# L'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA VILLE

#### A. LES QUADRILLAGES URBAINS

La ville romaine est ordonnée suivant un schéma géométrique simple de voies établies orthogonalement les unes par rapport aux autres. C'est à F. Vasselle que revient le mérite d'avoir mis en évidence les grandes lignes directrices de ce quadrillage urbain, véritable filet aux mailles régulières dans lequel s'inscrivait l'habitat antique. En effet par simple report sur un plan de la ville moderne des vestiges de chaussées romaines, d'empierrements à grande profondeur signalés par Ch. Pinsard et E. Bienaimé, ou observés par lui-même lors de la reconstruction d'Amiens, il fit apparaître la trame du réseau antique (1). Celle-ci est aujourd'hui complétée, fouille après fouille, puisque près d'une vingtaine de tronçons de chaussées ont été mis au jour entre 1972 et 1982 (2). Ces dernières découvertes qui ont fait l'objet d'observations minutieuses bouleversent de façon étonnante l'image que nous nous faisions de l'urbanisme gallo-romain dans les régions septentrionales de l'Empire : elles nous permettent de préciser l'étendue de la ville, sa chronologie, en particulier l'existence d'au moins deux réseaux de voies au ler siècle ap. J.C. correspondant à deux étapes distinctes du développement de la ville, et aussi d'apprécier dans le détail les aménagements de la voirie (3).

#### 1. LE PLAN AUGUSTÉEN OU LE SCHÉMA DE FONDATION

Longtemps supposée, l'existence de deux quadrillages est désormais confirmée. F. Vasselle et E. Will avaient déjà constaté des anomalies dans la partie nord de la ville du Haut-Empire. Les insulae y étaient rectangulaires et plus petites tandis qu'à la périphérie les ilôts étaient carrés et de grandes dimensions. On relevait d'autre part une discordance dans le tracé d'un axe nord-sud qui suivait un tracé en baïonnette au niveau de la rue Albert Catoire. Très justement les auteurs en déduisaient l'existence d'un plan primitif dont malheureusement on ne connaissait alors ni les limites, ni le module, ni l'orientation. Nous nous sommes tout récemment repenchés sur le problème en cartographiant précisément sur un cadastre à grande échelle les bribes de chaussées observées. La première constatation fut de remarquer

<sup>(1)</sup> VASSELLE F., WILL E., "L'urbanisme romain à Samarobrive-Amiens", Revue du Nord, t. XLII, 1960, pp. 337-352.

<sup>(2)</sup> Rue Albéric de Calonne, 1972; rue des Jacobins, 1972; square Jules Bocquet, 1973; rue Ernest Cauvin, 1973; rue des Cordeliers, 1974; rue Lenôtre, 1974; rue Edouard Gand, 1974; rue Vanmarcke, 1974; rue de l'Union, 1975; rue Frédéric Petit, 1976; rue de la Vallée, 1977; rue Claudius Petit, 1977; route de Rouen, 1979; rue Puvis de Chavannes, 1980; rue Lavalard, 1981; rue Saint-Honoré, 1982; rue des Vergeaux, 1983.

<sup>(3)</sup> Pour la description des différentes voies et les circonstances de leurs découvertes, cf. le tableau qui précise les caractéristiques de chacune d'entre elles, ainsi que la bibliographie les concernant.

Une unité de longueur jusqu'ici rarement attestée, le pied de Drusus que les géomètres avaient utilisé successivement deux unités de mesure bien différentes : le pes drusianus (4) pour le premier quadrillage et le pes monetalis pour le second quadrillage. Les modules des insulae comptés d'axe en axe de chaussées varient donc ainsi : 320 p.d. sur 385 p.d. pour les ilôts primitifs, 550 p.m. sur 550 p.m. pour les ilôts postérieurs. Autre remarque, les orientations des deux quadrillages sont identiques, le second n'étant en définitive que l'extension du premier : ce point est parfaitement observable avec le prolongement des axes est-ouest 1, 2, 3, 4 qui ont ainsi délimité des insulae mixtes rectangulaires de 550 p.m. sur 320 p.d. et des insulae de 550 p.m. sur 385 p.m. (5) pour celles situées dans les prolongements est-ouest du forum.

Les voies qui permettent d'apprécier l'étendue de la ville à l'époque où un premier quadrillage est mis en place sont les axes orientés nord-sud et les axes est-ouest que nous désignerons respectivement, conformément à l'habitude, par les termes de cardo et de decumanus. Les decumani, assez bien repérés, sont au nombre de quatre. Le decumanus 1 est immédiatement tangent au bord sud de la Somme et a été repéré en deux points place Vogel et rue des Francs-Mûriers. Le decumanus 2 dont l'existence est très hypothétique pourrait correspondre aux traces de silex bordées de deux murs signalées par F. Vasselle rue de l'Aventure. Le decumanus 3 est assurément la chaussée de Samarobriva dont le tracé est le mieux connu : elle fut retrouvée en de multiples points et coïncide à peu de chose près avec les rues Henri IV, Saint-Martin-aux-Waides, des Chaudronniers, au Lin et l'avenue du Maréchal Leclerc. Le decumanus 4 a été vu rue du Cloître de la Barge, et à l'angle des rues des Vergeaux et Albert Catoire.

Le repérage des cardines est plus difficile : le cardo B, incertain, correspond peut-être aux traces de silex relevées à l'angle nord-ouest de la place des Halles. Le tracé du cardo C se situerait à l'emplacement de l'ancienne rue médiévale du Chapeau de Violette, aujourd'hui disparue, mais aucune observation archéologique n'a pu confirmer cette permanence du tracé. Le cardo E a été par contre bien observé en trois points, rue des Vergeaux, rue Saint-Patrice et rue Haute-des-Tanneurs. Le cardo F se confond avec les actuelles rues des Sergents et Flatters dont le tracé est attesté déjà au Haut-Moyen-Age sous l'appellation de "chaussée au bled". Le cardo G serait en fait la chaussée nord-sud observée au Bas-Parvis de la cathédrale et au Logis-du-Roy à grande profondeur (6). Il effectuerait son raccordement avec la grande diagonale correspondant à la voie routière d'Agrippa qui franchissait, à quelques mètres de là, la Petite Avre et la Somme. Même si quelques axes ne sont pas encore repérés sur le terrain, les bribes de chaussées existantes sont suffisamment nombreuses pour esquisser un plan théorique et autoriser plusieurs conclusions. Tout d'abord le quadrillage urbain a été

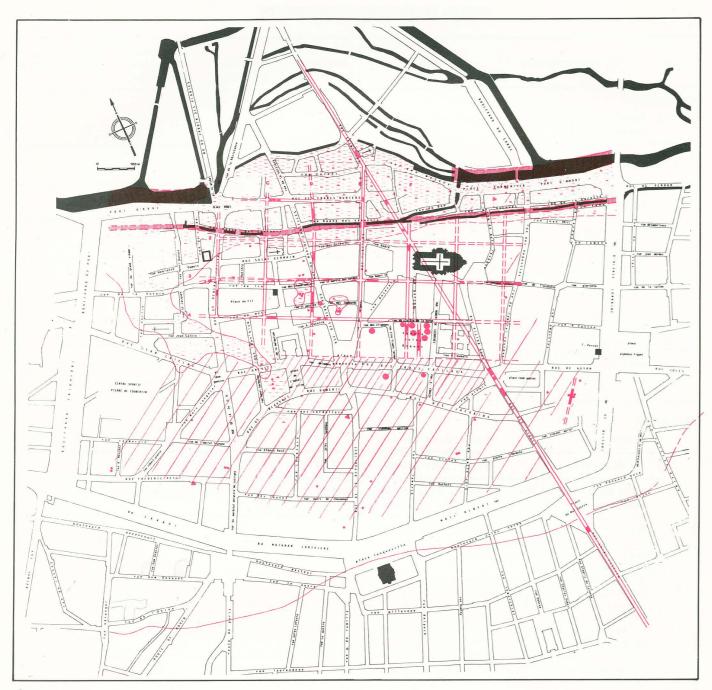
#### VOIES DU QUADRILLAGE AUGUSTO-TIBÉRIEN

Voie	Lieu de découverte	Référence	Largeur (en mètres)	Profondeur (en mètres)	Epaisseur observée (en mètres)	Portique Fossé
CARDINI	ES					
	Angle n.o. de la Place des Halles, rue au Lin	Vasselle, Ms., inédit				
D	Rue du Marché Lanselles	Vasselle, B.S.A.P., 1950, p. 365				
	Angle des rues St-Patrice et des Vergeaux	B.S.A.P., 1953, pp. 131-132		- 4,20 à - 6	1,80	
	Rue St-Patrice	B.S.A.P., 1963, pp. 66-71				
-	Rue des Francs-Muriers	B.S.A.P., 1950, p. 240				
Е	Rue du Bloc	F. Vasselle, E. Will, R.N., 1960, p. 339				
_	Rue St-Leu	P. Bonard, Ms, 1977				
F	Bas Parvis de la Cathédrale	Vasselle, Ms., inédit				
	Logis du Roy	D. Bayard, J.L. Massy, inédit				latéral es
DECUMA	ANI				0.75	
1	Place Vogel	Pinsard, Ms., t. 38, p. 67		- 1,75	0,75	
3	Rue du Maréchal Leclerc	B.S.A.P., 1957, p. 50	4,30	- 0,75		
	Angle des rues au Lin et Chapeau de violettes	B.S.A.P., 1953, p. 125	5,50	- 3,80 à - 5,50	1,70	? caniveau en pierre
	Rue au Lin	B.S.A.P., 1952, p. 160		- 2,80	1,40	
	Angle rues des Chaudronniers et Chapeau de violettes	B.S.A.P., 1953, p. 128		- 3 à - 5	2	
	Angle rues du Marché Lan- selles et des Chaudronniers	B.S.A.P., 1953, p. 128				
	Angle rues du Marché Lan- selles et St-Martin	B.S.A.P., 1950, p. 360		- 1,30	2	
	Angle rues des Sergents et St-Martin	B.S.A.P., 1952, p. 154		- 0,90 à - 3.10	2,10	
	Angle rues Henri IV et Dusevel	B.S.A.P., 1953, p. 141		-0-827 LBS		?
	Angle rues des Sergents et Henri IV	B.S.A.P., 1953, p. 139	5,50	- 2,50	1,20	
	Rue Dusevel	B.S.A.P., 1953, pp. 146-147				
	Rue Porion	B.S.A.P., 1964, pp. 168-171		- 2		
	Rue de l'Oratoire	B.S.A.P., 1960, p. 340		- 3,70	1,50	
4	Nelle rue de Metz	B.S.A.P., 1957, p. 219		- 3 à - 4,50	1,50	
	Rue Albert Catoire	B.S.A.P., 1901, pp. 68- 69 et N. Mahéo, 1983, inédit				
	Rue du Cloître de la Barge	Vasselle, Ms., inédit				

<sup>(4)</sup> L'exemple d'Amiens, avec ses modules réguliers, soit en pes drusianus (p.d.) (0,332 m ou 0,333 m), soit en pes monetalis (p.m.) (0,296 m), apporte une confirmation éclatante aux intuitions de S.S. Frere et d'autres auteurs concernant les utilisations successives de ces deux mesures. Le pied, de Drusus aurait été utilisé par des ingénieurs militaires dans les premières décennies de l'ère chrétienne. Sur cette question, cf. FRERE S.S., "Town planning in the Western Provinces", Bericht der Römisch-Germanischen Kommission, LVIII, 1977, pp. 87-103. WALTHEW C.V., "Property Boundaries and the Sizes of Building-Plots in Roman Towns", Britannia, IX, 1978, pp. 335-350. DUNCAN-JONES R.P., "Length-units in Roman Town Planning: the Pes Monetalis and the Pes Drusianus", Britannia, XI, 1980, pp. 127-133.

