La voirie médiévale du site de la Citadelle (Amiens) : étude archéologique et historique (XII^e- XVI^e siècle)

Mathieu Béghin and Francesca Rapone

Electronic version

URL: <https://journals.openedition.org/cem/14364>

DOI: 10.4000/cem.14364

ISSN: 1954-3093

Publisher

Centre d'études médiévales Saint-Germain d'Auxerre

Electronic reference

Mathieu Béghin and Francesca Rapone, "La voirie médiévale du site de la Citadelle (Amiens) : étude archéologique et historique (XII^e-XVI^e siècle)", *Bulletin du centre d'études médiévales d'Auxerre | BUCEMA* [Online], 20.1 | 2016, Online since 22 June 2016, connection on 22 September 2022. URL: <http://journals.openedition.org/cem/14364> ; DOI: <https://doi.org/10.4000/cem.14364>

This text was automatically generated on 22 September 2022.

Creative Commons - Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International - CC BY-NC-SA 4.0
<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>

La voirie médiévale du site de la Citadelle (Amiens) : étude archéologique et historique (XII^e-XVI^e siècle)

Mathieu Béghin and Francesca Rapone

- 1 En 1597, le roi de France Henri IV ordonne à l'ingénieur militaire Jean Errard d'édifier une citadelle à Amiens¹. Installé sur le versant nord de la vallée de la Somme, cet ouvrage fortifié, – qui nécessite la destruction d'une partie des paroisses Saint-Sulpice et Saint-Pierre –, domine la cité située en fond de vallée, d'une hauteur comprise entre 20 et 30 m. Pendant longtemps, le site de la Citadelle représenta une enclave dans le développement septentrional de la ville. Cependant, la présence de l'Armée de terre dans les locaux jusqu'en 1993 permit sa conservation en réduisant considérablement la pression urbanistique sur le site. La seule modification notable sur la physionomie des lieux fut la destruction, en 1952, de deux de ses cinq bastions afin de permettre le percement de l'avenue du Général de Gaulle. Malgré cela, l'ancienne forteresse conserve toujours une surface de 18 ha, ce qui offre ainsi de multiples possibilités d'aménagement. Séduite par une telle superficie, l'université de Picardie Jules Verne (UPJV) conclut un partenariat avec la Ville d'Amiens – propriétaire du site de la Citadelle depuis 1998 –, afin d'y implanter une nouvelle antenne universitaire, s'inscrivant dans la politique de redéploiement des pôles d'enseignement dans le centre-ville, menée par la Ville d'Amiens depuis 1990.
- 2 Le projet fut précédé en 2000 par la réalisation d'une étude d'impact archéologique, alors menée par l'AFAN². Celle-ci permit de mettre au jour une occupation à la

chronologie longue, s'étendant du I^{er} siècle jusqu'à nos jours. Les sondages (8 et 16) permirent d'exhumer les vestiges de deux boulevards d'artilleries – respectivement établis en 1471 et 1520³ –, ainsi que plusieurs tronçons de voirie. Au vu de l'importance des vestiges identifiés ainsi que du bon état de conservation des structures et du dépôt stratigraphique, une fouille a été réalisée avant travaux. Menée par le Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole, sous la direction de Josabeth Millereux-Le Béchenec, l'opération s'étendit d'octobre 2011 à mai 2013.

- 3 Les interventions archéologiques menées sur le site de la Citadelle ont permis d'apporter un nombre important de données sur la voirie médiévale amiénoise, qui était, jusqu'alors, très mal renseignée. Par chance, ces informations inédites peuvent être confrontées aux riches fonds archivistiques conservés à la bibliothèque municipale d'Amiens métropole, parmi lesquels les séries comptables⁴ et les registres de délibérations de l'échevinage⁵ ont particulièrement retenu notre attention. Détaillant avec minutie les travaux réalisés par le corps scabinal, les comptes municipaux rendent possible le suivi à la semaine de l'entretien de la voirie située dans l'emprise de la ville d'Amiens, de ses faubourgs et de sa banlieue. De leurs côtés, les registres de délibérations permettent de préciser les raisons pour lesquelles le système viaire fut créé, dévié, aménagé de structures annexes, pavé ou dépossédé de ce type de revêtement⁶.
- 4 Que ce soit en France ou à l'étranger, la voirie médiévale n'a que peu retenu l'intérêt des chercheurs et les quelques études réalisées éludent le plus souvent les aspects techniques au profit de l'analyse de la gestion administrative et sanitaire de la chaussée⁷. De ce fait, la possibilité de mener ici une étude pouvant combler cette carence, par une approche à la fois archéologique et historique, révèle tout l'intérêt de la présente recherche. Celle-ci est d'autant plus intéressante qu'elle offre la possibilité d'étudier différents types de revêtements, dont une vaste section entièrement pavée⁸.
- 5 La démarche pluridisciplinaire envisagée propose ici d'étudier le système de voies médiévales retrouvé aux abords de l'ancienne porte Montrescu. L'analyse couvre les XII^e-XVI^e siècles, phase chronologique durant laquelle il est possible de suivre l'évolution physique de ce système. La démarche engagée ici envisage de mettre en lumière les aspects techniques et matériels de la voirie ancienne, les aménagements liés aux chaussées extra-muros que la commune a dû établir afin de préserver la circulation des contraintes induites par la topographie du site et le contexte ambiant de la fin du Moyen Âge⁹.

