

# Où est passée la voie antique de Lutèce à Lyon ?

## Vers une liaison douce Paris - Lyon

Par JL Eyraud 2017

### ***Résumé et conclusion:***

Après quelques rappels sur l'état de la Gaule préromaine, les réseaux et les moyens de transports de la période gauloise à la période romaine, ce document rassemble les arguments qui permettent d'objectiver le tracé, dans notre région, de la route romaine de Lyon à Lillebonne en passant par Lutèce décrite par les documents anciens.

Cette route fut aussi le chemin de Paris à Rome, chemin suivi par les pèlerins, les ecclésiastiques, les artistes, les diplomates et les militaires de toutes les époques.

Ce document ne prétend pas épuiser le sujet mais propose quelques arguments pour aiguïser l'appétit des chercheurs, éclairer les décideurs.

Qu'on l'on adhère ou non dans le détail aux arguments présentés ici, il est un fait indéniable que cette grande artère économique plurimillénaire passait dans la Seine-et-Marne actuelle.

A notre époque, la retrouver et la faire revivre a un sens au titre de la conservation du patrimoine et de l'irrigation économique du territoire. Son parcours jusqu'en Italie rend éligible sa reconstitution aux subventions européennes au titre « d'itinéraire culturel européen ». Une liaison douce de Paris à Rome permettrait rééquilibrer économiquement les territoires et de contribuer à leur désenclavement. Elle aurait pour caractéristique de relier des villes européennes au bassin de population important par une liaison verte et offre donc un potentiel de fréquentation exceptionnel sur un parcours en grande partie encore préservé.

### ***I- Introduction***

Un rappel des réalités des transports en Gaule avant et après la conquête est nécessaire pour bien fixer le rationnel qui préside à l'établissement d'un trajet : robustesse, matériaux locaux, aléas météo, dénivelés, franchissements, éléments transportés etc. . Dans notre recherche de la Via Oceana en Seine et Marne, nous allons commencer par une approche globale en étudiant, au travers des documents disponibles, le réseau romain en Gaule au début de la conquête, la fonction de cette artère économique qui traversait la Gaule en diagonale puis nous verrons comment elle s'inscrivait dans le territoire de la Seine et Marne et ce que l'on peut en retrouver sur à l'échelle locale de quelques cantons.

## ***II – Généralités sur les transports à l'époque gallo-romaine***

### **1. L'état de la Gaule préromaine**

Avant la conquête, la Gaule est loin d'être un pays sous développé. C'est un pays très urbanisé (l'empire romain s'est arrêté aux frontières du monde urbanisé) où le commerce entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen est florissant (la justification de la reprise de la guerre en -52 av J.C. est l'assassinat de marchands romains). Il y a continuité commerciale et culturelle entre les tribus celtes du continent et celles de l'île de Bretagne, certaines d'entre elles étant même réparties sur les deux rives de la Manche (Atrébates). La vallée de la Seine (voir ci-après les moyens de transport) est donc une voie de commerce international de première importance. Le pays possède un excellent réseau à la fois pour le grand commerce (comme en témoigne dans le cadre militaire la rapidité de déplacement des légions romaines avec leur logistique lors de la guerre des Gaules (50km par jour)) et la desserte locale des productions agricoles.

A noter qu'en -53 av. J.-C. Labienus, établi à Sens, vient chercher à Melun (ville de ses alliés Sénonis) 50 bateaux pour l'aider à attaquer les Parisii et éviter d'être contourné par le fleuve.

Le réseau routier est très complet dans la majeure partie de la Gaule et le tracé ne changera probablement pas beaucoup au cours de la période romaine. César signale seulement que le pays des Belges (Nord-est de la Gaule) est pauvre en routes, ce qui laisse supposer que le reste du territoire est bien pourvu et l'apport romain sur le réseau sous l'Empire se fera surtout dans l'Est pour aider à la mobilité des troupes le long de la frontière germanique. Au début du premier siècle Agrippa institutionnalise un réseau qui compte 80 000 km pour tout l'Empire. Celui-ci n'a pas été construit en 50 ans.

### **2. Les moyens de transport.**

L'attelage des chevaux, s'il n'est pas aussi déficient qu'on l'a dit, n'atteint pas les performances qui seront obtenues au Moyen Age avec l'invention du collier de cheval. Les tonnages transportés sont donc limités. On trouve sur les routes : les piétons, les cavaliers (surtout les fonctionnaires et les courriers qui portent l'information nécessaire à la gestion de l'Empire), les très nombreuses charrettes à deux roues pour la desserte locale ou régionale, le chariot à 4 roues qui ne peut porter de trop lourdes charges (par ailleurs, il semble que les timons ne soient pas directionnels, ce qui limite leur emploi).

La route est donc la voie du transport rapide des personnes, de l'information, de marchandises relativement légères par excellence. Les tracés sont choisis pour présenter des pentes généralement inférieures à 4%. afin d'être compatibles avec les efforts de l'attelage à

la montée et limiter les risques de non maîtrise à la descente.

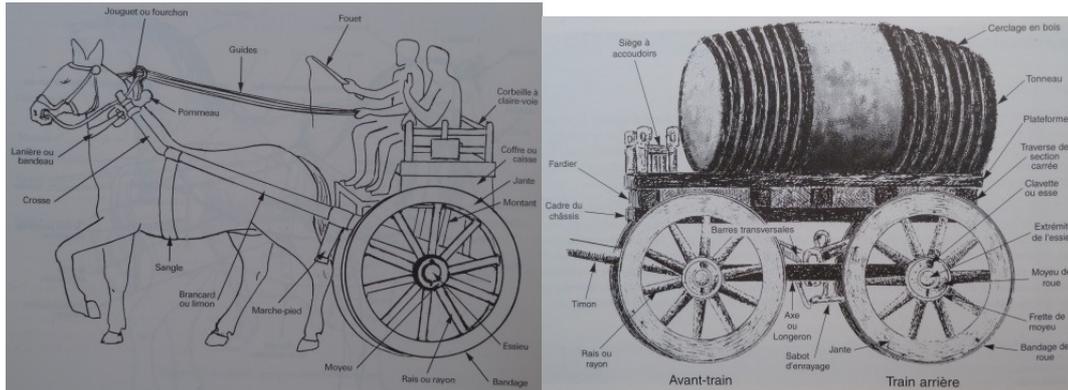


Figure 1 - Dessins de F. Demonsais

Le fleuve est le lieu privilégié du transport des pondéreux. Strabon (au tout début du premier siècle) souligne déjà le caractère heureux de la disposition de fleuves en Gaule qui permettent de relier la Méditerranée à tous les océans, l'océan atlantique et la Manche étant considérés comme un seul océan. La liaison Rhône-Saône-Yonne-Seine vers la Manche et la Bretagne est donc déjà une artère économique essentielle de l'Empire. Bien entendu, les fleuves ne sont pas aménagés et régulés comme maintenant mais les navires transportent plusieurs dizaines de tonnes. Leur régime fluvial plus ou moins à la Loire actuelle avec fortes crues, sécheresse. L'importance de Lillebonne au débouché de cette voie est grande car c'est le port de rupture entre transport fluvial et maritime qui nécessite des vaisseaux plus adaptés pour commercer avec les îles britanniques.

