REVUE ARCHÉOLOGIQUE DE PICARDIE

Trimestriel - n°3-4 - 2008

AISNE

Sépulture aristocratique de La Tène D1 à Maizy.

OISE

Nouvelle minière à silex du Néolithique à Ressons-sur-Matz.

SOMME

Fouille préventive à Quend « Le Muret ». Question sur l'organisation et le rôle d'un site côtier au Bas-Empire.

OCCUPATIONS ROUTIÈRES ET AGGLOMÉRATIONS SECONDAIRES EN BRETAGNE ROMAINE

Steven WILLIS

(*Traduction Margaret & Jean-Louis CADOUX*)

Les « Occupations Routières » (« Roadside settlements ») constituent un type de site important en Bretagne romaine. Ces centres secondaires remplissaient un large éventail de rôles dans la hiérarchie des habitats. Leur étude apporte actuellement des résultats significatifs. Ceux-ci servent de base à de nouvelles interprétations concernant la vie politique, économique et culturelle en Grande-Bretagne sous le régime impérial. Ce genre de site est assez commun en Grande-Bretagne, en particulier dans les régions sud, est et centre de l'Angleterre ; il est rare au Pays de Galles, dans les Cornouailles et leurs abords, et dans le nord de l'Angleterre. Il est donc caractéristique de la Grande-Bretagne des plaines, loin des zones militaires installées sur les marges de la *Britannia* (fig. 1). Il y a certes quelques rares sites du type « Occupations Routières » dans ces zones, comme à Sedgefield (comté de Durham), mais ils y sont inhabituels, et ils ont souvent des connotations militaires qui leur donnent leur couleur particulière (comme pour Catterick en Nord-Yorkshire). Il est impossible de parler des « Occupations Routières » sans tenir compte des « Agglomérations Secondaires » (littéralement : *Small Towns*, « Petites Villes »), centres de sensiblement plus grande superficie, et qui également jouent un rôle clé dans l'organisation de l'habitat. On peut tracer certaines démarcations entre « Occupations Routières » et « Agglomérations secondaires ». On observe des différences, d'importance variable, en ce qui concerne leur taille et leur morphologie. Fondamentalement pourtant, ces sites ont en commun de nombreuses caractéristiques et de nombreuses fonctions ; on ne peut pas les partager en deux catégories clairement distinctes (par commodité, on peut les regrouper sous la dénomination de Centres Secondaires). En effet, ils se confondent les uns avec les autres en de nombreux points, par leur taille, leur morphologie et leur fonction, et par leur intégration profonde au monde agricole. Cet article, tout en gardant à l'esprit ce *continuum*, ne s'en efforcera pas moins de mettre l'accent, quand c'est possible, sur les Occupations Routières plutôt que sur les Agglomérations Secondaires, du fait qu'en Grande-Bretagne les premières ont jusqu'à une date récente été l'objet de comparativement moins d'attention. Les Agglomérations Secondaires sont un peu mieux connues dans le détail (encore qu'imparfaitement !). Tout en restant prudent et en nous efforçant de comprendre chacun de nos sites dans sa spécificité, nous pouvons cependant faire quelques remarques générales significatives.

LES CENTRES SECONDAIRES, MISE EN PERSPECTIVE

Ces sites, c'est-à-dire à la fois les Occupations Routières et les Agglomérations Secondaires, font apparaître un mélange de traits romains et indigènes en termes d'agencement, de types de construction, de mobilier et de modes de consommation (*cf.* Mattingly 2006, p. 286-291). Ils sont particulièrement importants, ou du moins jouent un rôle de premier plan, aux troisième et quatrième siècles, point culminant, semble-t-il, de leur vitalité économique. On en trouve le reflet dans le fait qu'aux moyenne et basse périodes romaines un bon nombre de ces sites font apparaître des bâtiments en dur, alors qu'antérieurement les constructions y étaient en bois.

Pour les spécialistes de la Bretagne romaine, les Agglomérations Secondaires (ou *vici*, d'après le nom qui leur a été donné sur le Continent) sont des centres plus grands que les Occupations Routières, et souvent situés à des carrefours du réseau routier impérial. Ces Agglomérations apparaissent le plus souvent comme un habitat ayant un noyau central, une voierie secondaire de notable importance ; elles peuvent avoir des quartiers spécialisés, souvent un temple, éventuellement une *mansio*, et elles ont rempli des fonctions diverses en termes de vie économique et culturelle au sein de la hiérarchie des habitats. Un certain rôle politique et administratif peut leur avoir été dévolu, ces pouvoirs toutefois étant limités et ne dépassant pas le niveau du *pagus*, à la différence des capitales de *civitas*. Comme exemples de sites se rattachant à la catégorie des Agglomérations Secondaires, il y a Alcester dans le comté de Warwick, Ancaster dans le sud du comté de Lincoln, Horncastle dans l'est du même comté, et Water Newton (*Durobrivae*)