<sup>(5)</sup> Il s'agit bien de pied *monetalis* (0,296 m). A l'époque du premier quadrillage, il est vraisemblable que la zone au sud du *decumanus* 4 avait été cadastrée sinon viabilisée selon le même module que les *insulae* contiguës au nord (320 p.d.  $\times$  385 p.d.). Lors de la mise en place du grand quadrillage au milieu du ler siècle ap. J.C., on ajouta à cette rangée charnière d'*insulae* larges de 320 p.d. ou 360 p.m. une rue conçue suivant les nouveaux principes avec une largeur de 50 p.m. La distance d'axe en axe était donc devenue de 360 p.m. + (50 : 2) p.m. (soit 385 p.m.).

<sup>(6)</sup> L'étude exhaustive du chantier du Logis du Roy montre un empierrement nord-sud qui, malgré les bouleversements postérieurs, s'apparente à une chaussée, avec un petit fossé latéral à l'est, posée sur le sol vierge. La chaussée de faible épaisseur (50 à 60 cm) a été désaffectée après l'incendie du milieu du ler siècle lors de la construction du proto-forum (phase IV). Cf. infra, ch. IV "Les monuments publics. Le forum".



#### LÉGENDE

zones tourbeuses
limite du plateau crayeux
voie attestée
tracé probable de voie
tracé possible de voie
sigillées "arétines" tardives
plus de vingt exemplaires
occupations périphériques
plus ou moins denses

14. Samarobriva dans la première moitié du ler siècle ap. J.C.

implanté au contact même du fleuve et orienté sur son axe général. L'assiette de la ville primitive correspond très exactement à la basse terrasse alluviale caillouteuse et à une partie du fond de vallée tourbeux; en particulier l'affluent de la Somme, la Petite Avre, se trouvait englobé dans ce plan. La présence de ces fonds tourbeux nécessita d'ailleurs pour le tracé du decumanus 1 la pose de fascines destinées à supporter le ballast de la chaussée. A l'ouest et au sud, l'existence de fortes dépressions tourbeuses limitait momentanément toute extension de la ville dans ces directions. Par contre, à l'est et au sud-est, des occupations ne sont pas exclues. Il est sûr, comme l'ont montré les fouilles du square Jules Bocquet et les découvertes abondantes de céramiques arétines, qu'une occupation à caractère militaire est attestée à l'époque augustéenne dans tout ce secteur et que les traces d'habitat à l'époque Tibère-Claude y sont suffisamment denses pour admettre qu'à cette date, après le retrait des garnisons, la ville s'étendait bien jusque là. Dans l'état actuel de nos connaissances et dans l'attente de vérifications.

nous constatons que le premier réseau de la voirie desservait une trentaine d'hectares. Les rues relativement étroites, de 4 à 7 mètres de large, étaient aménagées sommairement : trottoirs et fossés ne sont pas toujours présents et les murs d'habitat bordent immédiatement la chaussée. Des distorsions apparaissent dans le tracé qui n'est pas rigoureusement rectiligne : certaines voies sont nettement obliques dessinant des ilôts de formes trapézoïdales (7).

#### 2. LE SECOND QUADRILLAGE

Ce quadrillage est certainement le mieux reconnu. Son orientation générale est identique au réseau primitif, le cardo F et le decumanus 4 ayant servi de base pour tracer les nouvelles insulae.

Les nouveaux cardines jusqu'alors repérés sont au nombre de dix, tous bien parallèles et régulièrement espacés de 162,80 m environ d'axe en axe (8) comme en témoignent les relevés récents reportés sur des plans de cadastre. Le premier axe, 0, actuellement le plus à l'ouest, a pu être repéré en plusieurs points, rue du Grand Vidame, rue des Corroyers, rue Frédéric Petit et boulevard Carnot. La voie I est bien reconnue rue de l'Aventure, rue Saint-Jacques, rue Frédéric Petit, rue de l'Union et route de Rouen. La voie II a été observée rue de la Deuxième D.B., rue de Beauvais et au bas de la rue de Paris. L'axe III a fait l'objet de relevés place de l'Hôtel de Ville, rue Duméril, rue Puvis de Chavannes, boulevard Pasteur, rue Jules Lefebvre. Il n'est pas impossible qu'il se poursuive bien au-delà vers le sud. La voie IV est parfaitement attestée en de multiples points, rue des Trois-Cailloux, rue des Jacobins et rue de la République. Le cardo V, hypothétique jusqu'en 1972, a fait depuis l'objet de plusieurs fouilles et observations square Jules Bocquet, rue Ernest Cauvin, rue Lamarck. Le cardo VI a été repéré rue Victor Hugo, rue Emile Zola, rue Pierre l'Ermite. La voie VII est mal reconnue : seules deux observations nous invitent à la faire passer place René Goblet et rue Lamartine. La voie VIII a été repérée en trois points : boulevard d'Alsace-Lorraine, place Alphonse Figuet et boulevard Edouard Gand. La voie IX, la plus orientale, a été fouillée sur une cinquantaine de mètres rue Claudius Petit en 1977.

Les decumani du nouveau quadrillage sont eux aussi bien attestés par de multiples observations. Dans la partie nord de la ville ils sont en fait la prolongation des decumani du quadrillage primitif et conservent, à l'est et à l'ouest, rigoureusement la même orientation. La voie 3 fut retrouvée en de multiples points à l'est, coïncidant à peu de chose près avec les rues de la Vallée, Gloriette, de l'Oratoire, Adéodat Lefèvre, Cormont, La voie 4, difficile à tracer, est connue vers l'est à la Gare Routière et rue de l'Amiral Courbet ; vers l'ouest rue Saint-Jacques et rue des Corroyers. Apparemment un léger décalage de quelques mètres existait au niveau de l'amphithéâtre qui permettait de l'éviter. La voie 5 est fort mal attestée : seules de vagues traces de silex rue de Novon nous incitent à proposer un tracé qui correspondrait au côté nord de la rue de Noyon et à la rue des Trois Cailloux plutôt que celui donné par F. Vasselle et E. Will. En effet, d'une part, les éléments de chaussée dits "n° 5" rencontrés place René Goblet ont de fortes chances d'appartenir au cardo VII; d'autre part, il est absolument exclu au'elle emprunte ce cheminement plus méridional car sur ce tracé hypothétique, les traces de substructions sont extrêmement denses supprimant du même coup toute possibilité de passage (9). Le decumanus 6 est très bien repéré rue Lamarck et rue des Cordeliers jusqu'à la rue de Beauvais. Vers

L'unité de longueur pour le second quadrillage est le pied monetalis

<sup>(7)</sup> Des irrégularités sont très nettement observables dans le tracé du *decumanus* 3, rue au Lin et rue des Chaudronniers.

<sup>(8)</sup> Ce chiffre correspond à 110 pas romains environ (5 pieds monetalis de 0,296 m = 1 pas). Si l'on soustrait les 10 pas qu'occupe la rue, mesure à plusieurs reprises vérifiée, il subsiste exactement 100 pas pour les lotissements privés.

<sup>(9)</sup> Au n° 30 rue de Noyon, en 1974, les fouilleurs, au cours des travaux de construction de l'immeuble, ont été attentifs à la repérer puisque par hypothèse elle devait recouper ce chantier. Seule une toute petite voie secondaire orientée différemment et desservant l'intérieur de l'insula VIII-5 a été mise au jour. Cf. MOLIÈRE J., "L'insula VIII-5 d'Amiens antique", Cahiers Archéologiques de Picardie, n° 7, 1980, pp. 137-146.

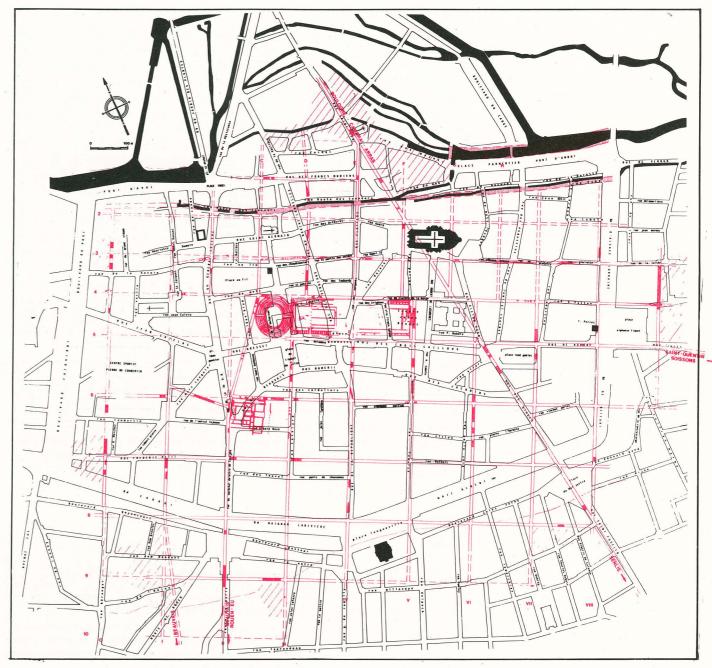
l'ouest il semble curieusement relayé par une voie oblique remontant en direction du nord-ouest. La voie 7 a été vue rue Lavalard, rue de Beauvais et rue Frédéric Petit. Les voies 8 et 9 n'ont fait l'objet que de deux relevés respectivement rue Albéric de Calonne et rue Lenôtre mais dans les deux cas la présence de ces axes nous amène à reporter les limites sud de la ville antique au-delà des boulevards intérieurs de la ville moderne. Des insulae accompagnent la voie routière qui mène vers Beauvais, Rouen et Eu formant une excroissance d'habitats bien inclus dans la quadrillage antique. La même disposition existe le long de la voie menant à Soissons : la découverte d'une nouvelle insula à la Gare Routière oblige à prolonger en doigt de gant le quadrillage jusqu'à hauteur du coude que forme la voie routière Soissons—Amiens et l'axe de la rue de Noyon.