Les fleuves sont donc les voies de commerce à grande échelle et international par excellence et les réseaux routiers principaux les accompagnent.

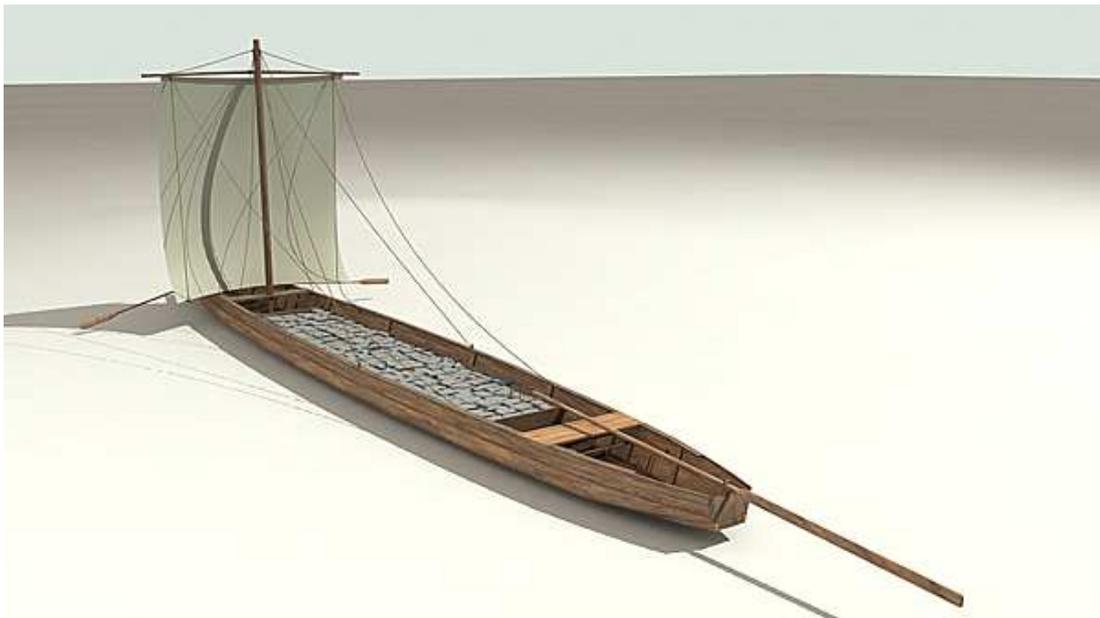


Figure 2 - Bateau de transport fluvial d'époque gallo-romaine – (DAO : G. Coulomb – les Gallo-Romains)

### **3. Le réseau routier de l'antiquité au Moyen Age**

Au cours de ces siècles, l'architecture du réseau fait preuve d'une résilience remarquable. Bien sûr, des liaisons secondaires prennent de l'importance quand certaines villes se développent.

Le réseau est établi de manière à minimiser les traversées de fleuves sur des ponts. Seuls quelques-uns, indispensables et établis dans des endroits très favorables, supportent les voies de grande communication. En effet, ces ouvrages résistent difficilement aux crues de fleuves qui sont encore sauvages et c'est alors une interruption du trafic pendant de nombreux mois, ce qui n'est pas acceptable pour les grandes artères économiques. Le passage à gué est donc utilisé autant que possible (Labiénu fera passer à son armée la Seine par un gué au lieu dit Pet au Diable près de Melun selon certains). Le tracé routier privilégie la traversée de paysages agricoles ouverts et évite les grandes forêts. La sécurité des voyageurs contre les bagaudes et les brigands est mieux assurée ; les fermes constituent des refuges ou des étapes ; la grande route permet également l'écoulement des productions locales vers les villes.

Dans la protohistoire, Melun est une station fluviale de faible importance. La ville se développera plus tard, à l'instar de Paris sur la rive gauche. L'assimilation de Lutèce à Paris est aujourd'hui remise en cause. Les fouilles archéologiques récentes à Nanterre ont mis à jour une ville gauloise très importante dans la boucle de la Seine. La partie Sud de la boucle était protégée par des marais. Il y a des exemples (Bibracte- Autun) de déplacement de quelques kilomètres de villes gauloises à l'époque romaine pour des raisons de capacité d'expansion, de salubrité etc. , les nécessités de la défense étant moins prévalentes au début de l'Empire.

### **4. La confection des routes**

Les ennemis de toute route, c'est toujours le cas l'époque moderne, sont l'eau et le gel. Il faut donc une étanchéité du revêtement et la solution ne sera trouvée qu'avec l'arrivée du macadam à l'époque moderne. La protection contre l'eau se fait donc par un blocage de pierre drainant qui sert également à répartir la charge. Au-dessus, divers matériaux permettent de constituer une bande de roulement relativement égale. Le gel n'est pas un gros problème autour du bassin méditerranéen et on ne trouvera pas dans l'Europe du Nord qui y est exposée les routes dallées du Sud dont la forme canonique est celle de la via Appia à Rome.

Si la structure est la même: blocage drainant et bande de roulement, les matériaux employés sont des matériaux locaux. Les transports de charges lourdes étaient réservés à des biens plus précieux que des pierres que l'on trouvait partout. On cherchera donc en vain dans notre région des voies dallées.

La route comprenait une voie empierrée pour le matériel roulant et deux larges bandes herbeuses de part et d'autre pour les cavaliers et les piétons bordées de 2 fossés de drainage quand nécessaire.

En plus des auberges destinées aux voyageurs et marchands civils, l'Empire a aménagé des étapes avec relais de chevaux pour ses courriers rapides et le déplacement de ses fonctionnaires (*cursus publicus*). Malheur à celui qui utilisait ces infrastructures sans y avoir droit.

Il est avéré que le nom de ces relais, appelés *Mansio*, est très souvent devenu « Maison Rouge », nom que l'on trouve un peu partout en France, eut égard à la couleur des toits de tuiles qui contrastait avec les toits de chaume ou de lauze gaulois. Près de chez nous existe encore "Maison rouge en Brie" au carrefour de la voie qui vient de Pont sur Seine et celle qui va à Provins. Nous y reviendrons.

## 5. Les documents :

Hors sources archéologiques, on peut s'appuyer actuellement sur six documents principaux :

- La Guerre des Gaules et l'épisode de l'attaque des Parisii par Labienus en -52 av. J.-C.
- La table de Peutinger copie moyenâgeuse d'une carte des voies de l'Empire romain daté du IV<sup>e</sup> siècle. Après cette date, nous ne possédons aucune carte des voies avant le milieu du XVII<sup>e</sup> siècle, les cartes jusqu'à cette époque ne comportant que l'emplacement des villes, fleuves et rivières.
- L'itinéraire d'Antonin, une tabulation des étapes dans l'Empire.
- La Géographie de Strabon, géographe grec décédé vers 21 ap. J.-C. . Sa description de la Gaule du Nord et du Nord Ouest est en cohérence avec la Table de Peutinger c'est-à-dire que la Loire, la Seine et le Rhin débouchent à proximité les uns des autres, dans la mer Océane en face des Iles Bretonnes, oubliant la péninsule armoricaine.
- L'ouvrage « La guide des chemins de France » de Charles Etienne daté de 1552 qui donne la liste des étapes sur toutes les voies de France (un peu comme le guide du routard) avec leurs principales caractéristiques.
- Beaucoup plus tardivement, on peut solliciter les cartes établies par les générations Cassini durant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle

Au-delà de ces documents, l'archéologie et la toponymie peuvent être des éléments nécessaires.