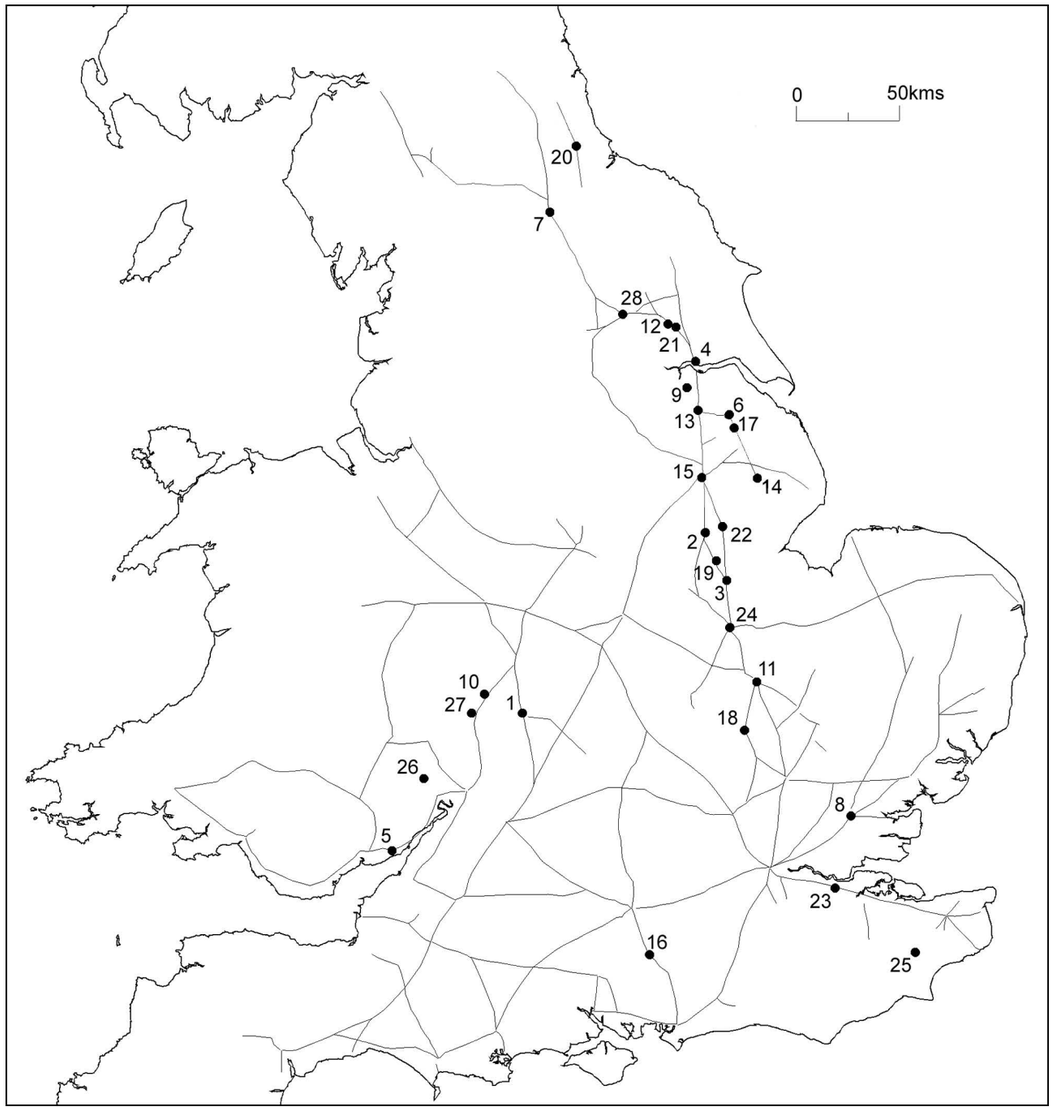

Fig. 1 - Localisation des sites mentionnés au sein du réseau routier de la Bretagne romaine (1 : Alcester, 2 : Ancaster, 3 : Bourne, 4 : Brough-on-Humber, 5 : Caerwent, 6 : Caistor, 7 : Catterick, 8 : Chelmsford, 9 : Dragonby, 10 : Droitwich, 11 : Godmanchester, 12 : Hayton, 13 : Hibaldstow, 14 : Horncastle, 15 : Lincoln, 16 : Neatham, 17 : Nettleton, 18 : Sandy, 19 : Sapperton, 20 : Sedgefield, 21 : Shiptonthorpe, 22 : Sleaford, 23 : Springhead, 24 : Water Newton, 25 : Westhawk Farm, 26 : Weston-under-Penyard, 27 : Worcester, 28 : York; *illustration de Gerald* Moody).

dans le nord du comté de Cambridge, peut-être la plus vaste des Agglomérations Secondaires de la Bretagne (Booth & Evans 2001, Catherall & 1994, Mahany 1994, Burnham & Wacher 1990). Ces sites apparaissent comme similaires à des centres moins étendus tels que les sites bien connus de Tienen et de Liberchies en Belgique. L'utilisation du terme Agglomération Secondaire (« Small Town ») est de tradition en Grande-Bretagne, plutôt que l'emploi du terme plus correct de *vicus*, qui tend à y être réservé à la désignation des *canabae*, ces habitats hors fortifications développés à côté des forts et des forteresses.

Les Occupations Routières tendent à n'être rien de plus que ce que cela veut dire : en l'absence d'un point central de regroupement, des parcelles et des constructions s'échelonnant en bordure de route. Elles sont par essence linéaires, dotées d'un plan rectiligne, avec des bâtiments et des terrains donnant sur la rue principale. Elles ne sont pas découpées par zones et n'ont pas de voierie secondaire entre parcelles. Il peut y avoir des sanctuaires, qui peuvent avoir été à l'origine de l'apparition et du développement de ces habitats ; mais de véritables temples n'en sont pas moins une rareté sur de tels sites. Citons à titre d'exemples Westhawk Farm dans le Kent (Booth & Lawrence 2000, Booth 2001) et Hibaldstow dans le nord du comté de Lincoln (Smith 1981, 1987). D'une façon générale nous considérons les Occupations Routières comme étant, dans la hiérarchie des habitats, en termes d'éventail des fonctions, situées un échelon au-dessous des Agglomérations Secondaires. Donc, tandis que les routes principales entre les capitales de *civitas* et les grandes villes peuvent voir s'égrener sur leur tracé un certain nombre d' « Agglomérations Secondaires », les Occupations Routières, elles, apparaissent dans les interstices entre les Agglomérations secondaires, ou sur les routes de liaison entre les grands itinéraires.

Ce dernier aspect met en lumière deux facteurs essentiels. En premier lieu, le développement de ces deux types de sites sur les principales voies de communication desservant la (les) province(s) montre l'importance du réseau routier dans le paysage de l'empire, et son rôle fondamental à l'origine et dans le développement des centres secondaires locaux. D'autre part, il montre la corrélation entre ces catégories de sites, en soulignant le fait que les Villes Principales, les Agglomérations Secondaires et les Occupations Routières faisaient toutes partie d'un même ensemble. À la fois les Agglomérations Secondaires et les Occupations Routières auront été prestataires de services pour la circulation sur le réseau routier, mais elles comportaient aussi une part non négligeable de fermes, d'installations pour la transformation des produits agricoles, de services spécialisés locaux, et ainsi de suite. Leur rôle principal était de ce fait économique et commercial, et cela explique en partie leurs origines et leurs caractéristiques ; nous y reviendrons plus loin.

Du fait que, dans une certaine mesure, les deux catégories se chevauchent, une comparaison entre elles ne va pas de soi. La différence est largement une question de dimensions, compte tenu de ce qu'elles partagent beaucoup de caractères communs ; il y a peut-être aussi une légère différence qualitative dans leurs fonctions. On a vu dans les deux dernières décades quelques études importantes sur les Agglomérations Secondaires en Grande-Bretagne, mais dans la mesure où l'on écrit sur les Occupations Routières dans ce pays, on tend surtout à en faire une variété dans la catégorie des Agglomérations Secondaires (*cf.* Burnham & Wacher 1990, Burnham 1986, 1988, Mattingly 2006, Millett 1995, Smith 1987). En fait, dans beaucoup de publications existantes, les Occupations Routières sont rangées sous le chapeau des « Agglomérations Secondaires ».

En Grande-Bretagne, les sites d'Occupations Routières ont été, jusqu'à une date récente, peu étudiés. C'est en partie dû au fait qu'elles sont moins évidentes que les *villae*, ou les villes, ou les forts, qui ont laissé des traces archéologiques plus facilement reconnaissables, et ont attiré l'attention des Antiquaires, et par la suite des archéologues (*cf.* Hingley 1989, Evans 1995a). Leur taille aussi fait qu'une bonne appréciation de leur nature ne peut apparaître qu'après une exploration exhaustive sur le terrain. Toutefois, suite au cadre législatif introduit en 1990 par le gouvernement britannique (*Planning Policy Guidance : Archaeology and Planning (PPG 16)* : Directive 16 pour la Planification archéologique), une archéologie préventive avant travaux est devenue la norme. Partant de là, la communauté des archéologues britanniques a pu explorer quelques-uns de ces sites, et en a identifié beaucoup d'autres. Mieux encore, leur étude est maintenant considérée comme un thème de recherche prioritaire pour arriver à une bonne compréhension des systèmes d'habitat, de l'économie et de l'organisation de la *civitas* à l'époque romaine (*cf.* Taylor 2006). Partant de là, des programmes de recherche universitaires spécifiques se sont intéressés à quelques-uns de ces sites (Millett 2006).

Les Occupations Routières et les Agglomérations Secondaires sont particulièrement fréquentes en Angleterre dans les Midlands, où l'on en a en général une relativement bonne compréhension, et où plusieurs ont fait l'objet de prospections de surface, de sondages et de fouilles (ainsi Nettleton dans le comté de Lincoln - Willis 2000, 2002- fig. 2), et les sites du comté de Leicester étudiés par Peter Liddle des Leicestershire Museums et Jeremy Taylor de l'Université de Leicester) ; quelques exemples seront mentionnés plus loin.

Fig. 2 - Nettleton, Mount Pleasant, Lincolnshire, 2003, Trench J. Détail de constructions à murs de pierre des IIIe/IVe siècles, alignés sur la façade de la route romaine de Horncastle à Caistor, et d'une partie de la bande de roulement. La façade de l'édifice a été bien préservée sous les matériaux modernes, comme on le voit ici. La photo montre à l'ouest la route romaine, qui jouxte la route moderne, au-delà de la haie. Un fossé romain précoce est visible sur la gauche de la construction. (*Photo : auteur*).