Existait-il un pomerium ?

Les marges de la ville antique sont très difficiles à saisir. Au nord, dans le quartier Saint-Leu, on observe une certaine densité d'occupation qui accompagne assez fidèlement l'axe routier dit d'Agrippa jusqu'à la rive droite de la Somme. Le cardo O semble être l'axe le plus occidental de la ville : on sent très bien d'ailleurs que la densité de l'habitat va en diminuant dans les insulae qui le bordent à l'est mais nous devons constater que sur la rive ouest de cet axe d'autres constructions existent. De la même façon des traces d'habitat sont décelées au sud, en bordure de la rue Laurendeau, et à l'est au-delà du cardo X, rue de la Vallée. Il ne faut pas pour autant nécessairement envisager d'autres voies enfermant ces constructions dans des insulae. Les limites de la ville lorsque l'habitat devient diffus peuvent être matérialisées par un simple bornage ou bien par un fossé. J. Molière, précisément dans une zone de contact entre l'habitat et les premières nécropoles, a mis en évidence rue Morgan (10), dans le prolongement de l'axe du decumanus 8 un fossé en V, large de 2,20 m à 2,40 m et profond de 1,80 m à 2 m que l'on serait tenté d'identifier à un pomerium s'il arrivait qu'on le retrouve en d'autres points de la périphérie urbaine.

L'ensemble de ces remarques nous démontrent à l'évidence que si l'implantation d'un quadrillage à l'époque antique peut apparaître contraianante, dans la pratique le système est d'une grande souplesse. Le plan n'est nullement fini, rectangulaire ou carré comme on a voulu le schématiser, ni ordonné symétriquement de part et d'autre d'un cardo maximus et d'un decumanus maximus. Rien ne permet en effet d'affirmer en ce qui concerne Amiens, que le cardo IV ait été l'axe principal du Haut-Empire : aucun aménagement particulier, ni même la largeur, ne le distinguent des autres chaussées : mieux, il semble bien que son tracé ne franchisse pas le double forum où les accès sont semble-t-il interdits. A l'inverse la voie II, sans que nous voulions pour autant lui accorder cette fonction privilégiée de cardo maximus, est certainement plus fréquentée : les voies routières venant de Beauvais, de Rouen et d'Eu y aboutissent ; elle dessert de vastes monuments notamment les thermes et les abords de l'amphithéâtre. Le decumanus 5 coïncide avec l'aboutissement de la voie de Soissons et mène au forum et à l'amphithéâtre et remplit mieux ce rôle de decumanus maximus au moment de la seconde extension de la ville. Même dans ce cas nous sommes très réticents à employer ces termes comme nous le verrons plus loin (11).

Quelques anomalies doivent être signalées pour être complet. Ainsi la voie qui joint les thermes et l'amphithéâtre, interprétée autrefois comme un axe tardif contemporain du *castrum*, est en réalité plus ancienne. Sa réalisation est en rapport direct avec la construction de l'amphithéâtre à la fin du ler s. début lle s. (12). Dans la zone située au nord-ouest des thermes, une



15. Samarobriva entre le milieu du ler siècle ap. J.C. et le IIIe siècle

voie oblique, de direction nord-ouest/sud-est, se substitue sur un court trajet au decumanus 6. Cette irrégularité est peut-être l'héritage d'une organisation plus ancienne du quartier à moins qu'il ne s'agisse plus simplement d'une voie accédant aux premiers thermes (13). Des chaussées secondaires desservaient en effet l'intérieur des ilôts. On s'étonnait de la grande taille des insulae de forme carrée (2,5 ha) et des questions se posaient concernant leur organisation intérieure (14). Les fouilles récentes ont montré qu'il existait un réseau de ruelles qui sillonnaient ces quartiers. Elles sont soit orthogonales à l'orientation générale du quadrillage, soit obliques voire sinueuses. Leur structure est plus sommaire : les couches de charge sont moins tassées, constituées de matériaux hétérogènes (craie, débris divers) et elles ne sont pas systématiquement bordées des deux fossés et de colonnades. Des empiètements de caves suggèrent que leur entretien était à la charge des riverains (15).

#### LÉGENDE

limite du plateau crayeux
voie au tracé attesté
voie au tracé possible mais
non attesté
tracé théorique
////// occupations périphériques

<sup>(10)</sup> MOLIÈRE J., Manuscrit, 1974.

<sup>(11)</sup> Cf. infra, "Le rite de fondation".

<sup>(12)</sup> La grande profondeur à laquelle l'empierrement a été retrouvé entre  $-3\,\mathrm{m}$  et son épaisseur indiquaient une date bien antérieure au Bas-Empire. Une marque sur céramique sigillée OFF GE (Germanus de La Graufesenque, 55-95 ap. J.C.) a été recueillie sous l'empierrement de la chaussée. Elle confirme la coïncidence entre le terminus post quem de l'apparition de la chaussée et la construction de l'amphithéâtre (cf. infra, ch. IV "Les monuments publics. L'amphithéâtre".)

<sup>(13)</sup> Cf. en annexe les insulae II-5 et II-6.

<sup>(14)</sup> VASSELLE F., WILL E., "L'urbanisme romain...", op. cit., p. 349.

<sup>(15)</sup> Cf. en annexe l'insula VIII-5.

#### 3. LE "RITE DE FONDATION"

Le rite de fondation d'une ville romaine selon une idée largement répandue (16) consistait en plusieurs opérations menées à l'emplacement de la future cité. Il s'agissait essentiellement d'orienter le decumanus maximus en fonction du soleil levant le jour même de la fondation et de tracer un autre axe, le cardo maximus (17) qui lui était perpendiculaire. Cette théorie ne semblait pas devoir être mise en question puisqu'elle passait pour être attestée par des textes antiques et justifiée par les plans orthogonaux de nombreuses villes. J. Le Gall (18) a remis en question cette conception du rite de fondation en ne retenant rien de la prétendue théorie de la villetemplum. En fait la théorie religieuse des villes ne repose que sur quelques passages du Traité d'Hygin le Gromatiste qui ne concernent que l'établissement des centuriations agraires et l'arpentage, et jamais la fondation d'une ville (19). Certes des cérémonies religieuses marquant un événement important tel que la création d'une cité devaient exister : des textes, avec beaucoup d'imprécisions d'ailleurs, exposent la nécessité de respecter un rituel hérité, nous disent les auteurs antiques, des Etrusques (20).

Ces deux ensembles de textes faisant allusion à deux types de problèmes bien différents ont été abusivement reliés, amalgamés par les historiens contemporains pour donner naissance à un rite de fondation, d'où des villes établies ritu romano. Or, des justifications sont venues à l'appui de cette théorie : c'est ainsi qu'avec succès, on est arrivé à déterminer le jour anniversaire des fondations de quelques villes en comparant l'orientation du decumanus maximus et celle du lever du soleil aux divers jours de l'année (21). En fait, J. Le Gall démontra qu'il était difficile qu'une ville à plan orthogonal ne fût pas orientée suivant la direction du soleil levant deux jours au moins par an. Fatalement, dans un plan à damier, surtout s'il appartient aux régions septentrionales où l'amplitude annuelle est forte, les rues sont évidemment tournées vers le soleil levant à un moment donné de l'année.

Un autre argument en faveur de la théorie traditionnelle était celui des plans de villes neuves d'Afrique, de Bretagne et de Rhénanie où il semblait que l'on puisse reconnaître le cardo et le decumanus rituels. Le plus souvent le procédé d'implantation d'une ville était comparé à celui auquel avaient recours les officiers chargés d'établir le camp militaire où s'enfermaient les légions (22): les colonies militaires en étaient l'excellente illustration. Certaines d'entre elles présentent en effet un plan carré avec un système de voies orthogonales, mais il est difficile de leur appliquer à la lettre la théorie du rite de fondation tel que l'ont décrit des auteurs contemporains car tous ces plans présentent des contradictions avec les principes qu'ils ont définis, que ce soit ceux de Timgad, Xanten, Silchester, pour prendre les plus réputés (23). De la même façon les camps militaires d'Haltern, Valkenburg, Xanten-Vetera, Novaesium (24), ne présentent pas le schéma idéal du cardo et du decumanus maximus tracés rituellement. Que dire dès lors des villes telles que Cologne, Avenches, Trèves et d'autres (25), où les tracés des cardo et decumanus correspondent si peu à la conception théorique de l'implantation des axes principaux (26). D'ailleurs, A. Grenier en convenait très volontiers : les exceptions trop nombreuses ne confirmant pas pour le coup la règle, il admettait que les architectes antiques y dérogaient souvent se pliant volontiers aux impératifs topographiques (27). Dans les cas les plus typiques, le "rite" n'a pas été respecté. Or si l'on admet la remarque d'E. Will à ce sujet, il faut admettre qu'un rite est contraignant ou bien n'existe pas (28). En conclusion sur ce point, nous retiendrons l'avis de J. Le Gall qui, sans rejeter l'aspect religieux qui reste à définir, propose de repartir sur des bases nouvelles pour l'étude des plans des villes romaines en insistant sur le déterminisme géographique, les impératifs militaires et économiques pour expliquer leurs origines. Vitruve, en tout cas, insiste personnellement sur ces trois points donnant la priorité aux conditions naturelles, terrain, micro-climat, salubrité (29). Ensuite, précise-t-il, "lorsque d'après ce qui a été dit, on se sera assuré de la salubrité du lieu où l'on veut fonder une ville et que les contrées auront été choisies abondantes en

Le "rite de fondation" et ses innombrables exceptions...

<sup>(16)</sup> GRIMAL P., Les villes romaines, Que sais-je?, Paris, 1966, pp. 13-34. LAVEDAN P., Histoire de l'Urbanisme, Antiquité, Paris, 1926, p. 277. GRENIER A., Manuel d'archéologie gallo-romaine, III, 1, Paris, 1958, pp. 89-90. GARCIA Y BELLIDO A., Urbanistica de las grandes ciudades del Mundo Antiguo, 1966, pp. 145-148.

<sup>(17)</sup> Cardo signifie le gond, la charnière (allusion, puisqu'il s'agit d'une ligne nord-sud, à l'axe autour duquel semble pivoter la voûte céleste). Le nom de decumanus mené orthogonalement, d'est en ouest, viendrait de l'axe qu'il forme avec le cardo et symbole du chiffre latin dix. En fait, sa signification est très obscure.

<sup>(18)</sup> LE GALL J., "Les rites de fondation des villes romaines", B.S.N.A.F., 1970, pp. 292-305. Plus récemment, avec davantage de précisions et d'exemples : "Les Romains et l'orientation solaire", M.E.F.R.A., 87, 1975, pp. 287-320.