Présentation des données archéologiques

La voie dite de Boulogne

- 6 La fouille à l'intérieur du boulevard de Louis XI a permis l'identification d'un chemin sortant de la porte Montrescu et allant en direction du nord (fig. 1).

Fig. 1 – Amiens. Plan du site de la Citadelle avec localisation de la voirie et des carrières (DAO Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 7 D'orientation nord-sud selon les traces laissées par les ornières, cette chaussée reprend le tracé de l'ancienne *via Agrippa* reliant la cité de Lyon au port de Boulogne (act. Boulogne-sur-Mer)¹⁰. Les coupes stratigraphiques effectuées perpendiculairement au tracé de la voie mettent en évidence une succession de couches de circulation et de recharges atteignant 1,30 à 1,40 m d'épaisseur. Elles traduisent une dynamique liée aux différentes réfections de la chaussée. La datation de ces niveaux semble s'échelonner, sur la base de leur position stratigraphique, entre la fin du XII^e et la fin du XV^e siècle. Trois phases d'aménagement de la voie ont pu être reconnues (fig. 2 et 3).

Fig. 2 – Amiens. Coupe nord-sud du boulevard et de la voirie dite de Boulogne (DAO Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

Fig. 3 – Amiens. Coupe ouest-est du boulevard et de la voirie dite de Boulogne (DAO Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 8 Les coupes effectuées dans le secteur nord de la Citadelle montrent que, dans la phase la plus ancienne, la circulation s'effectuait directement sur le substrat crayeux entaillé par de nombreuses ornières.
- 9 L'installation de la voie vient sceller, en avant de la porte, une série de trous de poteau dont l'abandon est datable de la fin du XII^e siècle, celle-ci semble donc s'opérer à la charnière des XII^e et XIII^e siècles. Cette fourchette chronologique suggère que

l'établissement de cette voie intervint à l'occasion de l'édification de la porte Montrescu, entrée nord de l'extension d'enceinte qui engloba les faubourgs septentrionaux de la cité à la fin du XII^e siècle¹¹.

- 10 La surface de roulement de cette première voirie, située en avant de la porte, est constituée d'une recharge de blocs de craie épaisse d'environ 0,20 m. L'occupation s'y matérialise par une couche grise limono-argileuse de type boue, qui recouvre entièrement la chaussée et dont l'épaisseur varie entre 0,12 à 0,20 m – état représenté en bleu sur la coupe.
- 11 L'édification du boulevard de Louis XI, dès 1471, ainsi que le creusement de son fossé défensif furent à l'origine d'une destruction partielle de la voirie, qui, aujourd'hui, empêche d'établir avec précision sa largeur réelle. Cette dernière était « un point de passage stratégique de l'enceinte urbaine d'Amiens » (N. Baudoux-Jung), compte tenu du fait qu'elle était précédée par un carrefour, où quatre voies de grand transit – en direction d'Abbeville, de Doullens, d'Arras et de Cambrai – se rejoignaient¹². Les données recueillies suggèrent une chaussée devant dépasser les 9 m de large. Une telle dimension semble tout à fait probable si l'on se réfère aux *Coutumes de Beauvaisis* (XIII^e siècle), qui fixent la largeur des chemins de grande liaison – comme le fut cette voie qui était la principale route entre Amiens et la côte Atlantique – à 9,50 m et plus¹³. Cette hypothèse est d'ailleurs en partie vérifiée dans le secteur nord de la Citadelle, grâce à la coupe de la voie de Boulogne qui montre un chemin dépassant les 11 m de largeur.
- 12 Intervenu à une date indéterminée, la première réfection de voie se présente sous les traits d'une recharge de blocs de craie épaisse de 0,20 m. Celle-ci est surmontée par un niveau de silex compacté dans du limon gris, représentant une nouvelle surface de circulation entaillée par de nombreuses traces d'ornières larges de 0,10 à 0,20 m. Une fois de plus, l'utilisation de la voie se matérialise par une série de couches limono-argileuses de type boue de voirie, arborant une couleur grise – état représenté en vert sur la coupe.
- 13 Ce nouveau chemin, plus large que le précédent – sa largeur dépasse les 10 m –, présente un profil bombé également appelé en dos d'âne, qui devait favoriser l'évacuation des eaux pluviales vers l'extérieur de la chaussée. À l'est, une série de fins niveaux alternés de limon gris et de craie damée matérialisent probablement un chemin pédestre (large de 3,40 m), qui, longeant la chaussée centrale destinée aux chariots, permettait aux piétons de se rendre directement au guichet des portes¹⁴. L'analyse de la coupe de la voie présente un creusement de petite dimension en bordure de voie, qui pourrait correspondre à un caniveau de récupération des eaux pluviales. Ce type d'aménagement, dénommé *ruyot*, est d'ailleurs attesté par les textes à plusieurs reprises au-dehors de la porte Montrescu¹⁵.
- 14 Le dernier état conservé de la voie se constitue d'une épaisse couche d'environ 0,40 m d'éclats de craie et de quelques silex compactés dans un limon brun gris – état représenté en jaune sur la coupe. Sur cette surface, s'étendent des niveaux de limon gris de nouveau marqués par un orniérage. Faute d'éléments datés, la durée d'utilisation de ce niveau, partiellement détruit par la fondation du mur ouest du boulevard de Louis XI, n'a pas pu être précisée.
- 15 La coupe est-ouest du dépôt stratigraphique situé à l'intérieur du boulevard a permis de mettre en évidence l'existence d'une autre chaussée (cf. fig. 3). Décalée vers l'est, cette

puissante recharge de craie, d'environ 0,50 m d'épaisseur, est endommagée sur sa partie orientale par les réseaux contemporains de gaz et d'eau, mais de profondes ornières dans sa partie occidentale sont toujours visibles – état représenté en rose sur la coupe.