DÉFINITIONS ET CARACTÉRISTIQUES, UNE APPROCHE

AGGLOMÉRATIONS SECONDAIRES

Il existe au moins 50 de ces sites en Grande-Bretagne. Ils ont commencé à apparaître autour des premières années du IIe siècle, voire plus tôt. Ils ont connu en général un accroissement régulier de leur taille tout au long des IIe et IIIe siècles ; cet accroissement ne semble pas cependant avoir été planifié, mais avoir été plutôt progressif et spontané. Souvent ces sites s'agglutinaient autour de carrefours routiers comme à Godmanchester et à Sandy (respectivement comtés de Cambridge et de Bedford, *cf.* Burnham & Wacher 1990), avec des espaces laissés à des « faubourgs », encore qu'on ne puisse affirmer que les lieux de rassemblement ou les bâtiments de statut supérieur aient été nécessairement situés en plein centre-ville ou sur les voies majeures. Il se peut qu'il y ait eu un certain degré de micro-zonage déterminé par le statut ou la fonction, mais dans la plupart des cas ceci n'apparaît pas clairement.

Pourtant les sites classés en Grande-Bretagne comme Agglomérations Secondaires ne forment pas un groupe homogène. Les variations dans les tailles, par exemple, sont notables, et les origines des différents sites sont variables. Une Agglomération Secondaire typique de Grande-Bretagne peut avoir eu une population d'environ 350 à 2000 habitants, et avoir occupé une surface de 10 à 25 ha (*cf.* Millett 1995, fig. 4.3). Sous l'Empire romain tardif, un certain nombre reçurent une enceinte de remparts en pierre. Dans certains cas, ceci a dû être lié à des nécessités défensives ou des menaces, bien qu'il ait pu aussi y avoir des aspects en rapport avec le statut et la situation juridique matérialisés par ces structures. C'était souvent le cœur du site, ou une zone proche du cœur du site, qui était enclos alors dans des murailles, et ce qui est laissé à l'extérieur des surfaces ainsi délimitées reste pour nous, dans une large mesure, matière à investigation. La zone fortifiée pouvait être de taille appréciable, mais dans bien des cas elle était réduite (*cf.* Rivet 1968, fig. 5), et la nature exacte de ce qui était enclos reste quelque peu énigmatique, même là où des fouilles et des collations de données ont été effectuées, comme pour Caistor et Horncastle dans le comté de Lincoln (Rahtz 1960, Field & Hurst 1984). D'autre part, beaucoup de sites de ce type semblent être restés des sites ouverts pendant toute leur existence (comme pour Springhead dans le Kent).

Il a été remarqué que pour les Agglomérations Secondaires l'appellation « Petites Villes » (littéralement : « Small Towns ») était malheureuse car elle implique plusieurs caractéristiques que ces sites peuvent ne pas avoir eues. On peut se demander dans quelle mesure elles étaient des « Villes ». Autrefois, la présence d'une muraille autour d'une « Petite Ville » était pour l'archéologue un indice révélateur. Des fortifications cependant ne font pas une ville, et en Bretagne ces cas de constructions de murailles sont en rapport avec l'époque et le contexte : une structure tardive, autour d'un « cœur » dont la fonction est incertaine (voir ci-dessus). Il pourrait s'ensuivre une analogie avec la fermeture des villes majeures, où les murs servent peut-être à définir des limites urbaines et civiques, et à marquer des frontières juridiques, autant qu'à autre chose. De plus, « petit » est un terme inapproprié, car certains sites de cette catégorie étaient très étendus (comme *Durobrivae*), plus grands en fait que certaines des plus petites capitales de *civitas* en Bretagne : comparons par exemple la surface enclose de Chelmsford en Essex avec celle de Caerwent, au sud du Pays de Galles (*cf.* Wacher 1976, fig. 43 ; Rivet 1968, fig. 4). Les « Petites Villes » n'étaient pas non plus des grandes villes / capitales de *civitas* en plus petit. En particulier, la plupart ne semblent pas avoir été dotées de réelles fonctions administratives et elles n'avaient pas à l'évidence de reconnaissance officielle ou de patronage. Elles se situaient donc à côté de la hiérarchie et des réseaux en place. Les

élites locales du Haut-Empire (au moins) portaient clairement l'essentiel de leur intérêt vers les villes principales / capitales de *civitas*, et non vers nos sites. Tandis qu'en Gaule l'épigraphie indique une implication des élites dans le développement des Agglomérations Secondaires de cette province, on ne voit pas si c'était le cas en Bretagne. En conséquence, en contraste avec la planification des capitales de *civitas*, ces sites se développaient de manière organique, s'accroissant selon un mode décousu constituant ce qu'on a appelé l' « urbanisme indigène », en contrepoint de l' « urbanisme officiel » (*cf.* Hingley 1989).

OCCUPATIONS ROUTIÈRES

On en sait relativement peu au sujet de ces sites parce qu'ils ont moins que d'autres attiré l'attention des archéologues par le passé. Ils sont, en outre, souvent situés dans un environnement rural, à des endroits éloignés des travaux de développement récents, où la probabilité d'investigation archéologique est restée limitée. En gros, ils sont de taille relativement modeste, habituellement composés d'un petit nombre de propriétés (bâtiments et terrains) donnant sur une route. Souvent, ils se montrent sous la forme de quelque 8 à 12 bâtiments de part et d'autre de la route, sur une longueur de quelques centaines de mètres (pouvant peut-être atteindre dans certains cas 40 bâtiments au total), et peut-être, avec beaucoup de constructions en bois, ayant laissé des traces limitées de structures dans le paysage actuel, ou de mobilier dans le sol. Ces sites peuvent avoir eu des populations d'environ 100 à 350 âmes. Ils n'étaient certes pas des centres soigneusement planifiés, mais n'avaient pas non plus besoin de l'être ; ils se développaient progressivement avec l'extension du site le long de la route, ou en remplissant les espaces libres entre les propriétés existantes. De ce fait, ils présentent une morphologie différente de celle des villes principales et des Agglomérations Secondaires. Comme pour les Agglomérations Secondaires, il y a souvent des vides entre les constructions, ou les constructions occupent des parcelles relativement grandes, si bien qu'on y observe moins d'entassement, moins de densité que dans certains milieux urbains romains. Le prix du terrain sur ces sites a dû être moins élevé, du fait qu'il ne devait pas y avoir la même pression sur les surfaces que dans les centres principaux. Cela étant, ce manque de densité implique qu'il est sans doute plus difficile de collecter l'information ; dans le passé, il était rare que les superficies grandes ou moyennement grandes de ces sites fassent l'objet de fouilles. La connaissance de ces sites est par conséquent limitée, et c'est la raison pour laquelle ils sont considérés en Grande-Bretagne comme d'intérêt prioritaire dans la planification récente et à venir (*Research Agenda* documents) pour la période. Avec la mise en place du *PPG 16*, beaucoup plus d'information commence à voir le jour.

ORIGINES

Ces centres secondaires étaient un phénomène nouveau en Bretagne et dans le nord-ouest de l'Europe, n'ayant pas de proche précédent dans la protohistoire. La tendance au regroupement de l'habitat et au développement d'un habitat échelonné était en route à la fin de l'âge du Fer. On peut penser que cette tendance laissait présager des développements ultérieurs avec l'émergence d'Agglomérations Secondaires ou d'Occupations Routières, encore que rien dans la répartition de l'habitat de la Bretagne de la fin de l'âge du Fer ne s'approche de ce genre de site.