Pour compléter cette documentation, il faut s'intéresser à :

- Aux « vies des saints » qui ont évangélisé la région à l'époque Mérovingienne (Nicolas Fourn propose Saint Merri, mort en 700), à Germanus d'Auxerre parti vers l'Angleterre.
- Aux rapports diplomatiques de cette époque.
- Aux récits des voyageurs du Moyen Age et de la Renaissance: Abélard s'est installé à Melun en raison de la commodité de transport offert par la voie romaine. Malheureusement, Montaigne est parti de La Fère pour aller à Rome en passant par la Suisse. Il y a peut-être à chercher chez Rabelais et Du Bellay.

Nous avons donc vu la rationalité due aux contraintes de l'époque dans la géographie du réseau ainsi que les sources documentaires à retenir. Examinons maintenant chacun de ces documents et son apport tant local que global sur l'ensemble de l'itinéraire.

### ***III – La voie d'Agrippa Océane de Lillebonne à Rome***

#### **1. La table de Peutinger.**

Ce document célèbre couvre tout l'Empire romain du IV<sup>e</sup> siècle, de la Perse aux Iles britanniques. En Gaule, il décrit le réseau routier conçu par Agrippa au tout début de l'Empire en s'appuyant très largement sur l'existant gaulois. Il est à noter que sur ce document Paris est encore appelé Lutèce, le nom de Paris ne commencera à faire son apparition que vers 300 après J.-C. La carte est très allongée pour 2 raisons : d'une part le propos de cette carte n'était pas de reconstituer la géographie exacte de l'Empire, mais seulement de donner étapes et distances le long du réseau routier, et d'autre part par la difficulté jusqu'au XVII<sup>e</sup> siècle de mesurer les longitudes. Elle donne les distances en miles romains (1479m) ou en lieues gauloises entre chaque étape

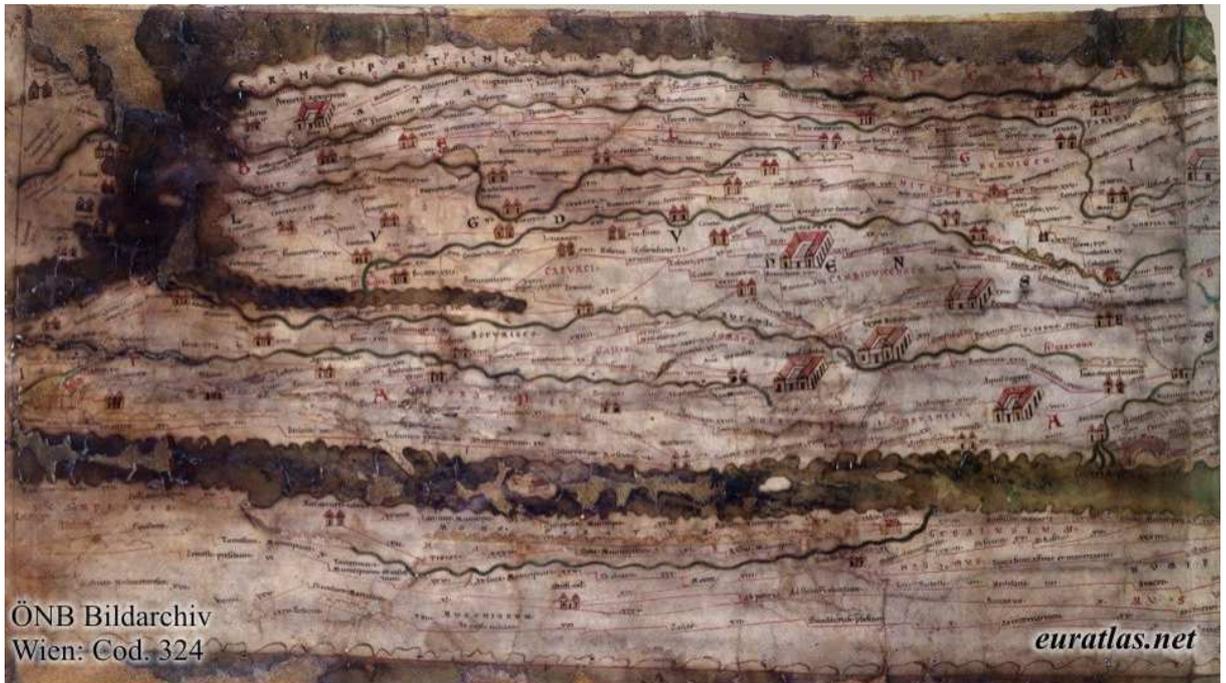


Figure 3 - Extrait de la table de Peutinger centré sur la région de la future Seine et Marne

## 2. La Géographie de Strabon

La vision de l'antiquité est que le Rhin, la Seine, la Loire se jettent dans la mer en face des côtes sud de l'Angleterre. L'Atlantique, la Manche et la mer du Nord sont un même ensemble appelé Océan. La péninsule armoricaine est pratiquement gommée comme on peut le voir plus clairement sur cette carte reconstituée d'après les textes de Strabon. Celui-ci décrit dans sa Géographie (IV,6,11), en parlant de Lyon : « Agrippa l'a choisie pour en faire le point de départ des grands chemins de la Gaule, lesquels sont au nombre de quatre et aboutissent, le premier, chez les Santons et en Aquitaine, le second au Rhin, le troisième à l'Océan et le quatrième dans la Narbonnaise et à la côte massaliotique ».



Figure 4 - Carte reconstituée d'après les textes de Strabon.

### 3. L'itinéraire d'Antonin :

Ce n'est pas une carte mais une table d'étapes. Il recense et décrit 372 voies sur 85 000 kilomètres dans tout l'Empire. Il date plutôt de l'Empereur Dioclétien (III<sup>e</sup> siècle)

Pour notre région, il est assez en accord avec la Table de Peutinger comme le note Nicolas Fourn dans son mémoire de maîtrise.