- 16 La construction du boulevard ayant détruit et bouleversé la partie haute de la stratigraphie, la datation de cette structure demeure complexe. Toutefois, cette dernière pourrait résulter d'un déplacement de la voirie vers l'est en raison de l'établissement du boulevard de guerre dans le dernier quart du xv^e siècle – comme cela fut fréquemment le cas avec ce type d'ouvrage défensif¹⁶ – ou, alors, résulter d'une bifurcation réalisée en 1436 et dont les sources archivistiques font mention. À cette date, en effet, la commune d'Amiens achète un chemin privé reliant les portes Montrescu et Saint-Pierre (fig. 4) ainsi que des parcelles de terrains le longeant, afin de l'agrandir pour en faire une voie publique¹⁷.

Fig. 4 – Amiens. L'enceinte de la fin du xv^e siècle, l'artère majeure nord-sud et le carrefour de voies septentrional (DAO M. Béghin).

- 17 Les coupes réalisées dans le secteur nord de la Citadelle montrent que la voie de Boulogne a été pavée à une époque, mais faute d'élément datant, on ignore quand. Les vestiges de ce revêtement disparu se matérialisent sous la forme de quelques fragments de blocs de grès ainsi qu'une fine couche de sable orange, caractéristique du lit de pose des pavés (fig. 5).

Fig. 5 – Amiens. Vue de détail de la coupe est-ouest de la voirie depuis le sud (cl. Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 18 Cette technique de pose, dite *a sablon*, était, avec la pose *a mortier*, l'une des deux méthodes employées par les paveurs amiénois au ^{xv}^e siècle¹⁸.

Le chemin dit d'Arras

- 19 Le sondage du secteur nord-est de la Citadelle a permis de mettre au jour un autre tronçon de voirie, dont l'orientation nord-est - sud-ouest, laisse à penser qu'il s'agirait de l'ancien chemin d'Arras évoqué par les sources (cf. fig. 1).
- 20 Présentant une longueur d'environ 24 m, pour une largeur de 6,50 m dans son dernier état, cette voie est entièrement constituée d'un revêtement pavé, formé de blocs de grès dénommés « carreaux », adoptant une forme rectangulaire ou en tronc de pyramide, long de 0,14 à 0,18 m et large d'environ 0,10 m. Cette surface est entaillée dans toute sa largeur par de nombreuses et profondes ornières, larges de 0,10 à 0,30 m, et présentant un écartement d'1 m à 1,20 m¹⁹ (fig. 6 et 7).

Fig. 6 – Amiens. Vue générale de la voie dite d'Arras depuis le nord-ouest (cl. Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

Fig. 7 – Amiens. Plan du pavage de la voie dite d'Arras (DAO Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 21 L'étude d'impact et la fouille archéologique ont mis en évidence de fréquentes remises à niveau de la chaussée de Boulogne suite à son affaissement, sans doute causé par la

présence de très nombreuses cavités souterraines liées à l'extraction de la craie²⁰. L'une de ces réparations peut d'ailleurs être aussi observée en partie centrale du chemin d'Arras, sous la forme d'une large reprise transversale de la chaussée. Longue de 7 m et large d'1 à 2 m, cette réfection se distingue par une orientation différente de ses carreaux de grès par rapport au reste de la voie (cf. fig. 7).

- 22 Il est à noter qu'à proximité des ornières, les pavés présentent de plus grandes dimensions et des formes moins régulières, qui suggèrent une réparation à la hâte, plutôt qu'un travail soigné (cf. fig. 7).
- 23 Renseignés par les comptabilités scabinales, les carreaux de grès employés à la constitution et à la réfection de cette chaussée étaient, aux ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles, issus des villages de Biencourt, de Mirvaux, de Montigny-sur-l'Hallue et de Vignacourt (fig. 8).

Fig. 8 – Amiens. Carte du bassin gressier approvisionnant les chaussées du site de la Citadelle au ^{xv}^e siècle (DAO M. Béghin).

- 24 Toutefois, des revendeurs amiénois sont également intervenus dans le circuit d'approvisionnement²¹, pratique courante dans la cité, dès la fin des années 1420²².
- 25 Tout comme pour la chaussée de Boulogne, les pavés de grès reposent directement sur une couche de préparation épaisse d'environ 0,15 m et constituée d'un sable de couleur orange, qui était extrait aux abords de la ville d'Amiens²³.
- 26 Sous cette épaisseur sableuse, se trouve une surface de roulement large de 11 m, elle aussi entaillée par de nombreuses ornières (fig. 9).