Quand et comment commencent-ils ? Les Occupations Routières et les Agglomérations Secondaires remontent généralement (ou plus exactement commencent à avoir une forme identifiable), en Bretagne, aux environs du début du second siècle de notre ère, c'est-à-dire sensiblement deux générations après la conquête sous Claude. Dans une étude sur la situation de 97 sites d'Agglomérations Secondaires / Occupations Routières (mais surtout des premières), Burnham a établi qu'environ 37 % avaient une origine assurée ou probable à l'âge du Fer, 36 % une origine militaire romaine certaine ou probable (comme apparemment Alcester), alors que 27 % des sites avaient une origine incertaine (Burnham 1986, p.191). Des origines à l'âge du Fer sont moins facilement identifiables pour les Occupations Routières que pour les Agglomérations Secondaires. Il y a certes des exemples, pour les premières, d'origines à l'âge du Fer ou de niveaux du Ier siècle de notre ère à la base de la stratigraphie (comme à Sapperton et Nettleton, dans le comté de Lincoln). Quand il y a des traces d'occupation à l'âge du Fer sur ces sites, l'organisation et la forme de cette activité / occupation est plutôt (à ce jour) mal connue. Si la création des voies remonte essentiellement à l'époque romaine, nous ne devons pas nous attendre à ce qu'elles aient sur leur tracé des habitats de l'âge du Fer, sauf bien entendu si ces routes reprenaient en les rationalisant des cheminements antérieurs, ou si elles avaient été construites avec pour objectif de relier de tels sites entre eux. Il y a en fait de plus en plus d'indices allant dans le sens de la première hypothèse, laissant entendre que certains éléments du réseau routier romain n'étaient que la mise en forme et la rectification de cheminements antérieurs. En 1986, Burnham concluait que les sites de l'âge du Fer n'étaient raccordés au réseau routier romain qu'en cas de commodité : « les sites préexistants, destinés à satisfaire des besoins indigènes, étaient dans certains cas mal situés et de ce fait étaient souvent laissés à l'écart quand les premières voies étaient construites » (Burnham 1986, p. 194). La véracité de cette affirmation est désormais bien moins évidente. Une remise à jour des travaux de Burnham sur les origines serait la bienvenue à la lumière du développement de la recherche pendant les vingt dernières années (*cf.* Taylor, sous presse).

L'ÉCONOMIE POLITIQUE DES CENTRES SECONDAIRES

Pour Burnham, deux facteurs étaient déterminants dans le développement des Agglomérations Secondaires et des Occupations Routières : l'organisation de l'habitat à l'âge du Fer et le réseau routier impérial surimposé (Burnham 1986). Pour lui, c'est le second qui a joué un rôle clé dans la détermination du développement à venir de cette organisation de l'habitat ; en d'autres termes, le réseau routier romain suivait son propre programme, et il ne reliait pas systématiquement entre eux les sites préexistants (Burnham 1986). Il est admis que le réseau routier créé par l'autorité romaine bouleversait et réorientait dans bien des cas les itinéraires et les dispositions existants. De nouvelles routes étaient construites, mais les pistes et les voies de communication existantes étaient souvent reformulées à la mode romaine. Le résultat prit donc la forme d'une mise en relation de ces éléments dans un réseau cohérent. Dans cette optique, prenons l'exemple de Dragonby, au nord du comté de Lincoln : après avoir été un site éclatant à la fin de l'âge du Fer, il n'évolua qu'en un centre d'intérêt secondaire à l'époque romaine, du fait, nous explique-t-on, qu'il était situé à l'écart du réseau routier romain (May 1996). Par contraste, Sapperton, Sleaford et Horncastle, dans le sud et l'est du comté de Lincoln, s'élevèrent, à partir de modestes racines à l'âge du Fer, au niveau d'Agglomérations Secondaires/Occupations Routières, étant situées sur des voies romaines de quelque importance.

Comme les sites de ce genre n'existaient pas à l'âge du Fer, mais ont pris forme au début de l'époque romaine, on est amené à les expliquer à la lumière des nouvelles conditions introduites par Rome, et de l'impact de ces nouvelles conditions sur les modes de vie, l'économie et la vie politique. La relation étroite entre le nouveau système et le nouveau réseau routier dans la province romaine est démontrée (*cf.* Burnham 1986, fig. 1 ; *cf.* Millett 1995). La fonction du réseau routier en termes de politique impériale et d'échanges est bien connue (circulation rapide et sure de l'information au moyen, par exemple, du *Cursus Publicus*, facilités dans le déploiement des troupes, pour le commerce, etc.), et il est inutile d'en reparler.

Ce qu'il faut relever en revanche, c'est la manière dont les routes, à l'évidence, servaient dans les premières années de la province nouvellement créée de lignes de référence pour le relevé et l'exploitation des biens fonciers. En tant que pouvoir impérial, Rome avait des raisons de faire des recensements de la propriété foncière pour établir la richesse/possession de terres au sein de la communauté indigène, afin de déterminer les bases de la taxation et de la redistribution des terres. Les routes ouvraient l'accès à la campagne pour son contrôle et sa taxation, et elles fournissaient une ligne de base pour diviser et mesurer la terre, et ensuite pour la réorganiser. La confiscation et la centuriation étaient les mesures extrêmes de ce processus, en relation avec les événements politiques et les pratiques de patronage (on ne voit pas clairement jusqu'où sont allés ces changements). Nous voyons en conséquence dans les provinces du nord-ouest de nouvelles formes de la division des terres, surtout des fossés perpendiculaires aux voies romaines, et recoupant les parcellaires de la fin de la protohistoire (comme on l'a vu aussi avec l'étude récente de la zone commerciale de la *Scheldt Valley* (Clotuche, à paraître)).

De plus, à côté de ces mesures politiques draconiennes, des facteurs économiques étaient à l'œuvre. Les voies romaines et la circulation qu'elles portaient exerçaient une influence centripète en attirant à elles l'habitat et le commerce. Il est possible qu'on ait usé de contrainte sur des éléments de la population rurale, en imposant un mouvement vers les petits centres ruraux. Il n'y a pas de preuve directe que les gens qui auraient été expulsés de leurs terres aient été sur ce genre de sites, mais cela a pu être le cas. À qui appartenait la terre, sur les sites où se faisaient ces installations ? La question est intéressante, même si la réponse nous échappe nécessairement. Le volontariat a dû suffire pour grossir la population de ces sites. Dans le cadre de la nouvelle organisation de la vie économique, de la répartition des terres et des communications en Bretagne, les routes étaient l'endroit où s'installer pour des raisons économiques de bon sens. La migration vers ces centres secondaires a bien pu être une question de choix. Le système politique et agraire antérieur était donc réorganisé, la fourniture et la circulation des biens réorientées vers le nouveau réseau routier (Taylor 2001, p. 58) : l'habitat et la vie économique, aussi bien que les gens, s'adaptaient.