<sup>(19)</sup> HYGIN LE GROMATISTE, De limitibus constituendis, Recueil des Agrimensores, Ed. Lachmann, p. 166, 7-12. J. Le Gall dans ses deux articles, op. cit., donne les textes latins et les traductions correspondantes.

<sup>(20)</sup> HYGIN, op. cit., p. 166, 7-12. Cf. aussi le PSEUDO-SERVIUS, Serv, Ed. Thilo, I, 422, 10; FESTUS, Signification des mots, Ed. Lindsay, Leipzig, 1913, p. 285. VARRON, De lingua latina, V, 143. PLUTARQUE, Vies parallèles - Romulus, XI.

<sup>(21)</sup> Le cas le plus remarquable est celui de la ville antique de Lyon, pour laquelle A. AUDIN a pu établir le jour exact de la fondation, le 9 octobre 43 av. J.C., soit le 7e jour avant les les d'octobre, date qui correspondrait à Lyon aux migrations des corbeaux auxquels fait allusion un texte sur la fondation de la ville de CLITOPHON (Historien grec du lle au Ille siècle, considéré par certains comme fictif. Il aurait écrit un ouvrage sur les fondations des villes; cf. DUVAL P.M., La Gaule jusqu'au milieu du Ve siècle, 1971, p. 472, n° 178, Paris. AUDIN A., Lyon, miroir de Rome dans les Gaules, Paris, 1965, pp. 48-51. Cf. la tentative de datation proposée pour Senlis dans GRENIER A., Manuel, III, op. cit., pp. 246-247. Bien entendu, par curiosité, nous avons tenté l'expérience pour Amiens, en soumettant le quadrillage antique à l'Institut Géographique National qui conclua que l'orientement correspondrait soit au 5 novembre, soit au 7 février de notre calendrier, "pour une latitude de 49° 55', azimut de l'orientement 128 grades. Déclinaison du soleil au lever 15° 40'. Date établie bien entendue pour un lever de soleil théorique avec un horizon idéal à 90° de la verticale" (Correspondance qui nous a été adressée, lettre datée du 3 mai 1972 de Saint-Mandé).

<sup>(22)</sup> Cf. MARQUARDT J., De l'organisation militaire chez les Romains, Manuel des Antiquités Romaines, t. XI, p. 111, traduct. J. Brissaud. Cf. HYGIN LE TACTICIEN, De munitionibus castrorum, chap. 21 et 32. Polybe a comparé le camp romain à une ville mais n'a en aucune façon affirmé que l'image du camp était celle d'un templum : Polybe, VI, 27-32. Végèce n'insiste que sur l'adaptation au terrain : VÉGÈCE, III, 8.

<sup>(23)</sup> COURTOIS Ch., *Timgad* (Antique Thamugadi), Alger, 1951. Cf. le plan de Xanten dans l'article de Christophe B. RÜGER, "Neues zum Plan der colonia Ulpia Traiana (Stand: Ende 1970)", B.J., 172, 1972, pp. 293-309, Beilage 3. Cf. le plan de Silchester dans G.C. BOON, *Silchester: the Roman town of Calleva*, Londres, réédit. 1974, plan *in fine*.

<sup>(24)</sup> Haltern, plan dans WELLES C.M., The German Policy of Augustus, Oxford, 1972, fig. 9. Valkenburg, cf. GLASBERGEN W., De Romeinse Castella in Valkenburg, Groningue, 1967-1972, (Cingula I). Xanten-Vetera, plan dans VON PETRIKOVITS H., Das römische Rheinland, Cologne, 1960, pp. 35-50, fig. 10. Novaesium, cf. VON PETRIKOVITS H., op. cit., fig. 12.

<sup>(25)</sup> Cf. LA BAUME P., "Das römische Köln", B.J., 172, 1972, pp. 271-292, Beilage 2: plan, et VON HANSGERD HELLENKEMPER, "Architektur als Beitrag zur Geschischte der Colonia Claudia ara Agrippinensium", dans Aufstieg und Niedergang der römischen Welt, II, 4, Principat, 1975, pp. 783-824. BÖGLI H., "Aventicum", B.J., 172, 1972, pp. 175-184, Beilage 1, plan. SCHINDLER R., "Augusta Treverorum", B.J., 172, 1972, pp. 258-270, plan p. 269. Cf. dans GRENIER A., Manuel, op. cit., description des cardo et decumanus. Pour Fréjus: pp. 103-107; Aix-en-Provence, p. 125; Narbonne, pp. 132-135; Nîmes, p. 145; Arles, pp. 160-164; Orange, pp. 175-179; Vaison, p. 197; Vienne, pp. 213-214; Lyon, pp. 225-231; Autun, pp. 235-237; Senlis, p. 247; Limoges, p. 250; Périgueux, p. 254; Valence, p. 256; pour Paris, où le decumanus n'a pas été identifié, cf. DUVAL P.M., Paris des origines au IIIe siècle, Paris, 1961, pp. 113-119.

<sup>(26)</sup> CASTOGNOLI F., dans Ippodamo di Mileto e l'urbanistica a pianta ortogonale, Rome, 1951, ch. IV, critiquait la théorie de la ville templum et remettait déjà en question les idées préconçues qui existaient sur l'implantation d'une ville.

<sup>(27)</sup> GRENIER A., op. cit., p. 90.

<sup>(28)</sup> Dans LE GALL J., op. cit., observations, p. 306.

<sup>(29)</sup> Sur la fondation des villes, cf. Vitruve, I, VII, 1-10 ; VIII, 1-13 ; IX-X ; XI, 1-55 (traduit et commenté par A. Choisy, Paris 1909).

fruits pour l'alimentation de la population, et lorsque les chaussées, les routes et les commodités de rivières ou bien lorsque les transports maritimes auront assuré la facilité des approvisionnements, il faudra travailler de cette manière aux fondements des tours et des remparts." De plus, pour Vitruve, l'orientation des rues doit être choisie en fonction de l'orientation des vents dominants afin d'éviter qu'ils ne s'engouffrent dans la ville.

Que peut apporter sur ces points l'exemple d'Amiens ? Apparemment c'est l'adaptation à la topographie qui a prévalu. L'orientation du quadrillage urbain a été choisie en fonction de l'orientation générale de la vallée de la Somme et de son affluent, la Petite Avre, avec lesquelles le tracé des rues est plus ou moins parallèle. L'espace disponible correspondant à la terrasse alluviale et aux coteaux la bordant au sud, la pente générale sont contraianants aussi. Or on remarque que les arpenteurs ont préféré se soumettre à ces données topographiques plutôt qu'au tracé de la voie d'Agrippa qui traverse en diagonale le site (30). Le schéma d'évolution de la ville, en deux étapes bien distinctes, contredit lui aussi une organisation s'articulant autour de deux axes privilégiés. On comprendra en définitive nos réticences à employer ces termes de cardo maximus et de decumanus maximus et à tenter de les identifier dans le plan d'Amiens. Dans toutes les villes certains axes sont de fait plus fréquentés : ce sont par exemple les voies qui aboutissent aux portes, permettent de franchir le cœur de la ville, donnent accès aux édifices publics, tels que forum, amphithéâtre, thermes. Par conséquent, leurs aménagements sont en rapport avec leur utilisation : largeur importante, revêtement plus solide, somptuosité, habitat riverain aisé, commerce actif. C'est à ces axes privilégiés que nous accorderions volontiers le superlatif de maximus si ce qualificatif n'excluait, par définition, l'existence d'autres tracés tout aussi importants, orientés de la même façon ou non, ainsi pour Amiens l'axe dit d'Agrippa et la voie en biais reliant les thermes à l'amphithéâtre. Les termes de cardo major et de decumanus major rendraient mieux compte des réalités archéologiques.

Quant à l'apparition des plans en damier dans l'urbanisme romain, il est probable qu'il faille, comme le soulignait J. Le Gall, tenter de l'expliquer par des origines grecques (31). Les théoriciens grecs de l'urbanisme, notamment Aristote dans sa Politique (32), ont attiré l'attention sur la nécessité de l'établissement de villes salubres, aux plans réguliers et bénéficiant d'installations publiques. Hippodamos de Milet semble en avoir été le principal propagandiste dans les Colonies de Grande Grèce (33). Indéniablement, l'Italie du Nord a été la région où cette conception de l'urbanisme s'est le mieux exprimée (34). S'inspirant de ces schémas, l'urbanisme gallo-romain est en définitive le fruit d'une longue expérience qui a tenu compte de nécessités matérielles et non de principes rituels ou de modèles militaires.

#### B. LES RUES

La physionomie d'une rue d'Amiens à l'époque gallo-romaine était encore mal définie il y a quelques temps. Les conditions d'observation, difficiles au moment de la reconstruction, n'avaient pas permis d'effectuer les relevés en plan sur de grandes longueurs ni d'examen de détails. Les renseignements que nous possédions sur l'aménagement des rues donnaient une image décevante de l'urbanisme dans ces régions septentrionales de l'Empire (35) : absence de trottoirs, fossés de drainage médiocres, accès aux habitats riverains méconnus, absence de portiques sur les façades. Or, plusieurs fouilles stratigraphiques récentes et de grande emprise ont totalement modifié cette image peu amène de la ville antique que l'examen attentif de comptes-rendus de fouilles antérieurs auraient pourtant dû déjà nuancer.

La chaussée proprement dite est presque invariablement constituée de couches de silex, tassés à la "dame" et mêlés à du sable formant un ballast compact, extrêmement résistant que le pic de l'archéologue entame très difficilement. Sa largeur qui varie de 4,50 m à 6 m au maximum était suffisante pour permettre le croisement éventuel de deux véhicules. Les couches successives de recharge ont des épaisseurs de 20 cm à 50 cm parfois, l'ensemble des rechargements atteignant, pour les voies les plus anciennes, 5 m entre le moment de leur création et celui de leur abandon. Ces épaisseurs étonnantes, nous en sommes certains, résultent non pas de réfections nécessitées par l'usure ou la détérioration du revêtement, telle que la présence d'ornières et de fondrières, mais tout simplement de l'exhaussement riverain des sols. En effet, à la suite des destructions des habitats, le plus fréquemment par incendie, les gallo-romains se sont contentés d'étaler les décombres et de bâtir sur ces niveaux de remblais. Il fallait donc par nécessité maintenir au niveau des habitations riveraines les voies les desservant et procéder à d'importants rechargements des chaussées. L'opération s'effectuait non pas en une seule fois, mais par empilement successif de couches damées de façon à obtenir un remblai routier consistant.