Fig. 9 – Amiens. Vue de détail des ornières de la voie dite d'Arras depuis le sud (cl. Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 27 Cette seconde couche est constituée par des niveaux de recharges hétérogènes, composés de blocs de craie, de silex et de quelques fragments de pavés de grès, sans doute issus de la taille de ces pierres (cf. fig. 5)²⁴. Épaisse à l'est de 0,40 m et à l'ouest de 0,80 m, la voie est coupée vers l'Orient par la mise en place des pavés.
- 28 Ce niveau de recharge hétérogène recouvre une couche de limon argileux gris épaisse d'environ 0,20 m, laquelle est constituée d'éclats et de nodules de craie, de rognons de silex ainsi que de quelques tessons de céramique et de fragments de briques. Cette recharge doit être mise en relation avec l'utilisation d'un état plus ancien de la voie d'Arras, qui est matérialisé par un niveau de circulation constitué de craie damée et de rognons de silex compactés dans une matrice de limon gris, installé directement sur le sol naturel. Dans sa phase la plus ancienne, la circulation, qui s'effectuait directement sur le substrat crayeux, a laissé un système d'ornières bien visible sur toute la largeur de la chaussée.

Les transformations du réseau viaire

- 29 Durant la guerre de Cent Ans, la situation géographique d'Amiens a fait de cette cité l'une des clefs de la défense septentrionale du royaume de France. C'est pour cette raison que Louis XI ordonna, en 1471, l'édification d'un boulevard de guerre en avant de la porte Montrescu, dont la réalisation transforma profondément le réseau des voies situées aux abords de la porte²⁵.
- 30 Le creusement des fondations de la structure défensive et du fossé qui l'entourait coupa au nord-ouest la voie dite de Boulogne ainsi que toutes les autres routes qui convergeaient vers la porte Montrescu.

- 31 L'importance des flux de circulation d'hommes et de marchandises, qui transitaient par cette ouverture, ne fut pas déviée vers la porte Saint-Pierre pourtant située à proximité, celle-ci étant alors jugée *trop périlleuse et dangereuse*²⁶. À la place, un pont provisoire fut posé sur les fossés du nouveau boulevard, afin que le transit puisse continuer :
- 32 Pour ce a cause du bolvert qui est commenchié a faire a la porte de Montrescu, on ne peut plus venir en la ville par ladite porte, a cause des fosséz qui sont fais pour faire les tours dudit bolvert, messeigneurs ont ordonné qu'ils feront faire ung pont dormant travers desdits fosséz pour passer charoy, gens a cheval et a pié, jusques aprez cest yver et quant le printemps sera venu et que on parachevera ledit bolvert, messeigneurs feront despechier ledit pont dormant et font faire iceluy, pour ce qu'il sera besoing de clorre la porte Sainct Pierre, car elle est trop périlleuse et dangereuse et sans comparaison plus que n'est ladite porte de Montrescu [...] ²⁷.
- 33 Ce texte fait probablement référence aux travaux de terrassement entrepris dans le cadre de la réalisation du fossé situé sur le flanc est du boulevard – côté où donnait la porte flanquée de deux tours semi-circulaires –, qui vint couper un des chemins d'orientation nord-est - sud-ouest. Cet aménagement temporaire (en bois ?) fut probablement remplacé par le pont dormant, dont la fouille a mis au jour deux piles dans le fossé à l'est des vestiges du boulevard de la fin du ^{xv}^e siècle (fig. 10).

Fig. 10 – Amiens. Vue générale de la pile du pont dormant depuis l'ouest (cl. Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 34 La première d'entre elles se situe à environ 3 m au sud-est de la tour nord de la porte, alignée dans l'axe de l'entrée. Elle présente une longueur de 6,40 m pour une largeur d'environ 2 m et, à mi-hauteur du parement oriental, trois corbeaux en pierre de taille de grès peuvent être observés (cf. fig. 10). La seconde pile est, quant à elle, située face à la première, à environ 14 m de l'entrée de la porte. Bien que sa longueur soit la même que pour la précédente, elle n'est ici large que d'1,70 m, seule une dizaine d'assises du parement ouest ayant pu être dégagée lors de la fouille.

- 35 Ce pont dormant, qui dépassait vraisemblablement les 10 m de longueur, était d'une constitution mixte, puisque son tablier fait de bois, reposait sur les corbeaux de piles maçonnées. Ce tablier était doté au début du XVI^e siècle d'un revêtement pavé²⁸, modalité constructive qui avait également cours à Paris²⁹.
- 36 Le pont dormant dut également être pourvu à son extrémité d'un pont-levis. Généralisée dès le dernier quart du XIV^e siècle, cette spécificité, liée aux ouvrages de franchissement de structures défensives, demeure commune jusqu'au milieu du XVIII^e siècle, car elle permettait de clore rapidement les accès à la ville en relevant la partie amovible, qui, ici, laissait un vide d'environ 3 m entre l'extrémité du pont et l'aplomb de l'escarpe. De plus, étant composé de bois, le pont pouvait rapidement être détruit par les défenseurs de la ville en cas de danger imminent³⁰.
- 37 L'édification d'un second boulevard dès 1520 fut à l'origine de nouvelles modifications dans le tracé des voies situées aux abords de la porte Montrescu. Englobant le précédent aménagement défensif et son fossé, l'ouvrage de François I^{er} vient couper la voie dite d'Arras dans sa section sud-ouest par le creusement d'un nouveau fossé. Présentant une profondeur de 8 m pour une largeur de 30 m³¹, celui-ci peut atteindre, selon les observations de terrain, une largeur avoisinant dans ce secteur les 50 m.
- 38 Bien que le gros de l'œuvre ait été terminé vers 1536, il existe une hypothèse selon laquelle le boulevard n'était pas achevé lorsqu'il fut englobé dans la citadelle édifiée par Henri IV dès 1597, puisque la fameuse porte monumentale que François I^{er} ordonna de faire ériger en 1531 n'a jamais été en service³². Les témoignages textuels et archéologiques suggèrent, en effet, que l'utilisation provisoire de la porte du boulevard de Louis XI pour le chantier d'édification du nouvel ouvrage défensif semble s'être en réalité pérennisée jusqu'à 1597. Pour preuve, la courtine nord-est du boulevard présente une interruption dans la continuité de cet axe (fig. 11).