TP	IA (360, 2 à 361, 1)	IA (384, 10-12)	Correspondance
<b>Aug. Dunum</b>	<b>Augustodunum</b>		<i>Autun</i>
XVIII	m. p. XXXIII, leug. XXII		
<b>Sidotoco</b>	<b>Sidoloucum</b>		<i>Saulieu</i>
XVI	m. p. XXVII, leug. XVIII		
<b>Aballo</b>	<b>Aballone</b>		<i>Avallon</i>
XXII	m. p. XXIII, leug. XVI		
<b>Autessioduro</b>	<b>Autesiodorum</b>		<i>Auxerre</i>
VIII			
<b>Bandritum</b>	IA (382, 1 à 383, 4)		<i>Bassou</i>
XXV			
<b>Agetincum</b>	<b>Agedincum</b>		<i>Sens</i>
	m. p. XIII (= leug.)		
<b>Condate</b>	<b>Condate</b>		<i>Montereau</i>
XV	m. p. XV (= leug.)		
<b>Meteglo</b>	<b>Metledo</b>		<i>Melun</i>
XVII	m. p. XVIII (= leug.)		
<b>Luteci</b>		<b>Luticiam</b>	<i>Paris</i>
XV		m. p. XV (= leug.)	
<b>Brivisara</b>		<b>Briva Isare</b>	<i>Pontoise</i>
<XIII>		m. p. XIII (= leug.)	
<b>Petrum. Viaco</b>	<b>Petromantalium</b>	<b>Petromantalium</b>	<i>Magny-en-Vexin</i>
XII	m. p. XVI (= leug.)		
<b>Ritumagus</b>	<b>Ritumago</b>		<i>Radepont</i>
VIII	m. p. VIII (= leug.)		
<b>Ratumagus</b>	<b>Ratomago</b>		<i>Rouen</i>
	m. p. XIII (= leug.)		
	<b>Loium</b>		<i>Caudebec</i>
	m. p. VI (= leug.)		
<b>Iuliobona</b>	<b>Iuliobona</b>		<i>Lillebonne</i>
X	m. p. X (= leug.)		
<b>Gravinum</b>	<b>Caracotino</b>		<i>Harfleur</i>

Figure 5 - Comparaison de la Table de Peutinger et de l'itinéraire d'Antonin par Nicolas Fourn

*Nota : Nous ne soutenons pas sans démonstration l'assimilation de Meteglo à Melun qui nous paraît abusive, mais nous le voyons plutôt dans la région de Brie-Comte-Robert. On trouve les orthographes Meclcto, Metleto, Mededo, Medeto, Methedo, Mecledo cités par G. Parthey et M. Pinder – 1847 p183 - 2*

Une reconstitution sur une carte moderne du réseau routier romain est donnée par Christine Delaplace et Jérôme France 2016.



Figure 6 - Réseau routier romain au IIe s. (réseau Agrippa) selon C. Delaplace et J. France – 2016

Pour la partie qui nous concerne, le tracé est le suivant :



Figure 7 - La voie de Lutèce à Lyon puis Rome

Une borne miliaire trouvée à Prégilbert entre Auxerre et Avalon est bien connue. Le passage le plus compliqué de cette voie en Gaule est la traversée du Morvan car la route passe alors du bassin Rhône- Saône au bassin Yonne-Seine et donc doit nécessairement emprunter un

seuil. On notera que Julien l’Apostat qui séjourna plusieurs années à Paris au milieu du IV<sup>e</sup> siècle créa une variante plus courte par Château Chinon afin d’accélérer les communications.

La création des tous premiers évêchés est également un excellent marqueur de l’importance des routes commerciales de début de l’Empire. En effet, avant Constantin (début du IV<sup>e</sup> siècle), le christianisme est propagé essentiellement par les marchands romains et grecs le long des voies commerciales les plus fréquentées et les plus importantes. Or au III<sup>e</sup> siècle, les quatre premiers évêchés attestés en Gaule sont Lyon, Paris (cf. St Denis mort en 250), Reims et Trèves. Ces évêchés attestent de la présence des principales artères commerciales.

Après avoir vu le tracé général de la route Océane Rome – Turin – Lyon – Lutèce – Lillebonne, faisons un zoom sur notre zone de Seine et Marne au travers de documents disponibles..

## ***IV- La voie romaine Océane en Seine et Marne***

### **1. La guerre des Gaules**

On peut tirer des arguments du récit de César sur l’attaque des Parisii par Labienus en 52 av. J.-C. Sur le tracé local en Ile de France de la route Lyon -Lutèce.

Labienus était stationné à Sens (pays des Sénons, ainsi que Melun) avec 4 légions lorsque les Parisii se révoltent. Il part les attaquer et prend à Melun 50 bateaux car il veut qu’une partie de ses troupes sécurisent la Seine afin de ne pas être contourné par le fleuve et pris à revers. Au cours de différentes manœuvres, il se retrouve coincé au sud de la Seine avec ses bagages au Nord. Alors, les troupes se déplaçaient avec leur bagage et une logistique qui représentait 30% des effectifs. Il faut bien comprendre que les militaires ne ravageaient pas en permanence les pays traversés alors qu’ils essayaient de les amadouer. La logistique importante des armées de Labienus nécessitait donc une route de bonne qualité au Nord de la Seine, très probablement la route Lutèce-Lyon.

### **2. La table de Peutinger.**

Ce document célèbre est daté du IV<sup>e</sup> siècle et couvre tout l’Epire romain, de la Perse aux Iles britanniques. En Gaule, elle décrit le réseau routier conçu par Agrippa au tout début de l’Empire en s’appuyant tant que possible sur l’existant gaulois. Il est à noter que sur ce document Paris est encore appelé Lutèce, le nom de Paris ne commencera à faire son apparition que vers 300 après J.-C. La carte est très allongée pour 2 raisons : d’une part le propos de cette carte n’était pas de reconstituer la géographie exacte de l’Empire, mais seulement de donner étapes et distances le long du réseau routier, et d’autre part par la difficulté jusqu’au XVII<sup>e</sup> siècle de mesurer les longitudes. Elle donne les distances en miles romains (1479m) entre chaque étape

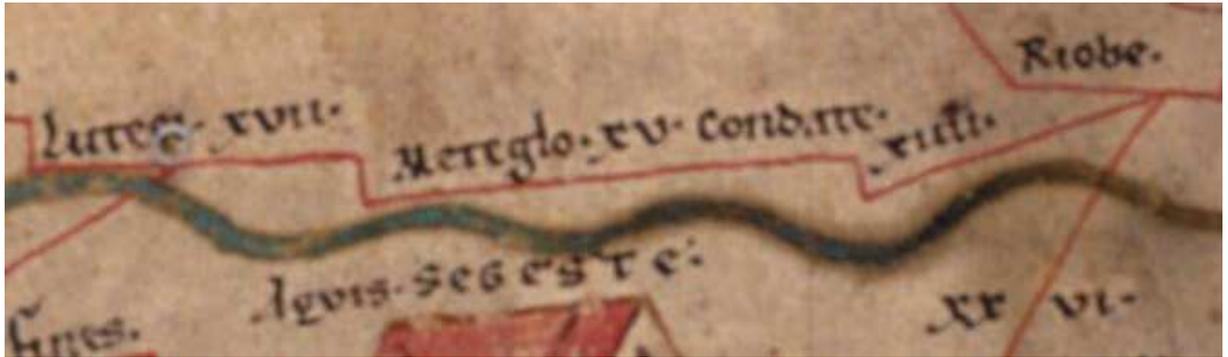


Figure 8 - Extrait de la table de Peutinger centré sur la région de la future Seine et marne

Pour la partie qui nous concerne, nous trouvons Condate (=confluent) qui correspond à la ville actuelle de Montereau et Lutèce reliés par une voie au Nord de la Seine qui passe par une étape nommée Meteglo, également au Nord de la Seine.

Les distances Lutèce-Meteglo et Meteglo-Condate (Montereau) sont respectivement de XVII et XV+XVIII miles.