Le volume total des matériaux utilisés pour les recharges des chaussées de la ville est fort impressionnant; même en ne donnant qu'une épaisseur moyenne de 3 mètres pour l'ensemble de la voirie, ce qui est peu, nous arrivons au chiffre de 350.000 m³ de ballast. D'après l'origine des matériaux employés, nous sentons les difficultés que les édiles ont dû rencontrer pour entretenir cette voirie. Presque toujours, les premières couches de recharge sont constituées de galets de rivière bien reconnaissables par leur petit calibre, leurs formes arrondies, leur couleur rouille ou bleue et la présence de sable de même couleur. Leur extraction devait s'effectuer à proximité, dans les bancs d'alluvions de la Somme. Or, par la suite, la qualité des matériaux change, devenant plus médiocre : ce sont le plus souvent des rognons de silex provenant de carrières de craie et aussi des blocs de craie sommairement damés.

Le profil de la chaussée est toujours bombé, facilitant ainsi l'écoulement des eaux de pluie vers les bas-côtés de la rue aménagés en caniveaux. On soupçonnait depuis quelque temps l'existence de ces derniers, mais on ne savait pas s'ils étaient constitués par de simples fossés régulièrement curés ou par des ouvrages moins précaires, en bois par exemple. En fait, certains fossés comblés de sables verts, de débris de cuisine et fragments de céramiques présentaient des traces de bois et des empreintes en creux de pieux de grosse section dont il ne subsistait plus que quelques traces ligneuses. Le problème était de savoir s'il ne s'agissait là que de pieux destinés à stabiliser latéralement le remblai de la chaussée et éviter qu'il ne glisse dans les fossés.

<sup>(30)</sup> Il n'est pas exclu d'autre part que les ingénieurs romains aient tenu compte des axes de voirie d'un camp augustéen, comme par exemple, pour une période plus récente, les axes du camp militaire claudien de Colchester repris dans le quadrillage urbain : cf. Ph. CRUMMY, "The roman fortress and the development of the colonia", *Britannia*, VIII, 1977, pp. 67-107.

<sup>(31)</sup> MARTIN R., L'urbanisme dans la Grèce Antique, Paris, 1956. Cf. aussi GRIMAL P., Les villes romaines, op. cit., pp. 28-34. Cf. Les Acta Congressus Madvigiani (Actes du Ile congrès international d'études classiques, 1954, Copenhague 1958, 4e partie : "Urbanism and Town planning").

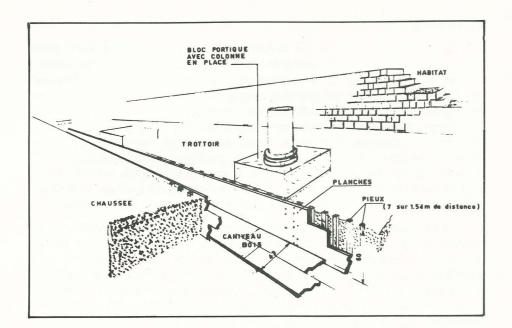
<sup>(32)</sup> ARISTOTE, Politique, VII, IV, 10, 1 à 7.

<sup>(33)</sup> CASTAGNOLI F., Ippodamo di Mileto e l'urbanistica a pianta ortogonale, Rome, 1951. Cf. PAULY-WISSOWA, R.E., article Hippodamos, t. VIII, cl. 1731.

<sup>(34)</sup> Cf. MANSUELLI A., "Urbanistica e architettura della cisalpina romana fino al III sec. E.N.", Latomus, 111,1971, notamment ch. IV "i piani urbanistici", pp. 64-79. Planche I: Rimini (Ariminum); III: Piacenza (Placentia); VII: Aosta (Augusta Praetoria); IX: Torino (Augusta Taurinorum); X: Verona (Verona); XIII: Como (Novum Comum).

Une chaussée de silex

<sup>(35)</sup> VASSELLE F., WILL E., "L'urbanisme romain...", op. cit., p. 352. AGACHE R., dans Histoire de la Picardie, Toulouse, p. 74 et repris dans La Somme pré-romaine et romaine, M.S.A.P., 1978, p. 426.



**16.** Détail d'un caniveau d'une rue romaine fouillée rue Vanmarcke en 1974

De très beaux alignements doubles de ces trous de pieux furent relevés ainsi square Jules Bocquet et rue des Cordeliers de part et d'autre des chaussées, sur plusieurs dizaines de mètres de distance et répétés à tous les niveaux, démontrant que ce type d'aménagement n'était pas exceptionnel mais appartenait bien à toutes les phases de réfection de la voirie. L'explication de la présence de ces poteaux fut donnée au cours d'une fouille effectuée rue Vanmarcke, où, au niveau de la nappe phréatique, un caniveau de bois en excellent état de conservation put être relevé alors que les états postérieurs situés plus haut, donc dans un milieu moins favorable, n'apparaissaient plus qu'en négatifs.

Dans le détail, le caniveau était constitué d'un coffrage de grosses planches épaisses de 4 à 5 cm et larges de 18 à 23 cm. Elles étaient assemblées sur les côtés de manière jointive en trois rangs superposés et maintenues par des clous contre de gros pieux de section carrée de 15 cm, fichés profondément dans le sol. Le fond du caniveau était garni lui aussi de deux rangées de planches posées bien à plat directement sur l'ancien remblai. Cet assemblage très résistant donnait un caniveau de 43 cm de large et de 60 cm de profondeur, dimensions très suffisantes pour faciliter l'écoulement des eaux usées et pluviales et assurer le curage régulier pour le débarrasser des détritus que ne devaient pas manquer d'y précipiter les passants ou les riverains. Pour éviter ces obstructions éventuelles et diminuer la puanteur qui devait se dégager de ces égouts, nous pensons que l'ensemble du caniveau devait être fermé par des planches amovibles qui n'étaient retirées que pour l'entretien. Certes, nous n'avons pas trouvé ces couvercles qui ont pu être récupérés, mais en deux points, rue des Cordeliers, nous avons relevé en place deux énormes déversoirs en pierre qui rejetaient les eaux usées directement dans le caniveau de bois. Or, ces postes régulièrement disposés le long de la voie ne s'imposaient pas si l'on avait pu déverser les eaux usées dans un caniveau à ciel ouvert (36).

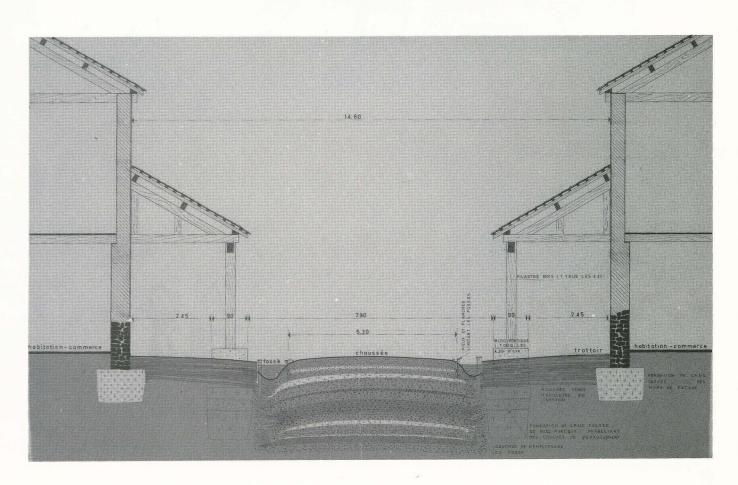
Ces caniveaux de bois que l'on trouvait systématiquement de part et d'autre des chaussées délimitant les *insulae* étaient certainement le système le plus simple pour l'évacuation des eaux usées : il avait l'avantage d'être à la fois peu onéreux et d'entretien facile. L'ensemble du réseau devait être suffisant pour l'évacuation des effluents provenant des ilôts ; le problème délicat était en fait d'obtenir une pente pour assurer une vitesse d'entraînement des liquides suffisante pour un autocurage. La topographie générale

de la ville antique sur les bords du plateau et une terrasse alluviale régulièrement inclinée vers le fleuve autorisaient tout à fait ce type d'installation. En général, seuls les cardines bénéficiaient d'un réseau continu de caniveaux tandis que ceux des decumani s'y raccordaient. Aux carrefours, des ouvrages maçonnés souterrains permettaient le franchissement des égouts sous les chaussées (32).

On a observé des aménagements différents sur certains parcours tels que de simples fossés régulièrement curés dont les parois pouvaient être tapissées d'argile : ce ne sont là, à notre avis, que des aménagements riverains de voies secondaires desservant l'intérieur des ilôts ou correspondant à une période de difficultés édilitaires. Au contraire, il semblerait que des quartiers plus centraux, ainsi autour du forum, près de l'actuelle place Gambetta, aient connu des aménagements plus somptueux, tels que des caniveaux creusés dans des blocs de pierre de 1 m à 1,50 m de long avec un canal d'écoulement d'une largeur de 27 à 31 cm (<sup>38</sup>).

Poursuivant notre description des voies urbaines, nous trouvons de part et d'autre des chaussées des alignements de gros blocs ou pierres de taille dont la destination était autrefois incomprise (39). C'est aussi l'une des révélations des dernières campagnes de fouilles à Amiens. Ces rangées de pierres appartenaient à des bases de portiques qui bordaient les façades des maisons riveraines. Il semble, comme pour les caniveaux, que leur emploi ait été généralisé tout au long des voies principales, car en réexaminant différents comptes-rendus de fouilles antérieures, il apparaît que ces structures

17. Coupe stratigraphique d'une voie romaine fouillée rue des Cordeliers en 1974 et essai de restitution en élévation



<sup>(36)</sup> Déversoirs déposés au Musée de Picardie. D'autres blocs semblables ont été trouvés le long de la chaussée, square Jules Bocquet. A Beauvais, un bloc identique a été mis au jour en place le long d'une chaussée près de la cathédrale.

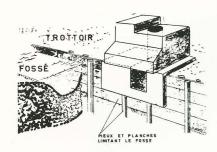
<sup>(37)</sup> Observations effectuées en 1978 à la nouvelle Gare Routière au carrefour des voies 4 et IX.

<sup>(38)</sup> Cf. PINSARD Ch., *Manuscrits*, t. 14, pp. 232-233; t. 38, pp. 31-35; BIENAIMÉ E., *B.S.A.P.*, 1925, p. 454; VASSELLE F., *B.S.A.P.*, 1949, p. 39 et le tableau qu'il donne dans *B.S.A.P.*, 1953, p. 144.

<sup>(39)</sup> On les identifiait à des "montoirs" qui permettaient aux cavaliers de se hisser sur leurs montures : cf. Ch. PINSARD, *Manuscrit*, t. 68, p. 5. Cf. le tableau sur la voirie.