Les Agglomérations Secondaires et les Occupations Routières virent le jour parce qu'une localisation sur la route ouvrait des possibilités. Burnham a remarqué que les Agglomérations Secondaires avaient plus de chances de se développer sur le réseau des routes *principales* car un plus grand nombre de gens et de marchandises circulaient sur elles (Burnham 1986). Ces sites doivent représenter, en partie, la migration de certaines fermes et d'unités familiales/sociales vers les routes nouvelles depuis des localités proches, à l'écart de la route, sans doute pour des raisons commerciales. Ces sites ont alors commencé à jouer un rôle vital dans les domaines économique et social, offrant des services aux voyageurs et au proche arrière-pays, servant de base à des fermes, des commerces spécialisés et de l'artisanat (forgerons, transformateurs de produits agricoles, etc.), des détaillants, et ainsi de suite. L'articulation avec des industries a également été importante dans bien des

cas, comme avec l'industrie du fer dans le cas de Worcester, comté du même nom, et Weston-under-Penyard (*Ariconium*), dans le comté de Hereford, ou encore l'extraction du sel à Droitwich dans le comté de Worcester (Burnham & Wacher 1990). Burnham et Millett ont tous les deux abordé la question des intervalles entre lesquels ces centres secondaires s'échelonnent le long des routes. Burnham a observé que les chances de voir se développer des Agglomérations Secondaires à des endroits où il y avait eu des forts romains du temps de la conquête étaient plus grandes, du fait qu'ils se situaient à des distances commodes ; ces emplacements avaient aussi l'avantage de la familiarité pour l'organisation impériale et ses exécutants, et il n'est donc pas surprenant que certains soient devenus le siège de *mansiones* et de *mutationes*, ce qui a stimulé leur croissance (Burnham 1986). Par ailleurs Millett (1995) a porté son attention sur l'apport de la géographie économique. Se fondant sur une étude de ce genre de sites à travers une grande étendue des Midlands à l'est de l'Angleterre, il a montré que ces sites étaient localisés dans leur grande majorité à des distances de 9 à 16 km des villes principales / centres de *civitas* (1995, fig. 4.2). Il semblerait donc que les impératifs liés à la distance aient eu un rôle déterminant en ce qui concerne leur implantation. Certaines des plus grandes Agglomérations Secondaires ont pu être des marchés et assumer un rôle administratif mineur. Donc, pour résumer, elles présentaient une variété de bonnes raisons d'être.

Taylor a mis en relief ce processus de réorientation en examinant les sites sur la voie romaine entre le centre majeur d'York (*Eboracum*) et Brough on Humber (peut-être *Petuaria*, et peut-être le centre de la *civitas* des *Parisi*), en Yorkshire. Mentionnant la localisation du centre secondaire de Hayton, il fait le commentaire suivant : *Il semble que le « grain » de ce paysage a été modifié dans la mesure où habitat et paysage se sont polarisés en fonction de la route, à la fois en cet endroit et plus au sud à Shiptonthorpe… Cela fait contraste avec le paysage rural des confins marécageux au sud-ouest, autour de Holme sur la lande de Spalding (Spalding Moor). Ici, il apparaît que l'habitat rural est resté largement inchangé, bien qu'il soit devenu de plus en plus périphérique par rapport aux développements observés ailleurs* (Taylor 2001, p. 53).

QUATRE ÉTUDES DE CAS PRIS DANS L'EST DE L'ANGLETERRE

HIBALDSTOW (fig. 3)

Il s'agit d'une Occupation Routière linéaire le long d'Ermine Street (voie de Londres à York), dans le nord du comté de Lincoln, au nord de cette ville (Smith 1981, 1987). Elle est située dans un vallon surplombant la vallée de l'Ancholme, dans le calcaire du Lincolnshire (coord. NGR SE 96 03). Le site s'étire sur au moins 750 m de part et d'autre de la voie romaine. Les vestiges comportent, sur une période allant du Haut-Empire à l'Antiquité tardive, des bâtiments longs à fondations en pierre qui ont leur façade sur la route, et qui se présentent sur des parcelles clairement délimitées. Il n'y a aucun indice (à ce jour) de la présence d'un site de l'âge du Fer antérieur à l'expansion à l'époque romaine. Il n'y avait pas non plus ici de site militaire de l'époque de la conquête, ni de structures rattachables au Ier siècle de notre ère. Au contraire, le site paraît être une création civile « spontanée » (non planifiée) d'époque romaine, dont la datation va du second au quatrième siècle de notre ère. Les ressources géologiques en calcaire ont été utilisées pour construire les fondations et la base des murs partiellement en colombage des bâtiments longs donnant sur la route, surtout aux alentours du IVe siècle.

HORNCASTLE

Ce site est installé dans la vallée de la rivière Bain, près de son confluent avec la rivière Waring, et il s'étend à l'extrémité sud de la « Grande route de Caistor » (*Caistor High Street)*, une voie protohistorique et romaine qui chemine le long du principal axe nord-sud des plateaux du comté de Lincoln (*Lincolnshire Wolds*) (coord. NGR TF 26 69). Le site se développe à partir d'origines à l'Age du Fer jusqu'à devenir une Agglomération Secondaire (*Banovallum*) dotée d'un mur du Bas-Empire (Field & Hurst 1984). Ce dernier entoure une surface de 2 ha environ, ce qui n'empêche pas qu'à l'extérieur se trouvent des vestiges substantiels connus par les prospections aériennes et les découvertes de surface. La série monétaire va de l'âge du Fer jusqu'au IVe siècle. On n'a reconnu aucune présence militaire de l'époque de la conquête ou postérieure. Des sépultures à crémation et à inhumation ont été fouillées ces dernières années.

SAPPERTON

Cet habitat linéaire s'étend le long de la route qui va de Bourne à Ancaster, deux Agglomérations Secondaires d'époque romaine, dans le sud du comté de Lincoln (coord. NGR TF 01 32). Le site n'a fait l'objet que de prospections et de fouilles limitées (Oetgen 1986 ; Simmons 1976, 1977). Cette Occupation Routière est dans une position adjacente à un cours d'eau qui rejoint l'*East Glen River*, laquelle s'écoule dans les marécages des Fens. L'habitat s'étale sur environ 4 ha ; il est repérable sur une longueur d'environ 1 000 m de part et d'autre de la route. Des tessons, par leur typologie, permettent de conclure à une occupation à la fin de l'âge du Fer. Il n'y a pas eu là de site militaire romain à l'époque de la conquête ni plus tard, et on ne connaît non plus aucun vestige du Ier siècle de notre ère. Les structures reconnues consistent en bâtiments longs avec façade sur la route. Au moins dix bâtiments d'époque romaine,

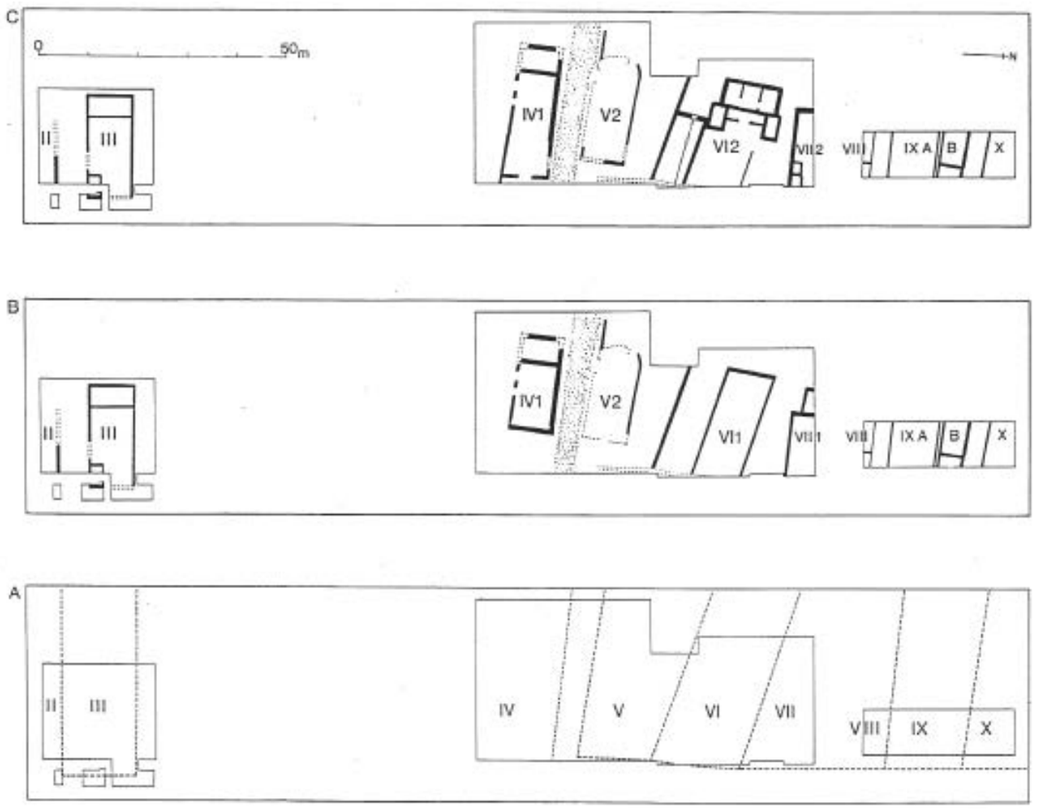

Fig. 3 - Hibaldstow, Staniwells, Lincolnshire, 1975. Plans par phases des bâtiments en pierre et des parcelles associées, pour l'occupation romaine la plus tardive, fouillés en façade d'Hermine Street. Fouilles de R.F. Smith. (*Après Smith, 1987*).