Fig. 11 – Amiens. Plan des boulevards Louis XI et François I^{er} (DAO Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole).

- 39 De plus, la pile externe du pont dormant n'a jamais été détruite par la réalisation du nouveau boulevard, mais, au contraire, intégré dans la nouvelle construction.

Conception et entretien des voies

Chaussées de terre et chaussées empierrées

- 40 Comme peuvent l'attester les voiries retrouvées sur le site de la Citadelle, l'utilisation de chaussées extra-muros non pavées était encore la norme à la fin du Moyen Âge. Ainsi, au travers des exemples des voies de Boulogne et d'Arras, il est possible de mettre en lumière l'existence de plusieurs types de voies et leurs évolutions.
- 41 La circulation aux abords de la porte de Montrescu s'effectua tout d'abord directement sur le substrat crayeux, avant qu'un premier niveau de voirie puisse être observé. Celui-ci se constitue, selon les endroits, d'une épaisse couche de craie à silex damée³³ ou d'une couche de moellons de craie, elles-mêmes surmontées par un niveau induré composé d'éclats de craie et de silex mêlés de limon, avec parfois des inclusions de céramique ou de terre cuite architecturale. L'hétérogénéité de cette composition est le résultat de la fréquente utilisation de gravats afin de combler les trous ou pour rehausser les chemins³⁴, pratique qui se retrouve tant au nord qu'au sud de la France³⁵. Établi à la fin du XII^e siècle, cet aménagement peut être mis en relation avec l'extension de l'enceinte vers le nord, afin de protéger les quartiers à vocation économique du fond de vallée récemment développés. Ce nouveau périmètre fortifié draina ainsi la circulation, – qui fut en constante hausse du fait de l'importance économique, politique

et culturelle grandissante de la ville –, vers la porte Montrescu, ce qui amena alors les autorités scabinales à soigner davantage la voirie de ce secteur³⁶.

- 42 À la fin du ^{xv}e siècle et au début du siècle suivant, les chemins secondaires de ce secteur, menant de la porte Montrescu aux faubourgs Saint-Pierre (à l'est) et Saint-Maurice (à l'ouest) ou, encore, celui allant vers la maladrerie Saint-Ladre (au nord-ouest), n'étaient toujours pas pourvus d'un revêtement pavé³⁷. Toutefois, ces axes étant d'une extrême importance pour la circulation des hommes et des marchandises, ils furent très régulièrement entretenus³⁸.

Les chemins pavés

- 43 Les éléments datables faisant défaut et les sources manuscrites demeurant silencieuses sur la présence de voies pavées dans et autour de la cité avant le dernier quart du ^{xiv}e siècle, il est assez difficile de savoir durant combien de temps les voiries furent dépourvues de carreaux de grès. Toutefois, plusieurs indices suggèrent que ce type de revêtement devait être bien plus ancien à Amiens. La mention d'une chaussée nommée « la rue Pavée » en 1277 laisse à penser que certains axes de la ville devaient déjà recevoir ce type de revêtement à cette époque³⁹. Étant au débouché de l'artère économique majeure de la ville, la chaussée de Boulogne devait sans doute être pavée à la charnière des ^{xiii}e-^{xiv}e siècles, tout au moins dans sa partie la plus proche de la porte Montrescu. Enfin, la première mention de carreaux de grès pour la partie extra-muros de cette chaussée (1392) intervient à l'occasion de la rémunération de manouvriers qui furent employés par la commune afin d'enlever le pavement situé devant la porte avant d'y mener des travaux⁴⁰. Ces divers éléments suggèrent donc que la première pose de pavé en ce lieu dût être bien antérieure à la dernière décennie du ^{xiv}e siècle.
- 44 À partir de 1392, il est ainsi possible de suivre les différents états de réfection du pavement situé sous et à proximité de la porte Montrescu. Après analyse, il en ressort qu'entre 1392 et 1536 le pavé y fut entretenu en moyenne tous les six ans, ce qui confirme l'importance économique et défensive de ce point de passage. Située sur l'axe de circulation nord-sud, qui représenta l'artère majeure de la cité, la porte Montrescu fut avec les portes de Longuemaisière et de Beauvais les seules à rester systématiquement ouvertes en période de guerre⁴¹. Bien que ces phases de tensions militaires augmentent de manière significative la durée entre deux entreprises de réfection du pavé – les édiles préférant alors consacrer les deniers des travaux publics aux fortifications plutôt qu'à la voirie –, cet axe reste tout de même bien plus entretenu que tout autre⁴².
- 45 Concernant la chaussée d'Arras, ce n'est qu'à partir de 1465 que les sources manuscrites attestent d'un revêtement pavé⁴³. Tout comme la voie de Boulogne, celle-ci connut plusieurs réfections entre 1465 et 1529, date à laquelle la portion de voirie la plus proche de la porte Montrescu semble être volontairement abandonnée. Le premier des deux éléments venant corroborer cet abandon est que la commune désira établir un nouveau chemin hors de la porte Montrescu, *le grand chemin ancien* ayant été transformé en fossé défensif⁴⁴. Quant au second, il se retrouve dans deux dépenses de réfection de la chaussée d'Arras datées de novembre 1529 et de septembre-octobre 1530. Celles-ci nous apprennent que des charretiers furent rémunérés pour amener et déverser des tombereaux de *croyon* (craie) sur le nouveau chemin, alors que des

manouvriers étaient employés pour rassembler des pierres et des éclats de grès, dont ils amendèrent la chaussée⁴⁵.