18. Restitution idéalisée du carrefour d'un cardo et d'un decumanus d'Amiens



19. Un bloc déversoir trouvé rue des Cordeliers

existaient en tous points de la ville (39). Nous avons eu l'occasion de voir ainsi détruire à plusieurs reprises des alignements de ces blocs avec parfois les colonnes en place. Rue des Cordeliers et rue Lavalard de tels ensembles purent être bien observés : les blocs de forte taille étaient placés sur des fondations débordantes en craie tassée et espacés assez régulièrement tous les 2,70 m à 3 m. Ces blocs recevaient des poteaux de bois soutenant un auvent. Certaines parties de rues, à la hauteur de monuments publics, de maisons cossues ou aux débouchés de voies secondaires donnant sur les rues, disposaient de colonnades de pierre qui rehaussaient leur aspect (40). Il apparaît ainsi nettement que ces portiques faisaient partie intégrante de l'architecture des habitats riverains et que leurs constructions et leur entretien relevaient de chaque propriétaire même si ces galeries de facade ou portiques se situaient sur le domaine public (41). Ces aménagements profitaient avant tout aux riverains mais aussi à l'ensemble de la population : ils abritaient les passants de la pluie et moins souvent du soleil, ils protégegient les auelaues ouvertures donnant sur la rue des bourrasques de vent et du froid; ils évitaient le ruissellement de la pluie sur les façades ; ils servaient à l'occasion d'échoppe extérieure pour abriter l'étal que les artisans et boutiquiers ne devaient pas hésiter à installer sur les trottoirs. Dans les guelques cas où il a été possible de le vérifier, l'existence d'un étage en surplomb au-dessus du trottoir suggérée pour Alesia et Alba Fucens (42) ne semble pas être la règle étant donné la faiblesse relative des fondations des piliers. Par contre elle est plausible dans des cas particuliers (43). Les trottoirs, d'une largeur utile de 2 à 3 m, étaient ainsi couverts, parfaitement praticables même s'ils n'étaient constitués que de terre battue, de sable et parfois de

Plusieurs constatations d'ordre général concernant ces aménagements doivent être soulignées car elles sous-entendent nécessairement une certaine continuité dans l'élaboration des projets édilitaires et l'existence d'un droit municipal. Il ne s'agit nullement ici d'aménagements à caractère exceptionnel coïncidant par exemple avec une phase particulièrement heureuse de l'urbanisme qui n'aurait pas connu de lendemain. La volonté d'étendre le quadrillage primitif en utilisant un nouveau module d'insulae plus grand et en

(40) MANGIN M., dans "A Alésia, les portiques d'un quartier de commerçants et d'artisans", Bulletin de la S.F.A.C., R.A., 1974, fasc. 1, pp. 152-159, (= 12-19), fait état d'observations très suggestives qui méritent des comparaisons avec celles d'Amiens où l'on retrouve le même type de structures et un caractère durable des installations qui ne représentent pas un moment exceptionnel et provisoire de la vie urbaine d'Alésia. MANGIN M., Un quartier de commerçants et d'artisans d'Alésia. Contribution à l'histoire de l'habitat urbain en Gaule, Editions Les Belles Lettres, Paris, 1981, pp. 277-280. Cf. aussi MARTIN R., "Formation et développement de l'habitat urbain en Gaule romaine", dans Thème de Recherches sur les villes antiques d'Occident, Colloque de Strasbourg, 1971, édit. CNRS, Paris, 1977, pp. 173-183 et pp. 205-209. Cf. l'intervention, au cour de ce même colloque de H. BÖGLI (pp. 206-207) qui parvient à des conclusions semblables pour Avenches. Cet aspect des rues avec portiques est en définitive très courant dans les villes du nord de la Gaule et de Germanie. Les fouilles allemandes l'avaient déià mis en évidence sur des sites urbains : cf. les nombreux exemples de plans de maisons urbaines avec portiques donnés par HINZ H., dans "Colonia Ulpia Trajana", Aufstieg und Niedergang der römischen Welt, II, 4, Berlin 1975, pp. 825-869, notamment pp. 852-853 avec restitution. Cf. aussi HOLLENKEMPER H., "Architektur als Beitrag zur Geschichte der Colonia Claudia Ara Agrippinensium", Aufstieg und Niedergang der römischen Welt, II, 4, Berlin 1975, pp. 783-824, notamment pp. 811-814. Ces portiques sont à rapprocher des galeries de façade des villae du Nord de la Gaule et ne sont donc pas particuliers à l'architecture urbaine.

(41) A Amiens l'hypothèse d'un trottoir faisant partie intégrante de la rue, et, par conséquent du domaine public, serait justifiée par l'organisation du quadrillage qui réserve, si l'on tient compte des trottoirs, 10 pas de largeur de rue pour desservir chaque *insula*, large ellemême de 100 pas. C'est donc le rapport rigoureux 1 pour 10 qui ne serait pas fortuit qui nous incite à conclure dans ce sens.

augmentant sa surface d'une vingtaine d'hectares à 140 hectares démontre aisément que l'on n'avait pas vu assez grand dans un premier temps. D'autre part, du ler siècle ap. J.C. au IIIe s., les habitants ont toujours pris soin d'entretenir et de reconstruire les portiques. On reconnaît en effet, à différents niveaux, la présence successive des semelles de craie tassée ayant reçu les dés de pierre supportant les poteaux ou les colonnes. Avec l'exhaussement des sols et des chaussées, ces bases qui risquaient d'être enfouies étaient récupérées puis remontées au niveau du sol de circulation. Plus simplement d'autres blocs étaient empilés sur les anciens (44). La largeur des rues dans les quartiers du second état, de façade à façade, dans les quelques cas où nous l'avons mesurée avec exactitude, est toujours d'environ 14,70 m (10 pas) alors que dans le plan primitif les habitations venaient au contact direct des fossés ou des chaussées et que le domaine public était restreint à 7 à 9 mètres. Ce n'était certes pas dans le souci d'assurer la fluidité d'une circulation qui à l'exception des voies principales devait être très limitée. Ces larges rues, isolant les insulae les unes des autres, jouaient le rôle de coupe-feu et devaient être très efficaces pour lutter contre la propagation des incendies. L'obstination à entretenir cette voirie témoigne de son utilité : on ne construit pas et on ne renouvelle pas durant deux siècles plus d'une vinataine de kilomètres de chaussées et de caniveaux s'ils ne répondent pas à une nécessité d'hygiène, de sécurité et de conforts urbains. Il est vrai qu'il faut prendre en compte également des raisons d'ordre fiscal. Les empiètements sur le domaine public, y compris les trottoirs, comme ce sera l'usage courant plus tard au Moyen-Age, n'existent pas, ce qui prouve que les édiles ont su toujours faire respecter certains règlements municipaux sinon des règlements plus généraux. Les lois édictées par Auguste et complétées par celles de Néron qui réglementaient la construction (servitude d'intervalle entre les maisons particulières [ambitus] et servitude de hauteurs [cohabita aedificinum altitudine] notamment) pouvaient être appliquées aux villes de Province et en particulier à Amiens dont l'extension du quadrillage, avec des ilôts et des rues plus larges, leur est contemporaine.

## C. LA VILLE ET SON ENVIRONNEMENT

Si la ville romaine de *Samarobriva* est aujourd'hui assez bien connue, il est par contre plus difficile de nous représenter son environnement. La rareté des fouilles menées en dehors du centre ville, l'urbanisation de la fin du XIX<sup>e</sup> et du XX<sup>e</sup> siècle masquant les vestiges antiques ou en rendant la détection impossible dans un rayon de deux à trois kilomètres, expliquent en grande partie notre ignorance. De ce fait se dégage une impression d'isolement complet de la ville, sans lien apparent avec la campagne, qui a eu pour effet chez certains auteurs de croire à son caractère artificiel.

Pour nous, contemporains de villes tentaculaires aux limites imprécises et s'étirant pendant des kilomètres le long des grands axes, la transition brutale entre ville et campagne n'est pas aisée à imaginer alors qu'elle subsiste toujours, à l'image de l'antiquité, dans les pays où le transport automobile ne constitue pas encore la règle et où les villes vivent encore à l'heure du piéton et du transport animal.

Quelques découvertes, certes modestes, effectuées depuis un siècle appellent à nuancer notre première impression d'isolement de Samarobriva et indiquent que la ville s'articulait de manière complexe avec d'autres établissements humains (vici, habitats suburbains, grandes villae) et que des zones de transition existaient entre le tissu urbain et la campagne proprement dite. Les nécropoles urbaines et suburbaines, les jardins et les vergers, les faubourgs, les marais du fond de vallée, tous d'ailleurs modelés au gré de l'extension ou de la récession de la ville, du jeu des héritages et de la spéculation foncière, dessinaient une zone particulièrement complexe autour de la ville.

Une voirie régulièrement entretenue durant près de trois siècles

<sup>(42)</sup> Cf. note 10, supra.

<sup>(43)</sup> Ainsi rue Lavalard où, au débouché d'une ruelle secondaire donnant sur un decumanus, deux pilastres pouvaient supporter en encorbellement une construction soulignant cette entrée vers l'intérieur de l'insula.

<sup>(44)</sup> Cf. les croquis très suggestifs de Ch. Pinsard de bases de portiques observées au nord de l'amphithéâtre : *Manuscrits*, t. 59, p. 87.

#### 1. LES FAUBOURGS

La quasi totalité de la population urbaine résidait à l'intérieur de la ville (45) desservie par le quadrillage et nous avons vu qu'à cet égard Samarobriva ne constituait pas une exception. La traversée des vallées de la Selle et de la Somme par les voies routières venant de Rouen et d'Eu d'une part, et de Boulogne d'autre part, créèrent cependant des conditions favorables au développement de faubourgs en deux points, principalement dans l'actuel quartier de la Citadelle et aussi dans le quartier du Petit-Saint-Jean et à Pont-de-Metz.

Sur le plateau calcaire et les pentes dominant la rive droite de la Somme, dans une zone comprise aujourd'hui entre la Citadelle, les rues Octave Tierce, Saint-Maurice, de Vignacourt et Emile Lesot, on a depuis un siècle et demi (46) découvert un matériel gallo-romain assez abondant et des vestiges de constructions interprétés alors comme appartenant à une nécropole d'un type particulier associant des "caveaux funéraires" et des "puits rituels" (47).

A partir de 1965, les fouilles de R. Roffin révélèrent qu'il s'agissait en fait d'un vaste ensemble regroupant des habitations suburbaines réparties en ordre lâche sur une superficie de 7 hectares, à l'ouest de la voie routière gallo-romaine Amiens—Boulogne (<sup>48</sup>). Ce quartier, bien que très proche de la ville antique, en est nettement distinct puisque séparé d'elle par les fonds marécageux de la vallée de la Somme et par l'escarpement très prononcé du plateau.

Les structures encore existantes consistaient en sous-sol et caves associées à des dépotoirs et puits à eau. Toutes les superstructures avaient été récupérées et démantelées par les mises en culture du plateau : seules, quelques traces calcaires de fondation étaient encore apparentes.