La distance Lutèce Condate (Montereau) indiquée correspond bien à la distance actuelle.

On a souvent assimilé Meteglo à Melun, ville qui a pris de l'importance politique plus tardivement à la période Mérovingienne. Ce point n'a jamais été justifié. En effet, à mon sens, la toponymie de Melodunum (Melun) est très éloignée de Meteglo. Bien que la carte ne soit pas d'une précision suffisante, elle ne situe pas Meteglo en bord de Seine. De plus, et c'est un argument de poids, la distance Lutèce-Meteglo est donnée pour XVII miles romains, (25 km) ce qui placerait cette étape plutôt vers Brie Comte Robert. Dans tous les itinéraires suivants au cours des siècles on verra que l'on retrouve Brie Comte Robert comme carrefour vers Montereau-Sens et Provins-Troyes. La localisation exacte de cette étape reste donc largement à consolider<sup>1</sup>.

Quoiqu'il en soit, on peut en conclure que la voie romaine décrite sur la carte Rouen- Lutèce- Lyon passe bien au Nord de la Seine qu'elle franchit à Montereau et suit un tracé en pays agricole et ouvert avec une étape entre Paris et Montereau.

### 3. « La Guide des Chemins de France »

Nous devons sauter une dizaine de siècles, mais nous retrouvons notre route au début de la Renaissance, preuve de son utilité et de sa fréquentation.

<sup>1</sup> Le site de Riobé indiqué après Condate, avant le franchissement de la Seine n'a pas été localisé non plus. S'il existe sur la Table de Peutinger, il n'apparaît pas dans l'itinéraire d'Antonin.

Il y eut auparavant l'époque Mérovingienne qui tendait à faire perdurer les grands équilibres économiques romains avec le bassin méditerranéen, l'époque Carolingienne plus orientée vers l'Europe du Nord, les invasions viking, la féodalité et la montée de la royauté française qui a besoin de déplacer de nombreuses troupes rapidement, la guerre de 100 ans, les guerres de religions etc..

Pendant tout ce temps, les besoins routiers ont été constants, leur entretien était une obligation pour les seigneurs et une charge importante pour les paysans soumis à la corvée. Avec toutes les guerres, le réseau a été plus ou moins entretenu mais peu modifié. A partir du XVII<sup>e</sup> siècle seulement, des voies nouvelles sont créées.

La dénomination du document est exacte, le mot guide étant à cette époque du genre féminin. Publié par Charles Etienne en 1552, il donne les étapes à la période de 1500 de tous les chemins importants de France. Comme l'itinéraire d'Antonin, ce n'est pas un document graphique. Il est très précis et infiniment précieux pour retrouver des chemins disparus. Comme dit plus haut, les premières cartes routières ne viendront qu'un siècle plus tard. Il est à noter que, pour l'axe qui nous occupe, les chemins indiqués par « La Guide » correspondent aux voies romaines du tracé que nous avons vu plus haut.

On peut donc conjecturer que le tracé de la plupart des chemins décrits par Charles Etienne a subi peu de modification depuis l'antiquité, les conflits incessants ayant consommé beaucoup d'énergie.

Voici donc l'extrait de « la Guide » qui correspond au secteur Seine-et-Marnais ainsi que la transposition sur une carte moderne :

**Chemins.**

**La conté de Brye annexee a celle de  
Champaigne, ha chemins notables pour  
marchandises, viures, & discours de pays  
a autre, entant que par icelle lon entre en  
la Champaigne & en la Bourgogne.**

**A Brye conte Robert.**

Charenton	ii P.
<i>Commencement de la Brye.</i>	
Creteil	i P.
Boiffy	i P.
La vallee de Gros boys	i P.

**A Montereau fault Yonne.**

Brye conte Robert v. ch.	vi P.
Eury ch.	i P. d.
Limoges	i P.
Sainct Germain	i P.
Suiry b.	ii P. R.
Chastelet	i P.
Valence	ii P.
Montereau, ou fault Yonne. v. ch.	ii P. g.

Figure 9 - Extraits de "La Guide des chemins de France" de Charles Etienne – 1552



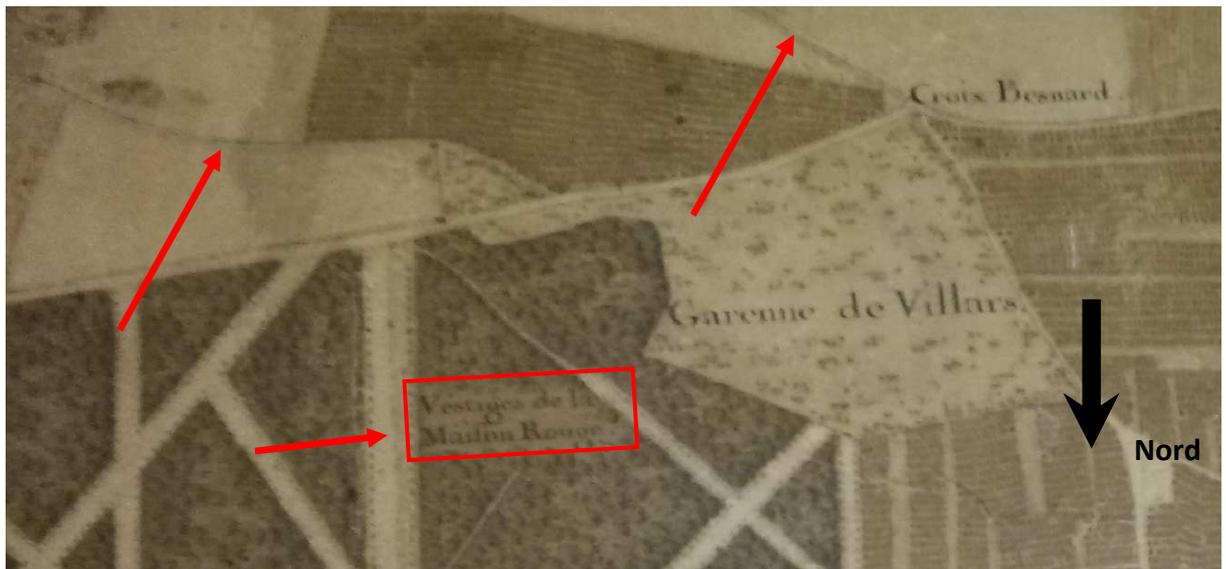
Figure 10 - Restitution cartographique de « la Guide des chemins de France » 1552 par l’auteur

Au XVIe s. , les deux ponts principaux de la route de Paris à Lyon sont toujours situés comme dans l’antiquité, à Charenton sur la Marne et à Montereau sur la Seine. La route privilégiée toujours la rive Nord de la Seine et évite les forêts de Fontainebleau et de Sénart de sinistre réputation. De plus comme l’indique Nicolas Fourn, ce parcours est beaucoup moins « mouillant », le « mont Mesly » au Sud de Charenton rend beaucoup plus étroite et moins risquée le passage de la plaine inondable Marne-Seine. La rive Nord de la Seine est depuis l’époque Gauloise un territoire ouvert, agricole, développé, les fermes s’organisant selon un maillage moyen d’une lieue gauloise. Par cette voie, il n’y a que deux faibles coupures à franchir entre Lutèce et Montereau : l’Almont et l’Yerres. L’Almont se franchit aisément avec une pente raisonnable à Maincy. Le franchissement exact de l’Yerres se fait à l’évidence à Gregy-sur-Yerres sur le bien nommé « pont des romains »<sup>2</sup>. Ce parcours par la rive Nord est