La nécessité d'aménager face aux contraintes du milieu

- ⁴⁶ La situation topographique en fond vallée valut à la cité d'Amiens d'être fréquemment confrontée à l'écoulement des boues venant du versant nord⁴⁶. Le secteur de la Citadelle est particulièrement concerné par ce problème, puisqu'en à peine une centaine de mètres l'altitude double en passant de 20 à 40 m⁴⁷, ce qui se répercute sur le dénivelé existant entre les deux voiries, qui est d'environ 6,40 m⁴⁸. De plus, le paysage situé aux alentours de la porte étant composé de jardins et de vignes, les obstacles pouvant retenir les eaux y furent assez peu nombreux⁴⁹. Ainsi, tout au long des ^{xv}^e et ^{xvi}^e siècles, il fut assez fréquent que la commune emploie des manouvriers afin de curer les fossés situés au-dehors de la porte Montrescu, lorsque ceux-ci étaient *plein de coulins des champs que les pluies et esclavasses d'eaues* y charriaient⁵⁰. Les fossés ne furent pas les seuls à subir les séquelles d'une telle topographie, puisque les chemins extra-muros conduisant à la porte Montrescu furent à plusieurs reprises déclarés en grande ruine, pleins de trous, de *froissures* ou de *malvaises flasques*, qui, tous, entravèrent la circulation des hommes et des marchandises⁵¹.
- ⁴⁷ Afin d'y remédier, les autorités scabinales réemployèrent d'anciennes bouches de carrières pour y faire descendre les eaux, ce qui leur demanda bien souvent de négocier l'autorisation avec le propriétaire du terrain sur lequel elles se trouvaient⁵². Ces *tonnes* furent alors renforcées de maçonneries afin d'éviter les effondrements et lorsqu'elles ne purent plus être utilisées, on les combla⁵³. En plus de ce système, des canalisations furent établies au-dehors de la porte Montrescu⁵⁴, alors que plus en amont, des fossés de récupérations et des digues furent mis en place afin de préserver les voiries des eaux boueuses⁵⁵. Alors que bien des villes, telles Marseille, se contentèrent d'utiliser les fossés défensifs pour drainer les eaux de ruissellement⁵⁶, d'autres, à l'exemple de Meaux, adoptèrent ce système de tranchées canalisatrices afin de lutter contre l'inondation des chemins, causée par la descente des eaux depuis les coteaux environnant la ville⁵⁷.

Conclusion

- ⁴⁸ Cette étude ne suffit pas, bien entendu, à assurer une connaissance exhaustive de la gestion ainsi que des aspects techniques et matériels de la voirie médiévale du bas Moyen Âge dans le nord de la France, mais elle semble en permettre une meilleure compréhension. Il apparaît qu'à la fin du ^{xii}^e siècle, les contraintes liées à une circulation intense amènent les autorités à soigner davantage la voirie aux abords stratégiques de la porte Montrescu, notamment en y aménageant une bande de roulement compact et induré. Les impératifs liés au développement urbain et au contexte géopolitique contribuent à développer l'usage du pavé de grès dès le tournant des ^{xiii}^e-^{xiv}^e siècles, mais celui-ci se limite le plus souvent aux tronçons de voirie les plus importants. Les nombreux enjeux, qui entourent la nécessité d'assurer la continuité des flux empruntant ces voies, imposent un entretien fréquent et l'établissement d'aménagements spécifiques, dans le but de faciliter la bonne circulation des piétons comme des charrettes et de protéger la voirie des éléments

destructeurs liés au milieu. L'analyse de la composition des voies démontre, quant à elle, l'influence des ressources et des pratiques locales, tout en mettant en lumière d'apparentes similitudes avec d'autres lieux concernant les techniques employées pour leur constitution. Il serait intéressant d'étendre cette étude à d'autres sites urbains du nord de la France, afin de confirmer ou non l'existence d'un modèle commun. Les récentes découvertes archéologiques, réalisées dans le cadre de l'aménagement du tramway de Nice, laissent, quant à elles, présager une mise en perspective comparative de l'influence de la modernisation du système défensif sur le réseau viaire aux abords de la ville.