différents dans leur détail, ont été repérés lors de travaux entrepris dans les années 1970 et 1980. Ils paraissent avoir été plus resserrés que dans le cas de Hibaldstow, où les bâtiments étaient situés dans des parcelles clairement individualisées. Les bâtiments en dur les plus anciens paraissent dater de l'époque d'Hadrien, vers 125 ap. J.C. Un puits au moins a été identifié. Des scories de fer ont été trouvées sur le terrain, indice que le site aurait été associé à l'extraction et au travail du fer.

SHIPTONHORPE

Cette Occupation Routière est située sur la rive sud-est du Val d'York (*Vale of York*), le long de la voie romaine entre Brough et York (coord. NGR SE 85 42) ; le résultat de prospections systématiques et de fouilles ayant eu recours à tout un ensemble de méthodologies et d'approches analytiques novatrices a été récemment publié (Millett 2006). On n'a pas reconnu d'occupation de l'âge du Fer dans les couches profondes sous l'habitat, lequel a eu son apogée entre le IIe et le IVe siècle. L'occupation, sous la forme d'enclos et de parcelles individuelles reliés au tracé de la route, s'étale sur environ 450 m de part et d'autre de la route. Les fouilles ont mis au jour un enclos contenant un imposant bâtiment en bois à bas-côtés de 23 m sur 10 m, ainsi que des crémations, un puisard, et des fossés de bord de route.

PERSPECTIVES ET PROSPECTIVE

S'il est un sujet dont l'étude future pourrait apporter beaucoup, c'est bien celui de la position topographique de ce genre d'habitat dans le paysage. On peut s'attendre à ce que les sites soient là où ils sont à cause de circonstances contextuelles spécifiques : on doit donc pouvoir reconnaître quelques lignes directrices d'ordre général en portant son attention sur les raisons pour lesquelles ils sont ici plutôt qu'ailleurs au sein du paysage. L'installation de sites de ce genre près de ressources en eau, par exemple, peut être mise en évidence, et elle correspond à ce que l'on pouvait attendre compte tenu des nécessités pratiques. Mais les ressources en eau et les eaux courantes ont pu aussi bien se voir prêter une forte signification symbolique ou religieuse. Ce fut clairement le cas dans l'Angleterre préromaine pour l'installation de sites de l'âge du

Fer à l'est des Midlands (Willis 1997, *cf.* Rogers 2007) : était-ce encore vrai à l'époque romaine ? Il appartient aux recherches futures de pousser les investigations dans ce domaine ; il faut de même mettre en avant les perspectives ouvertes en ce qui concerne les dimensions phénoménologiques de ces sites. Le cadre rural dans lequel se trouvent beaucoup d'entre eux aujourd'hui (comme à Hibaldstow, Nettleton, Sapperton, Shriptonthorpe) est favorable à des recherches de surface systématiques et à des fouilles. L'identité culturelle des gens ayant vécu sur ces sites est aussi une question qui justifierait des recherches plus approfondies en Grande-Bretagne comme ailleurs. Ces sites, habituellement, fournissent très peu en matière de sources épigraphiques, et par conséquent il faut réfléchir aux critères qui pourraient nous renseigner sur ce point. Une hypothèse de travail serait que les populations de ces centres étaient issues de l'arrière-pays rural ; ce serait logique, surtout si des fermes et des artisans locaux se déplaçaient vers ces centres. Sans doute les gens venant d'autres origines ont-ils dû avoir moins de raisons et de facilités pour s'installer dans les Agglomérations Secondaires et les Occupations Routières. Les assemblages de mobiliers en disent beaucoup sur cette question. Deux photos récemment publiées dans le volume *Roman Finds : Context and Theory* illustrent comment différents sites à l'époque romaine pouvaient avoir, en termes de culture matérielle, des formes de consommation différentes. La planche II A représente un ensemble de trouvailles issues d'un ramassage systématique fait en 2006 sur l'Occupation Routière de Nettleton, comté de Lincoln (Hingley & Willis 2007, pl. II A) ; la dominante est la céramique grise commune de type utilitaire, avec surtout des récipients de stockage et de cuisine ; on trouve aussi de la *tegula*, une coquille d'huître et une lèvre de mortier. Ce tableau est en accord avec ce qu'Evans décrit de la consommation rurale (Evans 1995 b). Par contraste, un ensemble provenant d'une couche fouillée en 2005 dans la ville romaine de Tongres comprend surtout de la céramique rouge, avec des amphores, des bols et des gobelets ; il y a aussi de nombreux clous, des fragments de torchis et des fragments d'enduits peints, bref l'image d'un mode de vie et de consommation distinct et totalement différent de celui que donne l'assemblage de Nettleton (Hingley & Willis 2007, pl. II B). Un tel contraste entre des types de sites différents était prévisible (mais il fait rarement l'objet de démonstrations analytiques). Prenant un type précis de mobilier, on s'aperçoit que le tableau de répartition de la sigillée est remarquable : cette céramique de table de semi-luxe compte en règle générale pour seulement 6,1 % de la poterie dans les Agglomérations Secondaires et les Occupations Routières, les sites ruraux donnant un pourcentage similaire : 5,7 % ; ceci fait contraste avec les chiffres de 25,5 % et 15,5 % qui concernent respectivement les sites militaires et les villes principales (Willis 2005, planche 33, par Eve). Les centres secondaires font également apparaître la même proportion de sigillée à décor que les sites ruraux, là encore faisant contraste avec les autres types de sites (Willis 2005, planche 42). Suivant ce critère, donc, les centres secondaires ont des profils de consommation similaires à ceux des (autres) communautés rurales (fig. 4). Cependant une étude détaillée faite par Eckardt sur la fréquence des lampes ouvertes en Bretagne romaine montre que, s'il y a bien quelques similitudes dans la fréquence des types entre les centres secondaires et les sites ruraux, il n'y a pas une nette concordance (Eckardt 2000, 2002). Ces indications quant aux habitudes de consommation dans les Agglomérations Secondaires et les Occupations Routières montrent la nécessité d'études comparatives plus systématiques dans ce domaine. Un tel travail laisse espérer des résultats passionnants par leur richesse d'information.

