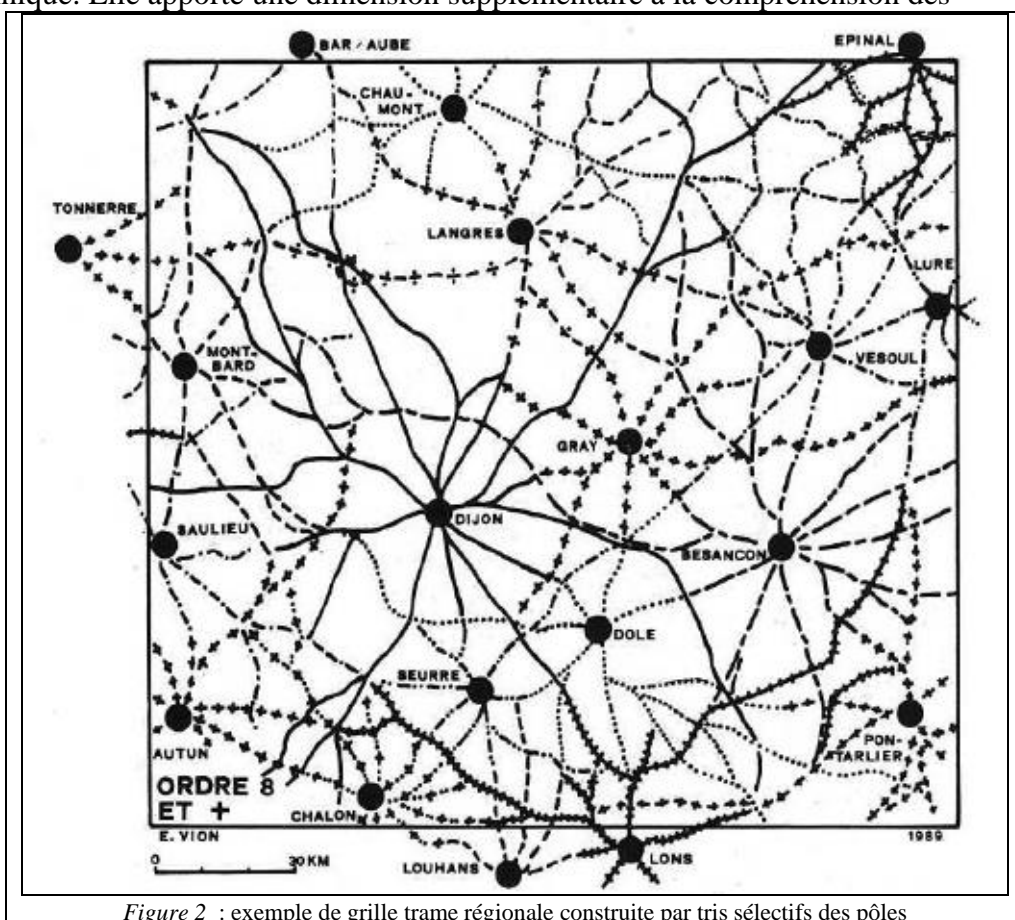


Figure 2 : exemple de grille trame régionale construite par tris sélectifs des pôles

Gérard CHOUQUER, membre de l'Académie d'Agriculture de France

## Ce qu'il faut retenir :

La prise en compte de la globalité d'un réseau routier, et non plus la recherche de voies privilégiées comme les voies romaines, a conduit les chercheurs à mettre au point des méthodes et des techniques qui constituent une véritable archéogéographie de ces réseaux. Il en ressort, comme en morphologie agraire, des attendus nouveaux sur la transmission, la résilience et les mutations des réseaux.

## Pour en savoir plus :

- Sandrine ROBERT et Nicolas VERDIER (dir.) : *Du sentier à la route : une archéologie du réseau viaire*, dossier dans *Les Nouvelles de l'archéologie*, n° 115, 2009. <https://doi.org/10.4000/nda.628>
- Sandrine ROBERT : *Vers un nouveau modèle analytique en archéologie routière*, dans *Voies, réseaux et paysages en Gaule*, *Revue archéologique de Narbonnaise*, Supplément 49, 2021, pp.477-491
- Éric VION : *L'analyse archéologique des réseaux routiers : une rupture méthodologique, des réponses nouvelles*, dans *Paysages Découverts*, I, 1989, p. 67-99. <https://manoma.hypotheses.org/2704> .

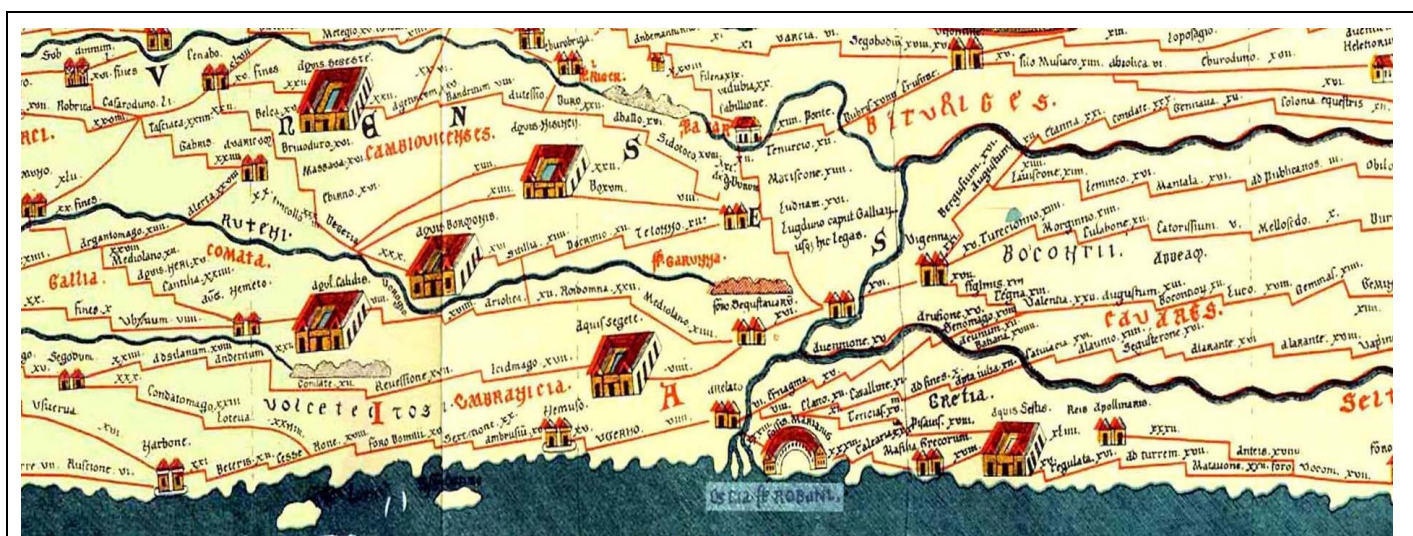


Figure 3 : la Table de Peutinger (ici le Sud-Est de la France) schématise le réseau routier romain