Reçu : 15 février 2016 – Accepté : 8 juin 2016

NOTES

1. Malgré leur ralliement à la Sainte Ligue, Henri IV promet en 1594 aux Amiénois de ne pas édifier de citadelle et de ne pas établir de garnison à Amiens. Cependant, l'épisode de peste (1595-1596), qui désorganise la défense urbaine, permet à l'ennemi espagnol de s'emparer de la cité en mars 1597. Après un siège qui s'étend de fin mars à la mi-septembre 1597, le roi de France reprend possession de la ville et y fait édifier une citadelle. Tournée vers la cité, cette forteresse sert à la fois à punir les Amiénois pour leur félonie passée et renforce la sécurisation de la frontière septentrionale du royaume de France, cf. M.-L. PELUS, « Amiens au XVI^e siècle : de l'expansion à la rébellion », in R. HUBSCHER (dir.), *Histoire d'Amiens*, Toulouse, 1986, p. 138-141.
2. D. GEMEHL, *Amiens. Citadelle. Rapport de diagnostic 03.07.2000-29.12.2000*, DRAC/SRA Picardie, Amiens, 2000.
3. K. BERTHIER, « Les aménagements de la porte Montrescu à Amiens à la fin du XV^e siècle et au début du XVI^e siècle », in E. HAMON, D. PARIS-POULAIN et J. AYCARD (dir.), *La Picardie flamboyante. Arts et reconstruction entre 1450 et 1550*, Rennes, 2015, p. 104-110 ; M. BÉGHIN et K. BERTHIER, « L'édification des boulevards de la porte Montrescu à Amiens sous Louis XI et François I^{er} et son impact urbain », in F. FLEURY, L. BARIDON, A. MASTRORILLI, R. MOUERDE et N. REVEYRON (dir.), *Les temps de la construction*, Paris, 2016, p. 299-311.
4. Les comptabilités communales abordant notre étude concernent les cotes archivistiques CC 3 (1385-1386) à CC 136 (1539-1540). Les archives comptables de la maladrerie Saint-Ladre d'Amiens sont des compléments intéressants, venant renforcer certains aspects de cette analyse. Il s'agit de la série GG 865 (1363-1364) à GG 952 (1539-1543).
5. Les registres consultés dans le cadre de l'étude s'étendent de BB 1 (1406-1410) à BB 24 (1539-1543).
6. M. BÉGHIN, « Pour le bien et utilite de ladite ville et du pays environ. L'activité de pavage à Amiens, dans ses faubourgs et sa banlieue au XV^e siècle », *Bulletin de la Société des antiquaires de Picardie*, 71 (2016), à paraître.

7. Léa Hermenault a réalisé un bilan historiographique, duquel il ressort que la question de la voirie et de son pavage représente une thématique à laquelle les antiquisants se sont intéressés depuis le XVII^e siècle (Nicolas Bergier) et qui, aujourd'hui, demeure une question qui anime toujours les archéologues. Des revues spécialisées lui ont d'ailleurs consacré plusieurs numéros thématiques : « Voies et réseaux », *Archéopages*, 27 (2009) ; « Les voies romaines autour de la Méditerranée », *Dossiers d'archéologie*, 343 (2011). Alors que ces recherches ont très bien renseigné les aspects techniques pour la période antique, depuis les années 1970 les historiens médiévistes abordent indirectement la voirie à travers l'étude de la salubrité publique et des dépenses urbaines (Robert Favreau, Jean-Pierre Leguay, Bram Jasper Vannieuwenhuyze, Philippe Lardin), de l'histoire des techniques et des travaux publics (Jean-Pierre Sosson, Paul Benoît), ou encore par le biais de questions juridico-législatives (Claire Dickstein-Bernard, Katia Weidenfeld) et ce, tant en France qu'à l'étranger (L. HERMENAULT, *Les travaux de pavage du domaine de la ville de Paris au 15^e siècle, écriture comptable, spatialisation des dépenses*, mémoire de Master 2, Paris, 2012, p. 19-36).
8. Le revêtement pavé ayant généralement été récupéré aux époques moderne et contemporaine, la possibilité d'étudier une chaussée médiévale de ce type s'avère exceptionnelle, cf. P. BENOÎT, « Les grès de Fontainebleau et de l'Oise : l'approvisionnement de la ville de Paris en pavés à la fin de Moyen Âge », in J. LORENZ et P. BENOÎT (éd.), *Carrières et constructions en France et dans les pays limitrophes*, Paris, 1991, p. 276.
9. En entrant officiellement dans le domaine royal en 1185, Amiens devient un élément stratégique de la défense septentrionale du royaume de France et jusqu'à la construction des citadelles du « pré carré » par Vauban. De ce fait, les mouvements de troupes transitant par la cité sont nombreux, ce qui nécessite l'aménagement des chaussées aux abords d'Amiens, afin de favoriser ou d'entraver ces déplacements. En parallèle, sa localisation sur le plus grand fleuve côtier au nord de Paris, qui lui offre un accès direct au commerce maritime aux côtés de grandes nations telles que l'Angleterre ou la Flandre, permet la richesse de la cité et, donc, la convoitise des ennemis de la France, cf. P. DESPORTES, « Une grande commune », in R. HUBSCHER (dir.), *Histoire d'Amiens*, Toulouse, 1986, p. 61-68 ; D. POTTER, *War and government in the french provinces. Picardy, 1470-1560*, Cambridge, 1993, p. 264-293 ; M. BÉGHIN, « Pour le bien et utilité... », *op. cit.*
10. Cette chaussée antique était également surnommée la voie ou l'axe de l'Océan, cf. J. MESQUI, *Chemins et ponts. Lien entre les hommes*, Paris, 2003, p. 20-21.
11. D. BAYARD, « Amiens », in B. DESACHY et J.-O. GUILHOT (dir.), *Archéologie des villes. Démarches et exemples en Picardie* [Revue archéologique de Picardie, H.-S. n° 16], 1999, p. 203.
12. N. BAUDOUX-JUNG, « La porte de Montrescu, un point de passage stratégique de l'enceinte urbaine d'Amiens (fin XIV^e-XV^e siècle) ? », in G. BLIECK, P. CONTAMINE, N. FAUCHERRE et J. MESQUI (dir.), *Les enceintes urbaines (XII^e-XVI^e siècle)*, Paris, 1999, p. 291 (fig. 2) et 294-296.
13. J. MESQUI, *Chemins et ponts...*, *op. cit.*, p. 42.
14. Toutes les portes de la cité étaient pourvues de guichets par lesquels les piétons entraient ou sortaient d'Amiens (BMAM, BB 10, fol. 169r°, 6 juillet 1467).
15. BMAM, CC 48, fol. 182v°, 1464-1465 ; BMAM, CC 70, fol. 77r°, 1491-1492.