L'ensemble des structures était orthogonal par rapport à la route romaine indiquant apparemment qu'il existait une certaine organisation. De plus, R. Roffin suspectait une division en petites unités d'habitation comprenant chacune un sous-sol et une cour avec ses dépotoirs et un puits à eau, mais le nombre d'habitations fouillées était trop restreint pour être significatif. Dans le détail, les aménagements sont pourtant différents (aucune cave n'a le même plan), ce qui éloigne un peu l'hypothèse de l'unité de réalisation sur le modèle des lotissements. L'appartenance sociale des habitants de ce quartier suburbain transparaît derrière les vestiges qui nous sont parvenus : l'architecture est simple mais il existait des décors d'enduits peints. On notera l'absence d'hypocauste et de mosaïques. Le forage de puits, le matériel céramique importé, la vaisselle de bronze, l'alimentation variée indiquent une aisance relative (49); l'image d'un quartier occupé par des artisans ou de petits propriétaires cultivant les champs avoisinants rendrait bien compte de ces observations. En outre les traces d'habitat repérées jusqu'aux berges du fleuve aux alentours du Pont Cagnart, à l'intérieur d'une courbe que décrit la Somme à cet endroit, n'exclut pas l'existence d'une communauté vivant en partie des activités fluviales.

L'histoire du site peut à peine être esquissée actuellement (50). Les premières occupations ne semblent pas remonter au-delà du règne de Claude

Par contre des contextes datant du milieu du l<sup>er</sup> siècle ap. J.C. sont très nombreux, comme si ce quartier s'était peuplé en quelques années : près de la moitié des structures ayant livré du mobilier sont datables de la période 40-70 ap. J.C.

A partir de cette date, le schéma chronologique que nous pouvons proposer est très comparable à celui de la ville proprement dite. La coïncidence de la conquête de la Bretagne et de la naissance de ce faubourg établi entre la Somme et la voie de Boulogne, deux artères commerciales qui ont joué un rôle important à partir de 43 ap. J.C., nous invite à conclure que le gonflement de ce faubourg comme celui de la ville, est sans doute étroitement lié à cet événement. Par la suite l'occupation y est continue jusqu'au IIIe siècle malgré quelques accidents et remaniements dont nous évaluons encore mal l'ampleur. C'est au IIIe siècle que ce suburbium de la Citadelle est abandonné, alors que la ville connaît plusieurs crises graves et subit une réduction de sa population. Les étapes de la désertion se retrouvent sur les deux rives de la Somme : destructions importantes vers le milieu du siècle ou sous le règne de Postumus (260-269 ap. J.C.) puis abandon définitif du suburbium lors des invasions de 275 ap. J.C.

Un autre faubourg pourrait être identifié dans le quartier du Petit-Saint-Jean et à Pont-de-Metz bien qu'aucune trace d'habitat n'ait été relevée. Seule l'abondance et l'originalité des découvertes (51) effectuées dans un contexte funéraire sur les coteaux bordant la rivière de la Selle suggèrent de fortes influences urbaines et une grande aisance des défunts : on signale ainsi des découvertes de sarcophages de plomb (52), de fragments de statue, d'une inscription sur pierre en 1880 et sur bronze en 1894. Cette inscription sur une plaque de bronze était sans doute analogue au fameux "testament du Lingon" (53) qui prescrivait dans ses moindres détails les commémorations à célébrer en l'honneur du défunt et l'entretien de sa sépulture. La diversité et la qualité de ces témoignages archéologiques font écarter l'hypothèse de l'existence d'un simple cimetière de villa au profit d'une nécropole attenante à un vicus routier suburbain.

## 2. LES NÉCROPOLES ET LES ABORDS DE LA VILLE

Les seules découvertes effectuées au-delà des limites urbaines à une distance variant de 1 à 2 km sont funéraires. Même si le monde des vivants et des morts se côtoyaient, il est probable qu'une limite bien discernable sur le terrain les séparait : le large fossé dégagé rue Morgan a pu jouer le rôle de pomerium et matérialiser l'emprise municipale. La plupart des cimetières s'étendaient sur les pentes du plateau calcaire au sud comme au nord. Les enclos privés appartenant à des familles ou à des collèges funéraires se partageaient cet espace au gré des acquisitions. Si les abords des grandes voies routières étaient fort prisés (les belles sépultures y sont assez nombreuses), les zones intermédiaires n'étaient pas pour autant négligées. Il est caractéristique à cet égard que les plus grosses nécropoles se soient développées au sud, au Mont Thomas par exemple, à l'écart des voies routières de Beauvais et de Senlis (53). Il est certain par ailleurs que ces vastes espaces ceinturant la ville n'étaient pas exclusivement occupés par des tombes. On observe en effet entre les différents cimetières des zones vides de sépultures où l'on peut imaginer l'existence de vergers, jardins, prairies et lopins en culture.

Le faubourg de la Citadelle

<sup>(51)</sup> Cf. B.S.A.P., 13, 1880, p. 480 : B.S.A.P., 21,1901-1903, pp. 615-616 ; B.S.A.P., 23, 1907-1908, p. 210 ; B.S.A.P., 14, 1880-1882 ; B.S.A.P., 1929-1930, p. 34.

<sup>(52)</sup> PINSARD Ch., Le cimetière gallo-romain de Saleux, Société des Antiquaires de Picardie, Manuscrit n° 266.

<sup>(53)</sup> DUPUIS X., Recherches sur les inscriptions latines de la Belgique Seconde, Thèse de IIIe cycle, Université de Lille III, 1983, pp. 217-218. Cf. infra, chap. VI: "Populations et mentalités. Les nécropoles et les usages funéraires". Le choix de l'emplacement de la nécropole du Mont Thomas a pu résulter également du fait aue cette colline était visible de fort loin.

Un vicus routier suburbain à Pont-de-

<sup>(45)</sup> Selon L. HOMO, les faubourgs de Rome étaient très peu importants au regard de la population totale ; cf. HOMO L., Rome impériale et l'urbanisme dans l'Antiquité, 1971, pp. 115-118.

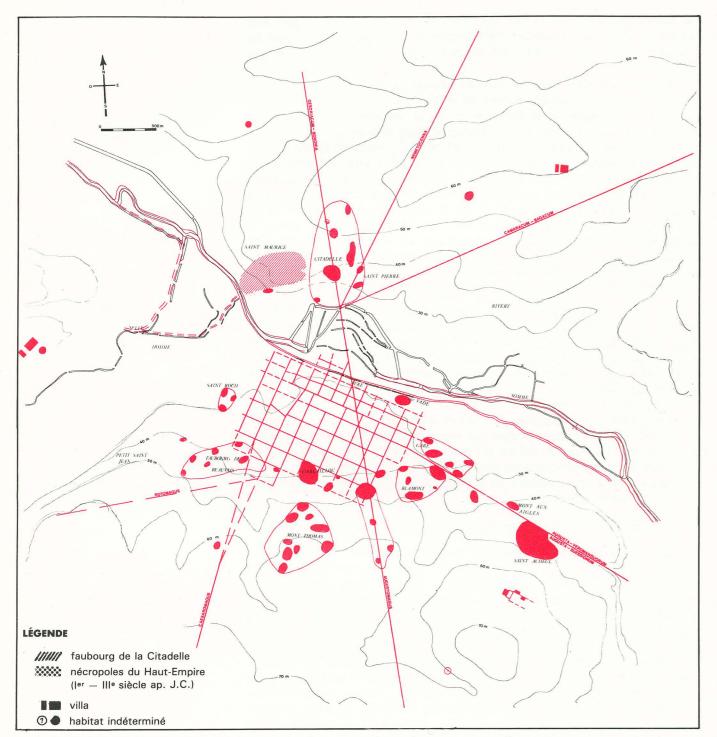
<sup>(46)</sup> Cf. l'historique des découvertes dans cette zone par ROFFIN R., ROFFIN-PREGERMAIN F., DECOTTIGNIES N., VASSELLE F., "Habitat gallo-romain près de la citadelle d'Amiens", Celticum XV, Ogam, 1967, pp. 185-205.

<sup>(47)</sup> Cf. infra, chap. VII: "Populations et mentalités. Les nécropoles et les usages funéraires".

<sup>(48)</sup> ROFFIN R., et alii, op. cit., p. 189, pl. 83.

<sup>(49)</sup> ROFFIN R. et VASSELLE F., "Habitat gallo-romain au nord-ouest d'Amiens. Inventaire du matériel gallo-romain", *Revue du Nord*, 191, 1966, pp. 605-625.

<sup>(50)</sup> On remarquera qu'une très grande partie du mobilier encore à étudier ou à publier date de la seconde moitié du les siècle ap. J.C.



20. La ville et son environnement

Entre les nécropoles et les premières *villae* qui apparaissent à 2 km des marges de la ville, s'étend une zone où les découvertes archéologiques sont bien moins nombreuses, ponctuelles et parfois énigmatiques comme celles de la route d'Allonville (<sup>54</sup>) : s'agissait-il de champs cultivés depuis des *villae* proches ou bien depuis la ville par des citadins ? (<sup>55</sup>). A partir des fouilles de V. Commont route d'Allonville on peut également conjecturer l'existence de friches et de bois.

Au-delà, les établissements agricoles deviennent fréquents : vestiges de fossés et d'enclos comme à La Madeleine ou villae bâties en dur comme à Saint-Acheul (56) sont à un quart d'heure de marche de la ville. On retrouve déjà à cette distance le semis régulier des exploitations agricoles bien décrit par R. Agache. Dans le fond de vallée, le paysage était nettement différent. Les seuls renseignements dont nous disposons montrent que la Somme n'était pas canalisée et que la vallée était exposée aux inondations. Au niveau de la confluence de la Somme et de la Selle, en aval de la ville, de nombreux objets roulés, mêlés à du gravier et retrouvés dans des poches, témoignent de ces débordements du fleuve (57). La vallée offrait néanmoins des ressources économiques importantes grâce à l'extraction des sables et silex pour le bâtiment et la voirie ou bien grâce à la chasse et la pêche (58) ou l'embouche de bétail (59) destiné à la consommation de la ville.