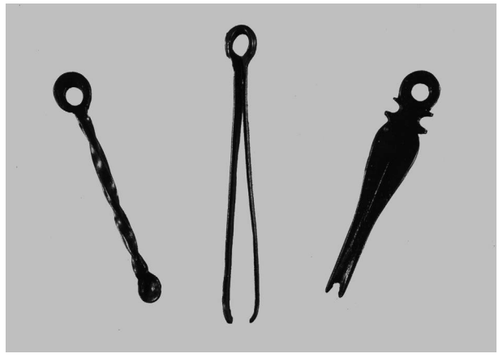

Fig. 4 - Nettleton, Mount Pleasant, Lincolnshire, 1998, Trench A. Trousseau de toilette en alliage de cuivre datant du milieu du Ier siècle de notre ère, indiquant l'importance de l'apparence pour les résidents du site. (*Photo. Trevor Woods et l'auteur).*

La généralisation et le survol ne sauraient remplacer l'étude détaillée de ces sites par des approches diversifiées. C'est seulement en ayant recours à un travail de terrain complexe, à l'analyse et à la publication, que nous pourrons prendre en main la question des Agglomérations Secondaires et surtout des Occupations Routières, et en arriver à une meilleure compréhension. Les sites de cet ensemble constitué par les « centres secondaires » présentent entre eux de larges différences, et c'est pourquoi on les comprend mieux par comparaison avec d'autres en même temps qu'en fonction de leurs dispositions propres. Des circonstances variables ont pu déterminer l'émergence de tel ou tel site, mais tous étaient, en fin de compte, intégrés dans un système social structuré. Ainsi que Taylor l'a remarqué, ces sites « …ne peuvent pas être compris isolément, mais bien plutôt en relation avec le contexte social changeant dans lequel ils se sont développés » (Taylor 2001, 57).

Leur répartition reflète la complexité du réseau des voies romaines - ils sont un révélateur du système et de sa complexité. En même temps que parties du système impérial, les sites de ce type sont des témoins de la vitalité économique des temps : ils se rattachent aux activités au jour le jour de la production agricole et artisanale, au commerce, etc.

L'aspect le plus frappant de la manière dont ils se présentent en Grande-Bretagne est qu'ils sont très largement caractéristiques des plaines. C'était la partie démilitarisée de la province romaine, et la zone la plus productive dans le domaine agricole. Leur fréquence reflète aussi la répartition des villes principales : là où il y avait des villes, il y avait aussi des centres secondaires, ce qui nous ramène à la question de leur intégration dans un plus large ensemble. Aucune de ces données fondamentales concernant la distribution spatiale des centres secondaires (c'est-à-dire un emplacement en plaine et dans une zone non militaire, un paysage agricole prospère avec une infrastructure urbaine de capitale de *civitas* ou de grande ville) ne doit être réduite à une simple coïncidence. Au contraire, tous ces éléments étaient essentiels dans l'émergence des centres secondaires ; ceux-ci étaient une partie d'un plus grand ensemble.

BIBLIOGRAPHIE

BOOTH P.M. (2001) - « The Roman shrine at Westhawk Farm, Ashford : a preliminary account », *Archaeologia Cantiana*, 121, p. 1-23.

BOOTH P.M. & EVANS J. (2001) - *Roman Alcester: Northern Extramural Area, 1969-1988 Excavations*, Roman Alcester Series Vol. 3, CBA Research Report 127, CBA, York.

BOOTH P.M. & LAWRENCE S. (2000) - « Ashford, Westhawk Farm », *Current Archaeology*, 168, p. 478-81.

BURNHAM B.C. (1986) - « The origins of Romano-British Small Towns », *Oxford Journal of Archaeology*, 5/2, p. 185-203.

BURNHAM B.C. (1988) - « The morphology of Romano-British "Small Towns" », *The Archaeological Journal*, 144, p. 156-90.

BURNHAM B.C. & WACHER J.S. (1990) - *The « Small » Towns of Roman Britain*, Batsford, London.

CLOTUCHE R. (à paraître) - *The Scheldt Valley commercial activity zone : 350 hectares of the gallo-roman landscape*.

CRACKNELL S. & MAHANY C. (éds) (1994) - *Roman Alcester : Southern Extramural Area 1964-1966 Excavations part 2 : Finds and Discussion*, CBA Research Report 97, CBA, York.
http://ads.ahds.ac.uk/catalogue/library/cba/rr97.cfm

ECKARDT H. (2000) - « Illuminating Roman Britain» dans FINCHAM G., HARRISON G., HOLLAND R. & REVELL L. (eds) - *TRAC99 : Proceedings of the 9th Annual Theoretical Roman Archaeology Conference, Durham 1999*, Oxbow, Oxford, p. 8-21.

ECKARDT H. (2002) - *Illuminating Roman Britain*, Éditions Monique Mergoil, Montagnac.

EVANS J. (1995a) - « Roman finds assemblages: towards an integrated approach ? » dans RUSH P. (ed.) - *Theoretical Roman Archaeology : Second Conference Proceedings*, Avebury, Aldershot, p. 33-58.

EVANS J. (1995b) - « Function and fine wares in the Roman North », *Journal of Roman Pottery Studies*, 6, p. 95-118.

FIELD N. & HURST H. (1984) - « Roman Horncastle », *Lincolnshire History and Archaeology*, 18, p. 47-88.

HINGLEY R. (1989) - *Rural Settlement in Roman Britain*, Seaby, London.

HINGLEY R. & WILLIS S.H. (eds) (2007) - *Roman Finds : Context and Theory*, Oxbow, Oxford.

MAHANY C.M. (ed.) (1994) - *Roman Alcester : Southern Extramural Area 1964-1966, Excavations part 1 : Stratigraphy and Structures*, Roman Alcester Series Vol. 1, CBA Research Report 96, CBA, York.
http://ads.ahds.ac.uk/catalogue/library/cba/rr96.cfm

MATTINGLY D. (2006) - *An Imperial Possession : Britain in the Roman Empire*, Penguin, London.

MAY J. (1996) - *Dragonby. Report on Excavations at an Iron Age and Romano-British Settlement in North Lincolnshire, Vols. 1 and 2*, Oxbow Monograph 61, Oxbow, Oxford.

MILLETT M.J. (1995) - « Strategies for Roman small towns » dans BROWN A.E. (éd.) - *Roman Small Towns in the East of England and Beyond*, Oxbow Monograph 52, Oxbow, Oxford, p. 29-38.

MILLETT M.J. éd. (2006) - *Shiptonthorpe, East Yorkshire : Archaeological Studies of a Romano-British Roadside Settlement*, Yorkshire Archaeological Report No 5. Yorkshire Archaeological Society and the East Riding Archaeological Society, Yeadon.

MILLETT, M.J. & GRAHAM, D. (1986) - *Excavations on the Romano-British Small Town at Neatham, Hampshire, 1969-1979*, The Hampshire Field Club with the Farnham and District Museum Society, Gloucester.

OETGEN J.M. (1986) - « Sapperton Roman town », *Archaeology in Lincolnshire 1985-1986*, Second Annual Report of the Trust for Lincolnshire Archaeology, 10-2.

RAHTZ P. (1960) - « Caistor, Lincolnshire - 1959 », *The Antiquaries Journal*, 40, p. 175-87.

RIVET A.L.F. (1968) - *Town and Country in Roman Britain*, Hutchinson University Library, London.

ROGERS A. (2007) - « Beyond the economic in the Roman Fenland : reconsidering land, water, hoards and religion », dans FLEMING A. & HINGLEY R. (éds) - *Prehistoric and Roman Landscapes, Landscape*, History after Hoskins Series, Vol. 1, Windgather, Macclesfield, p. 113-130.

SIMMONS B.B. (1976) - « Sapperton : An interim report », *Lincolnshire History and Archaeology*, 11, p. 5-11.

SIMMONS B.B. (1977) - « Sapperton », *Lincolnshire History and Archaeology*, 12.

SMITH R.F. (1981) - « Hibaldstow », *Current Archaeology*, 77, p. 168-71.

SMITH R.F. (1987) - *Roadside Settlements in Lowland Roman Britain*, British Archaeological Report, British Series, No 157, BAR, Oxford.