<sup>2</sup> L’ouvrage actuel date en fait du XVII<sup>e</sup> s. mais est largement surdimensionné pour son usage contemporain. Il est exactement situé sur le chemin de Brie-Comte-Robert à Evry le Château, chemin décrit par Charles Etienne. Les pentes d’accès correspondent aux 4% maximum définies plus haut. On peut penser que Fouquet empruntait cette route pour venir du Louvre à son château de Vaux-le-Vicomte.

plus robuste vis avis de toutes les conditions climatiques, dénivelés etc. que celui de la rive Sud qui se situe dans la plaine inondable de la Seine pourvue d'un certain nombre de marais à l'époque antique et au haut moyen age. Cela ne veut pas dire que cette rive était déserte et exempte de chemins, mais elle semble peu appropriée au maintien d'une liaison majeure. La résilience et la persistance de la voie Lutèce – Montereau à travers les ages montre bien son intérêt.

On retrouve sans ambiguïté les noms des villages toujours existants. A Maincy une rue porte encore le nom de rue de Sivry et les anciens cadastres documentent le chemin de Maincy à Sivry en passant par la ferme des Granges qui comporte une partie anciennement fortifiée. Une petite portion de ce chemin existe encore au lieudit « Les Nonettes » au Sud de Maincy, mais il manque absolument d'entretien. Il est toujours inscrit au cadastre de Maincy. Ce chemin traverse la D408 et sa direction coupe la partie Sud Ouest du parc du Château de Vaux le Vicomte. M. Lucas, dans son ouvrage « L'ancien site de vaux le Vicomte » instruit à cet endroit le cas du rachat par Fouquet d'un fief : le « fief de Maison Rouge » afin de constituer le parc du château. Ce fief était, avant l'assemblage par Fouquet du domaine de Vaux le Vicomte, sur le chemin de Maincy à Sivry et a donc été très probablement un relais sur le tracé de la voie romaine. Alternativement, à partir de ce point, le chemin pouvait rejoindre Sivry en coupant au travers de la plaine de la Croix Besnard vers la D605 (Figure 11 - Fragment d'un plan de Vaux le Vicomte de 1755).



**Figure 11 - Fragment d'un plan de Vaux le Vicomte de 1755**

Au Nord de Maincy, il existe un chemin dit « Chemin Perré » documenté par Mr Lucas qui passe devant l'ancien lieudit de Villerne sur le territoire de St Germain-Laxis. Les noms de « Chemin Perré » ou, « Pierré » sont souvent les vestiges de chemins très anciens pouvant remonter à l'époque romaine. Ce chemin existe encore partiellement, une partie ayant été détruite dans les années 80. A Maincy, la rue appelée « Le Pavé de Maincy » dont le nom

entre en résonance avec le lieu-dit « Le Pavé d'Evry » à Evry le Château près du « pont des Romains »<sup>3</sup>. La proposition d'itinéraire que nous faisons ci-après est justifiée par le fait que les voies romaines sont tracées de manière à n'avoir de pentes jamais supérieures à 3 ou 4% pour être compatible avec les moyens de charroi de l'époque..

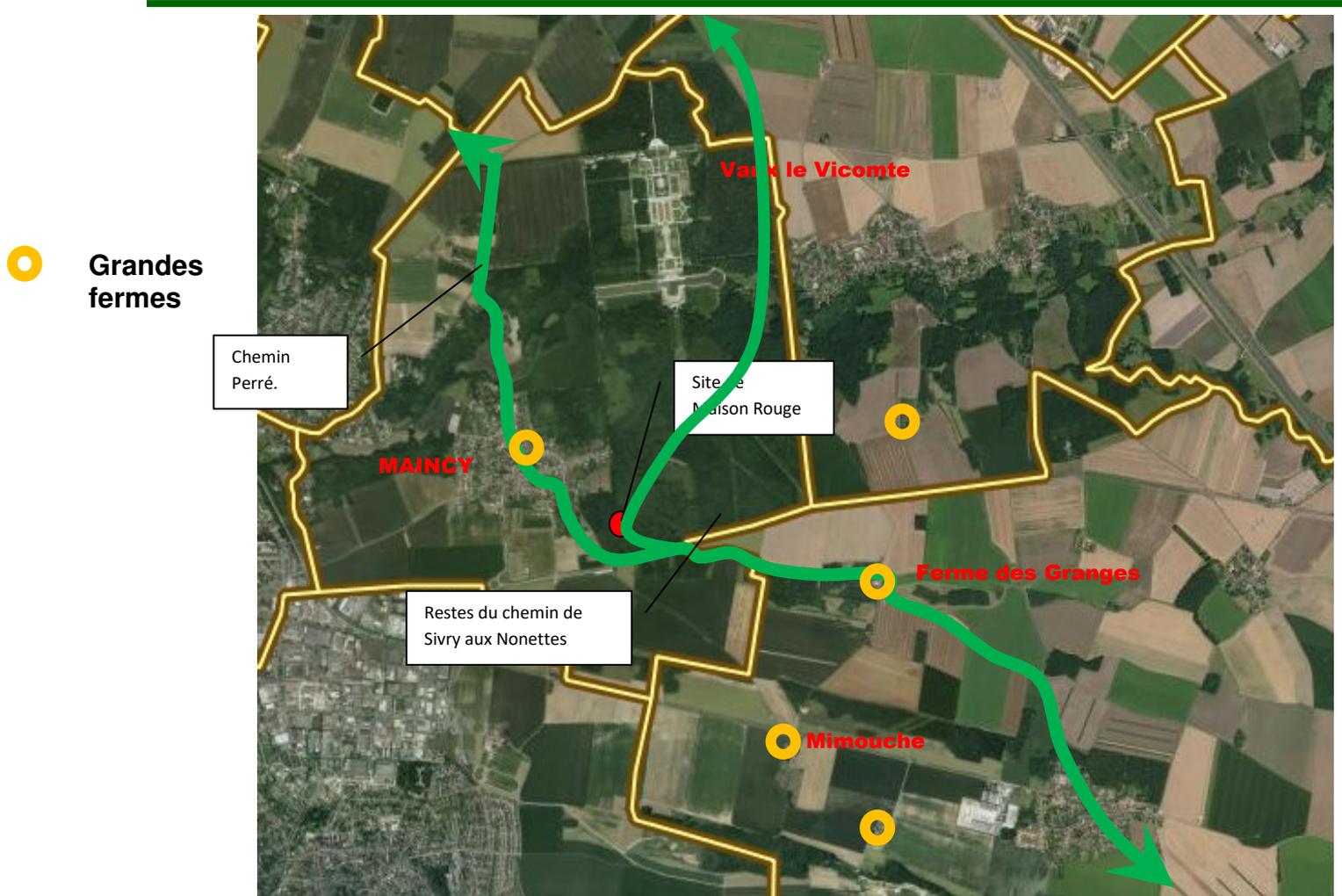


Figure 12 - Proposition de voie antique sur le territoire de Maincy par l'auteur

<sup>3</sup> L'appellation de « pont romain » doit être considérée avec beaucoup de circonspection. Ce n'est pas une indication absolue d'antiquité. Il y a eu entre le 16<sup>e</sup> et le 19<sup>e</sup> siècle une mode de baptiser romain tous les équipements publics d'infrastructure qui étaient robustes et anciens et dont on avait perdu le souvenir des bâtisseurs : ponts, voies etc... . Il en est de même pour les chaussées Brunehaut ou Charlemagne. C'est simplement une indication d'ancienneté.