#### VOIES DU SECOND QUADRILLAGE CLAUDIEN

Voie	Lieu de découverte	Référence	Largeur (en mètres)	Profondeur (en mètres)	Epaisseur observée (en mètres)	Portique	Fossés
0	Rue du Gr. Vidame	Vasselle, Ms., inédit, 1963	4,90 à 5,20			+	
	Angle des rues du Gr. Vidame t hotoie	Vasselle, Ms., inédit, 1963	5,10				+
	Rue des Corroyers	B.S.A.P., 1960, p. 167		- 1,75	2		
	Angle des rues Frédéric Petit et Aimé Merchez	B.S.A.P., 1960, p. 170			2,50		
-	Rue Frédéric Petit	B.S.A.P., 1960, p. 170					
-	Boulevard Carnot	B.S.A.P., 1960, p. 171	5,80	= 1	2,40		+
-	Rue Caumartin	Vasselle, Ms., inédit					
1	Rue de l'Aventure	R.N., 1960, p. 339	5	- 3,50			
	Rue St-Jacques	B.S.A.P., 1960, p. 173	3,50	- 1,50 à - 3,20	2,70		
	Rue Frédéric Petit	Molière, Ms., 1976		- 2,50	2		+
	Rue Dom Bouquet	Molière, Ms., 1975					+
	Rue de l'Union	Molière, Ms., 1975	4	- 1		+	+

<sup>(54)</sup> COMMONT V., "Habitats et sépultures de l'époque gauloise et puits funéraire galloromain trouvés à Amiens", B.S.A.P., XXVII, 1915-1916, pp. 112-187, 3 pl. h.t.

<sup>(55)</sup> La possibilité d'une mise en valeur de la campagne environnante par des citadins semble probante pour le cas de Silchester où l'on a trouvé de nombreux instruments aratoires (BOON G., Silchester, the roman town of Calleva , 1973, pp. 243-266). Mais pour d'autres villes de la Bretagne romaine la question reste ouverte (cf. WACHER J., The Towns of roman Britain, 1974, Londres, p. 19 ou FRERE S.S., Britannia, 1967, p. 258). Il est également possible que ces terres aient été exploitées à partir de villae peu nombreuses mais plus importantes.

<sup>(56)</sup> Cf. MANTEL E., Les fouilles de La Madeleine - 1981, rapport inédit, et VASSELLE F., "Compte-rendu de la découverte d'une villa romaine à Saint-Acheul, 1972-1976", B.S.A.P., LVII, 1977-1978, pp. 293-306.

<sup>(57)</sup> PINSARD Ch., Découverte de divers objets dans un dépôt de gravier, Ms, t. 18, pp. 9-21 et t. 1, pp. 16-23.

<sup>(58)</sup> L'analyse des ossements animaux d'un chantier récent, rue Lavalard, montre une forte proportion de gibier dont du canard sauvage, du râle d'eau, de la bécasse, etc. Cf. MENIEL P., rapport 1982, inédit.

<sup>(59)</sup> Cette hypothèse est avancée pour le cas de Silchester par exemple ; cf. FULFORD M., "Town and country in roman Britain - parasitical relationship?", in *The romano-British Countryside*, B.A.R., 103, 1982, p. 406.

	Route de Rouen	Soin-Cazé, C.A.P., 1979, pp. 233-237					+
II	Rue de la 2 <sup>e</sup> DB.	B.S.A.P., 1957, pp. 216-218	4	- 3,20	1,20		+
	Angle des rues 2° DB et de Beauvais	B.S.A.P., 1957, p. 213		- 1,50	1,50		
	Angle des rues de Beauvais et A. Lejeune	B.S.A.P., 1924 pp. 47-48	6	- 4,30	1,70		
	Angle des rues de Beauvais et A. Lejeune	B.S.A.P., 1935, p. 114		- 3			
	Rue de Paris	R.N., 1960, p. 339		- 1	1,40		Un
Ш	Angle rue Duméril et Place de l'Hôtel de Ville	B.S.A.P., 1957, p. 39	4 à 4,50	- 2,10	3,70	+	+
	Idem	B.S.A.P., 1957, p. 37		- 1			jili.
	Angle rue Delambre et Hôtel de Ville	B.S.A.P., 1957, p. 37	Pas de voie s	signalée mais based	le portique		
	Angle des rues A. Roze et Lavallard	Vasselle, Ms., inédit, 1961		- 2,40	3,40		
	Boulevard Pasteur	R.N., 1960, p. 339		- 2,50			- ',- ' ,
	Rue Jules Lefebvre	Massy J.L., 1974, inédit				+	+
IV	Rue des 3 cailloux	B.S.A.P., 1960, pp. 178-179	5 à 6,80	- 1,90 à - 5	3,10		
	Rue des Jacobins	B.S.A.P., 1960, pp. 179-180		- 2			+ cani veau bo
	Rue de la République	Pinsard, Ms., †. 26, p. 104		Base de portique se	ulement		
-	Impasse des Rabuissons	B.S.A.P., 1927 pp. 451-452					
	Rue de la République	Pinsard, Ms., t. 68, p. 5		- 1		+	
٧	Square Jules Bocquet	D. Bayard, J.L. Massy, C.A.P., 1979, pp. 131- 152			5,40	+	+
	Rue Ernest Cauvin	Inédit, observations Fournier en 1974, sous le cinéma Picardy					+
	Angle des rues Lamarck et des Jacobins 1972	Vasselle, Ms., inédit, 1972. Fournier, Ms.,	4,80 à 5,20	2,90	3,50		+
	Rue Lamarck	Pinsard, Ms., t. 15 et pp. 6-19, 45-57					
VI	Rue Victor Hugo	Vasselle, Ms., inédit					
	Rue Emile Zola	Pinsard, Ms., t. 25, p. 15		- 1,50	2,30		
_	Rue Pierre L'Ermite	Pinsard, Ms., t. 29, pp. 12-15					
VII	Angle rues Lamartine et de Noyon	Vasselle, Ms., inédit, 1961		- 3			
-	Place René Goblet	R.N., 1960, p. 340	Voie 5 est-	ouest II s'agiten	fait d'une voie	e nord-sud	1924
	Boulevard Alsace Lorraine	R.N., 1960, p. 339		- 4,30	2,50		

	Place Alphonse Fiquet	B.S.A.P., 1955, pp. 39-41	- 0,60	1,80	+
	Rue Edouard Gand	Fournier, Ms., inédit, 1974			de web? I
IX	Rue Serrassaint	T. Benredjeb, C.A.P., 1978, n° 5, pp. 177-190	100 - C > 2 . (c 100 - a		+

3	Rue A. Lefèvre	R.N., 1960, p. 340					
	Rue Gloriette	R.N., 1960, p. 340					
4	Rue des Corroyers	B.S.A.P., 1960, p. 167		- 1,75	2		
	Rue Voclin	B.S.A.P., 1960, pp. 165- 167. Vasselle, Ms., inédit	Trace	- 1,40 es de portique seulem	ent	+	
	Rue St-Jacques	B.S.A.P., 1955, p. 27		- 4 (?)	1 (?)		
	Rue Amiral Courbet	B.S.A.P., 1967, pp. 126-127		32 (37 alt.)	2	+	
	Rue Paul Tellier	T. Benredjeb, C.A.P., 1978, pp. 177-190				+	
5	Rue de Noyon	B.S.A.P., 1955, p. 39, note I		-2,60 - 4			
	Angle rues Trois Cailloux et V. Hugo	Pinsard, Ms, t. 28, p. 205					
6	Rue Lamarck	Vasselle, Fournier, Ms., inédits, 1972		1 0n 1			
	Rue de Beauvais	B.S.A.P., 1957, pp. 213-214		- 2 à - 4	2	+	
•	Rue des Cordeliers	R.N., 1960, p. 340 Courrier Picard 18.9.74	4,50	- 6			
	Rue des Cordeliers	Massy, Ms., 1974	5,30	- 2,50 30, 60 NGF	5	+	
	Rue Martin Bleu Dieu (Caserne Stengel)	Molière, Ms., inédit					
7	Rue Frédéric Petit	Molière, Ms., inédit 1976					
	Rue de Beauvais	R.N., 1960, p. 340				1	
	Rue Lavallard	Bayard, Mahéo, Molière, Ms., inédit, 1982	4 & 6	- 32,40 NGF	4,10	+	
8	Rue Albéric de Calonne	Massy, Ms., inédit, 1972	4,60		0,40		
9	Rue Lenôtre	Massy, Ms., inédit, 1974				+	

## ORIENTATION SANS RAPPORT APPARENT AVEC LE QUADRILLAGE URBAIN

(Voies secondaires)

Voie	Lieu de découverte	Référence	Largeur (en mètres)	Profondeur (en mètres)	Epaisseur observée (en mètres)	Portique	Fossés
	Rue Marc Sangnier	B.S.A.P., 1957, pp. 206-211	4,50 Blocage de mo	- 2 açonnerie en-desso	2,75 us		F.
	Rue Léon Blum	B.S.A.P., 1957, pp. 220-222		- 4,50			
	Rue Léon blum	B.S.A.P., 1957, p. 223		- 2			
	Nelle rue de Metz	B.S.A.P., 1957, p. 219		- 2 à - 4	2		
*1	Angle des rues Jean Catelas et Henri Barbusse	B.S.A.P., 1957, pp. 215-216		- 3,20	2		
	Rue Allart (insula VI 5)	Vasselle, Ms., inédit	orthogonale	(nord-sud)			
	Rue de Noyon (insula VIII 5)	J. Molière, C.A.P., 1980, p. 138	non rect	ilignes	2		
	Rue de Beauvais (insula II 6)	Fournier, Ms., inédit, 1977	rectiligne et	oblique	4 environ		+
	Rue Alphonse Paillat (Courrier Picard) ( <i>insula</i> V 6)	Bayard, Ms., inédit, 1978	rectiligne	nord-sud orthogo	nale 2		:+
	Port d'Aval	Massy, Ms., inédit,	4,30 orthogo	onale nord-sud	2		+

#### GRANDE DIAGONALE SENLIS-BOULOGNE (voie dite d'Agrippa)

Lieu de découverte	Référence	Largeur (en mètres)	Profondeur (en mètres)	Epaisseur observée (en mètres)	Portique	Fossés
Parvis de la Cathédrale	Vasselle, Ms., inédit, 1961	7,50				
St-Leu	R.N., 1960, p. 369					
St-Leu (Tappeplomb)	R.N., 1960, p. 369					
Rue Victor Hugo	Pinsard, Ms., t. 28, p. 205		- 7			
Place René Goblet	R.N., 1960, p. 369					
Rue Vanmarcke	D. Bayard, J.L. Massy, Ms., inédit, 1974	4,50	- 1,70	Plus de 4	+	+
Place Joffre	Ch. Dupuis, Ms., inédit					+

### 21. Surfaces couvertes par la ville au IIº siècle

				Total
Emprise de la ville	ville desservie par la voirie	155	ha	
	fond de vallée	3	ha	
	zone suburbaine de la Citadelle	7	ha	165 ha
Domaine public	voirie	27	ha	
	installations portuaires	1	ha	28 ha
	Monuments - forum, amphithéâtre	4,	5 ha	
	- thermes	1,	5 ha	
	- divers	1	ha	7 ha
Disponible pour habit	at			130 ha