TAYLOR J. (2001) - « Rural society in Roman Britain », dans JAMES S. & MILLETT M.J. (éds) - *Britons and Romans : Advancing an Archaeological Agenda*, Council for British Archaeology Research Report 125, The CBA, York, p. 46-59.

TAYLOR J. (2006) - « The Roman period » dans COOPER N.J. (éd.) - *The Archaeology of the East Midlands : An Archaeological Resource Assessment and Research Agenda*, University of Leicester, Leicester, p. 137-160.

TAYLOR J. (sous presse) - *An Atlas of Roman Rural Settlement in England*, CBA Research Report.

WACHER J.S. (1976) - *The Towns of Roman Britain*, Book Club Associates, London.

WILLIS S.H. (1997) - « Settlement, materiality and landscape in the Iron Age of the East Midlands : evidence, interpretation and wider resonance » dans GWILT A. & HASELGROVE C.C. (éds) - *Reconstructing Iron Age Societies*, Oxbow Monograph 71, Oxbow, Oxford, p. 205-215.

WILLIS S.H. (2000) - « Excavation and fieldwork at Mount Pleasant, Nettleton, Lincolnshire, 1999 - 2000 », *Universities of Durham and Newcastle Archaeological Reports 1999/2000*, 23, p. 73-93.

WILLIS S.H. (2002) - « Nettleton and Rothwell : interim report on excavations and field survey, 2000-2002 », *Lincolnshire History and Archaeology*, 37, p. 11-20.

WILLIS S.H. (2005) - *An e-monograph : Samian pottery, a resource for the study of Roman Britain and beyond: The results of the English Heritage funded Samian Project, in Internet Archaeology, 17*.
http://intarch.ac.uk/journal/issue17/willis_toc.html

L'auteur

Steven WILLIS, School of European Culture and Languages, Cornwallis Building, University of Kent, Canterbury, CT2 7NF
Angleterre.

Remerciements

Je remercie sincèrement Pascal Quérel pour m'avoir invité au séminaire à Lille où une première version de cette étude a été présentée.

Abstract

Roadside Settlements and Small Towns in Roman Britain, Steven Willis

Roadside Settlements' comprise an important category of site in Roman Britain. These smaller centres fulfilled a range of roles within the settlement hierarchy. Their study is now revealing significant results informing interpretations of life within the Roman province, relating to politics, economy and culture. Such sites are quite common in southern, eastern and central England ; they are rare in Wales, the south-west peninsula and in the north of Britain. They are a feature of lowland Britain, with its productive agrarian base, away from the military zones that lay on the margins of *Britannia*. A few Roadside Settlements occur in the military zones and western areas but they are unusual in those regions. It is impossible to discuss Roadside Settlements without mentioning « Small Towns », which are centres of somewhat greater size. Both are pivotal within the settlement system. Some distinction between « Roadside Settlements » and « Small Towns » can be drawn. Degrees of difference existed in their scale and aspects of layout, though they emerged around the same time, broadly at the end of the first century or beginning of the second. In essence these sites shared many features and functions and cannot be clearly split into two categories (for convenient reference we can group them under the term Smaller Centres). Indeed, they grade into each other in respect of size, morphology and function, and in their close integration with agriculture and agricultural crafts and processing. On balance they often reflect many rural characteristics.

In this paper Small Towns and Roadside Settlements, as they occur and are understood in Britain are discussed. Their functions are examined and some examples are given. Their crucial relationship to the road system is highlighted, which tied them to the imperial system but also signalled their economic vibrancy. The paper focuses on the Roadside Settlements especially as they have received comparatively little attention in Britain in the past. Examples from eastern England are considered briefly, to illustrate some points. Small Towns are known in a little more detail.

It is suggested in this paper that aspects relating to these sites that should benefit from study in the future, include: attention to the details of their topographic position within the landscape, their relationship with water sources, and the cultural identity of those living at these sites. Other research questions are important to pursue, such as whether their populations were drawn from the rural hinterland. The paper identifies the potential of work on artefact assemblages in helping to explore these questions and in characterizing

consumption patterns. Pointers to consumption patterns at Small Towns and Roadside Settlements signal the need for more systematic comparative studies in this sphere. Thankfully the rural context of many of these sites today is conducive to integrated surface studies, finds collection and excavation: hence research is moving forward.

The paper concludes by noting that, on the one hand generalization is no substitute for detailed study of the sites individually, by various means, and it is argued that only through applied sophisticated fieldwork, analysis and publication, site-by-site, will we come to engage with Small Towns and Roadside Settlements and appreciably comprehend them. On the other hand we need to acknowledge that these sites were part of an integrated political and economic settlement system, and to view them accordingly from this perspective. Research on these sites is vital if we are to have a rounded and strong understanding of society in Britain at this time.

Résumé

Les « occupations routières » forment une catégorie importante de sites en Grande Bretagne romaine. Elles remplissent un large éventail de rôles dans la hiérarchie des occupations. Elles caractérisent les Basses Terres britanniques, loin des zones militaires qui s'étendaient aux confins de *Britannia*. Une distinction entre les « occupations routières » et les « agglomérations » peut être établie, néanmoins ces sites avaient plusieurs caractéristiques et fonctions en commun. À l'avenir, l'étude des « smaller centers » devra prendre en compte la topographie, le rapport à l'hydrographie, l'identité culturelle et l'origine des populations, peut-être attirées depuis l'arrière-pays. Pour cela et pour caractériser la consommation rurale, elle devra également s'appuyer sur l'analyse des assemblages de mobiliers. Ces indications quant aux tendances de consommation montrent la nécessité d'études comparatives plus systématiques. Celles-ci peuvent heureusement s'appuyer sur des programmes de prospection associés aux fouilles, elles devront favoriser analyses et publications.

Nous devons aussi considérer l'intégration politique et économique de ces sites dans un réseau d'occupations structuré, ce qui confère une importance capitale à leur étude si nous voulons comprendre la société de l'époque.

Traduction Margaret & Jean-Louis CADOUX

Zusammenfassung

Die « Straßensiedlungen » sind eine bedeutende Gruppe unter den Fundstätten des römischen Großbritannien. Ihre Aufgaben in der Hierarchie der Siedlungsformen sind vielseitig. Sie sind kennzeichnend für die Lowlands, weitab von den Gebieten mit militärischer Präsenz, die sich an den Grenzen Britanniens erstreckten. Es ist möglich zwischen « Straßensiedlungen » und « Ortschaften » zu unterscheiden, nichtsdestoweniger hatten diese Stätten mehrere Eigenschaften und Funktionen gemein. Künftig müssen die Studien der « smaller centers » die Topographie, die Beziehung zur Hydrographie, die kulturelle Identität und die Herkunft der Bevölkerungsgruppen berücksichtigen, die vielleicht aus dem Hinterland hierher kamen. Aus diesem Grund und um die ländlichen Konsumgewohnheiten zu bestimmen, haben sich die Studien ebenfalls auf die Analyse der Fundvergesellschaftung zu stützen. Diese Hinweise auf die Konsumtendenzen zeigen die Notwendigkeit vergleichende Studien systematischer durchzuführen. Diese Studien können sich glücklicherweise auf die Ausgrabungen ergänzende Prospektionsprogramme stützen, es ist zu erwarten, dass sie Analysen und Publikationen begünstigen.

Die politische und wirtschaftliche Integration dieser Stätten in ein strukturiertes Siedlungsnetz ist ebenfalls zu berücksichtigen, was ihrer Untersuchung erhebliche Bedeutung verleiht, wenn wir die Gesellschaft dieser Zeit verstehen wollen.

Traduction Isa ODENHARDT-DONVEZ (donvezservit@wanadoo.fr)