Les cadastres de Maincy gardent la trace des chemins de l'époque.

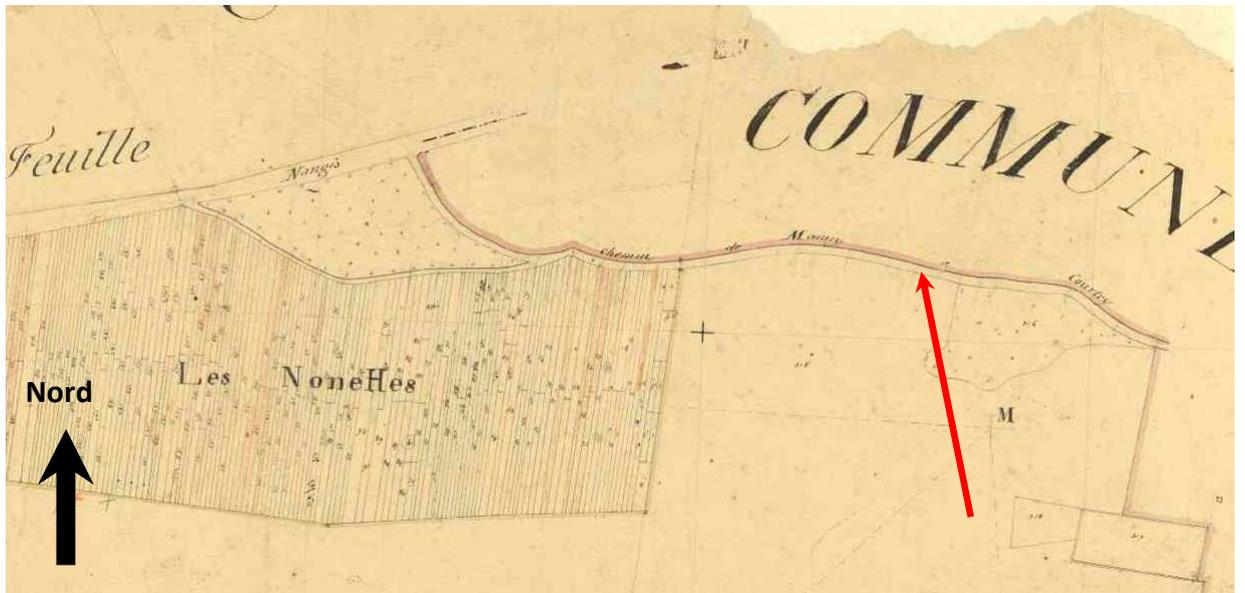


Figure 13 - Cadastre Napoléonien (1826) de Maincy : Chemin de Maincy à Courty puis Sivry passant par la ferme des Granges et l'ancien village disparu de Miilly

#### 4. Les cartes des Cassini

On peut aussi évoquer la carte de Cassini dont le tableau d'assemblage de 1797 donne les grands axes du XVIII<sup>e</sup> siècle : Melun est relié à Paris en rejoignant l'axe Paris Lyon à Brie Comte Robert. On peut conjecturer que, bien plus tôt, cela a été la route suivie par Abélard dont on sait (Régine Pernoud) qu'il a choisi Melun pour sa facilité d'accès depuis Paris par la voie romaine. Seul le parcours Brie Comte Robert – Montereau a changé par rapport au XVI<sup>e</sup> siècle en passant par Nangis qui dessert également Provins puis Troyes en suivant la rive Nord de la Seine, Melun dessert Bourges et Nevers.



Figure 14 - Carte des Cassini (I à V) - tableau d'assemblage de 1797

## 5. La toponymie :

Les noms de « fief de maison Rouge », « Chemin Perré », « le Pavé de » ont déjà été cités ci-dessus. Un gros effort devrait être entrepris par les spécialistes pour documenter précisément le nom de Meteglo de la Table de Peutinger, l'assimilation à la ville de Melun n'ayant jamais été argumentée. Il nous semble que, quoique le nom de Brie Comte Robert soit très récent et ne correspond pas en termes de toponymie, sa localisation géographique est beaucoup plus pertinente. C'est un carrefour vers le Sud Est pour Paris attesté au Moyen Age, jusque sur les cartes de Cassini au XVIII<sup>e</sup> siècle. La route de Melun dessert le Centre : Nemours, Bourges etc.

## 6. L'archéologie

Lors des fouilles de Saint Clément- La Bichère, désormais sous l'échangeur des autoroutes A5, dans la partie Est du territoire de Vers Saint Denis, une Villa romaine a été mise à jour. La cour de la ferme était traversée par un chemin se dirigeant vers l'Est, c'est-à-dire vers ce qui est documenté dans le paragraphe 5 ci-dessus comme étant la route de Paris à Lyon au Moyen Age.

On a dit plus haut que les gués étaient aménagés et privilégiés par rapport aux ponts car fournissant un passage alternatif plus robuste lors d'intempéries sur le bassin versant. Il existe encore un tel gué à Soignoles, à proximité du tracé de la route du Moyen Age. Il serait très intéressant d'essayer de dater ce genre d'ouvrage.



Figure 15 Traces de bâtiments et de chemins entre Maincy et Brie Comte Robert – photo de l'auteur

Pour la prospection, la photographie aérienne est devenue incontournable. Il y a encore beaucoup à trouver en utilisant des méthodes archéologiques rigoureuses qui utilisent les techniques de la police scientifique. Les communes et les pouvoirs publics se doivent de prendre en compte ces pépites enfouies lors des travaux d'aménagement et d'urbanisation.

## ***V - En guise de conclusion (provisoire) :***

La voie Romaine de Lutèce à Lyon et ses prolongements vers Lillebonne / Harfleur d'une part et l'Italie (Turin) d'autre part, se déroulent sur plus de 1100 km. La bibliographie, la géographie, la topologie, la logique des réalités des transports militent tous pour un tracé au Nord de la Seine. Au-delà de l'architecture générale de la voie, ce mémoire ne peut prétendre éclairer en détail qu'un minuscule tronçon autour du village de Maincy et à le situer dans un cadre global en souhaitant attirer l'attention du public et des décideurs économiques locaux, régionaux et si possible nationaux sur l'intérêt historique, touristique et économique de la préservation et de la mise en valeur de ce bien commun. Le fait qu'il concerne d'une part un bassin de population aussi important que Paris et l'Île de France et, d'autre part des territoires magnifiques quelques peu isolés conduit à penser que sa mise en valeur en tant que liaison verte a un sens économique pour les uns comme pour les autres, tous étant en recherche de relais de croissance.

Après une approche qui s'est voulue la plus globale possible, c'est maintenant aux politiques de fédérer et promouvoir une démarche sur l'ensemble de la voie et à chacun des « propriétaires » de tronçons d'agir localement pour la résurrection de son patrimoine. Il reste du travail à accomplir.

Septembre 2017

## **Remerciements :**

Cette étude a été grandement favorisée par les sources bibliographiques et les conseils fournis par :

- Mme Laneluc du service archéologique de la ville de Melun, sous l'égide de M Vogel, Maire de Melun.
- Mme et M Loudet de la bibliothèque de Maincy

Et également nous devons un grand merci à Michel Lucas dont l'œuvre nous a été d'un secours inestimable.

# Table des matières

Où est passée la voie Romaine de Lutèce à Lyon ? .....	1
Vers une liaison douce Paris - Lyon .....	1
<i>Résumé et conclusion:</i> .....	1
I- Introduction .....	1
II – Généralités sur les transports à l’époque gallo-romaine .....	2
1. L’état de la Gaule préromaine .....	2
2. Les moyens de transport.....	2
3. Le réseau routier de l’antiquité au Moyen Age .....	4
4. La confection des routes.....	4
5. Les documents : .....	5
III – La voie d’Agrippa Océane de Lillebonne à Rome .....	6
1. La table de Peutinger .....	6
2. La <i>Géographie</i> de Strabon .....	7
3. L’itinéraire d’Antonin : .....	8
IV- La voie romaine Océane en Seine et Marne.....	11
1. La guerre des Gaules.....	11
2. La table de Peutinger .....	11
3. « La Guide des Chemins de France » .....	12
4. Les cartes des Cassini .....	17
5. La toponymie : .....	18
6. L’archéologie.....	18
V - En guise de conclusion (provisoire) :.....	19
Remerciements : .....	20
Table des matières .....	21
Table des figures.....	22
Bibliographie.....	22

## Table des figures

Figure 1 - Dessins de F. Demonsais .....	3
Figure 2 - Bateau de transport fluvial d'époque gallo-romaine – (DAO : G. Coulomb – les Gallo-Romains).....	3
Figure 3 - Extrait de la table de Peutinger centré sur la région de la future Seine et Marne .....	6
Figure 4 - Carte reconstituée d'après les textes de Strabon. ....	7
Figure 5 - Comparaison de la Table de Peutinger et de l'itinéraire d'Antonin par Nicolas Fourn.....	8
Figure 6 - Réseau routier romain au IIe s. (réseau Agrippa) selon C. Delaplace et J. France – 2016 .....	9
Figure 7 - La voie de Lutèce à Lyon puis Rome.....	10
Figure 8 - Extrait de la table de Peutinger centré sur la région de la future Seine et marne .....	12
Figure 9 - Extraits de " <i>La Guide des chemins de France</i> " de Charles Etienne – 1552.....	13
Figure 10 - Restitution cartographique de « <i>la Guide des chemins de France</i> » 1552 par l'auteur .....	14
Figure 11 - Fragment d'un plan de Vaux le Vicomte de 1755 .....	15
Figure 12 - Proposition de voie antique sur le territoire de Maincy par l'auteur .....	16
Figure 13 - Cadastre Napoléonien (1826) de Maincy : Chemin de Maincy à Courty puis Sivry passant par la ferme des Granges et l'ancien village disparu de Miilly.....	17
Figure 14 - Carte des Cassini (I à V) - tableau d'assemblage de 1797 .....	17
Figure 15 Traces de bâtiments et de chemins entre Maincy et Brie Comte Robert – photo de l'auteur .....	18

## Bibliographie

**Charles Etienne** *La guide des chemins de France* - 1552 – document BN  
ark:/12148/bpt6k102662d

La table de Peutinger : URL [

[http://www.euratlas.net/cartogra/peutinger/1\\_gallia/gaule\\_6\\_2\\_fr.html](http://www.euratlas.net/cartogra/peutinger/1_gallia/gaule_6_2_fr.html)

**Michel Lucas** « *L'ancien site de Vaux le Vicomte* » ed. Amateis - 1988

**Gérard Coulomb** *Les voies romaines en Gaule* — éd. Errance - 2009

**Christine Delaplace, Jérôme France** *Histoire des Gaules* - éd. Armand Collin - 2016

*La navigation fluviale en Gaule romaine* - URL [ <http://www.e-stoire.net/article-la-navigation-fluviale-en-gaule-romaine-1-2-109184574.html> ]

**F. Demonsais** *Les véhicules de l'Antiquité romaine* — URL : [<http://www.e-stoire.net/article-les-vehicules-de-l-antiquite-romaine-79529584.html>]

**Nicolas Fourn** *La voie romaine Paris - Melun dans l'antiquité - Mémoire de Master 2* - dirigé par M. Paul Van Ossel - Université Paris X – Nanterre - 2008

**Pierre Geslin** *La Brie Gallo-Romaine* éd : Amateis

*Carte archéologique de la Gaule : La Seine et marne : 77/1 et 77/2*

*Le passé Francilien* - Archéologie aérienne – DRAC IdF

*L'archéologie aérienne en France* – Le passé vu du ciel

*Dossiers de l'Archéologie* no 343 fév 2011

*L'Archéologue* no 28 fév—Mars 97

*Les voies romaines* Histoire et Archéologie - No 67 Octobre 82

**Pierre Hermann** *Itinéraires des voies romaines de l'Antiquité au Moyen Age* —éd. : Errance 2007

**Oswald A. W. Dilke** *Les arpenteurs de la Rome antique* —éd. : APDCA 1995

**Stéphane Gendron** *La toponymie des voies romaines et médiévales/ Les mots des routes anciennes* — éd. : Errance 2006

**Raymond Chevalier** *Les voies romaines* — éd. : Picard 1997

**Nicolas Bergier** « *Histoire des grands chemins de l'Empire Romain* » 1622.

**Michel Lucas** *Les Revues d'Histoire des amis du Vieux Maincy* – fascicules de 1979 à 1991 – Nombreux articles.

**J. Fortin** *Le Village Maincy les Melun et le château de Vaux le Vicomte* par - 1927

**Strabon -Traduction Amédée Tardieu** - *Géographie* — Hachette – 1867

**Conseil Général des Hauts de Seine Collectif** *Nanterre et les Parisii* – Cahier pédagogique 2007-2008 — mairie de Nanterre – URL : [[http://histoire-nanterre.org/wp-content/uploads/2016/11/Cahier\\_pedagogique\\_Nanterre\\_Parisii.pdf](http://histoire-nanterre.org/wp-content/uploads/2016/11/Cahier_pedagogique_Nanterre_Parisii.pdf)]

**Lorant Deutsch** – *Hexagone* – 2015

**Collectif Musée de Melun, DAHIF, GRAM et ACAME** *Melun au temps de Rome* -  
Exposition 1990 par le Musée de Melun - - avec le concours de la

**G. Parthey et M. Pinder** *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum ex libris  
manvscriptis ediderunt*– 1847 - p183

.....