16. A. SALAMAGNE, *Construire au Moyen Âge : les chantiers de fortification de Douai*, Villeneuve-d'Ascq, 2001, p. 33.
17. BMAM, BB 4, fol. 122v°, 23 mars 1436 (n. st.).
18. BMAM, CC 26, fol. 172r°, 1433-1434 ; BMAM, CC 73, fol. 53v°, 1494-1495.
19. Ces dimensions coïncident avec les espacements d'ornières qui ont pu être mis au jour en Lozère, dans le Doubs ou encore à Paris, cf. J. MESQUI, *Chemins et ponts...*, *op. cit.*, p. 47-50 ; P. VAN OSSEL et N. FAUCHERRE (contribution), « L'enceinte urbaine et sa place dans l'évolution de l'architecture militaire médiévale », in P. VAN OSSEL (dir.), *Les jardins du Carrousel (Paris). De la campagne à la ville : la formation d'un espace urbain*, Paris, 1998, p. 152.
20. Cette activité fut pratiquée dans ce secteur de la ville de l'Antiquité à la fin de l'époque moderne, cf. F. VASSELLE, « Les carrières de pierre d'Amiens et de ses environs dans la Somme », in J. LORENZ (dir.), *Carrières et constructions en France et dans les pays limitrophes*, Paris, 1996, p. 135-150.
21. BMAM, CC 48, fol. 102v°, 1464-1465 ; BMAM, CC 75, fol. 37v°, 1496-1497 ; BMAM, CC 80, fol. 36r°-v°, 1501-1502 ; BMAM, CC 81, fol. 32r°, 1502-1503.
22. M. BÉGHIN, « Pour le bien et utilite... », *op. cit.*
23. M. BÉGHIN, « Regards croisés sur deux chantiers urbains de la Picardie flamboyante. Amiens et Arras (vers 1500-vers 1550) », in E. HAMON, D. PARIS-POULAIN et J. AYCARD (dir.), *La Picardie flamboyante. Arts et reconstruction entre 1450 et 1550*, Rennes, 2015, p. 82.
24. L'utilisation de pavements de grès, issus de secteur décapés ou du marché de l'occasion, nécessite de les retailler avant de pouvoir les réutiliser. Les paveurs emploient alors les déchets provenant de cette étape afin de rehausser le sol avant pavage, cf. M. BÉGHIN, « Pour le bien et utilite... », *op. cit.*
25. K. BERTHIER, « Les aménagements... », *op. cit.*, p. 110-111 ; M. BÉGHIN et K. BERTHIER, « L'édification des boulevards... », *op. cit.*, p. 305-307.
26. Déjà en 1412, cette porte reconnue *bastarde* avait été temporairement murée pour renforcer la défense de la cité (BMAM, BB 2, fol. 24r°, octobre 1412).
27. BMAM, BB 11, fol. 45r°, 9 novembre 1471.
28. La semaine du lundi 15 mars 1512 (n. st.), un certain *Jaques Lamote* fut rémunéré pour *ung jour quil pava sur le pont dormant de la porte de Montrescu* (BMAM, CC 89, fol. 48r°, 1511-1512).
29. L. HERMENAULT, « Mesurer et localiser le travail des artisans paveurs dans la ville : les dépenses de pavage du Domaine à Paris au XV^e siècle », *Histoire urbaine*, 43 (2015), p. 18.
30. R. BORNECQUE, « L'évolution des ponts-levis du XVI^e au XIX^e siècle », *Bulletin monumental*, 140 (1982), p. 203-206 ; A. SALAMAGNE, *Les villes fortes au Moyen Âge*, Paris, 2002, p. 87 et 90.
31. K. BERTHIER, « Les aménagements... », *op. cit.*, p. 106 ; M. BÉGHIN et K. BERTHIER, « L'édification des boulevards... », *op. cit.*, p. 301.
32. E. DE CROUY-CHANEL, « Le boulevard de la porte de Montrescu d'Amiens (1520-1536) : un éclairage sur l'adoption du système bastionné en Picardie sous le règne de François I^{er} », in N. FAUCHERRE, P. MARTENS et H. PAUCOT (éd.), *La genèse du système bastionné*

en Europe, 1500-1550 : nouvelles découvertes, nouvelles perspectives, Navarrenx, 2014, p. 119-121.

33. L'extraction de ce matériau était locale, Amiens reposant sur une craie blanche santonienne et/ou coniacienne assez riche en silex, cf. B. PICHON, *Carte archéologique de la Gaule*, t. 80/1 (Amiens), Paris, 2009, p. 22.

34. BMAM, CC 12, fol. 126v°-127r°, 1403-1404 ; BMAM, CC 77, fol. 47v°, 1498-1499.

35. M. PETITJEAN, « Origines et développement de la place Cour-Le-Roi », in *Fouilles de sauvetage sous la place du marché à Compiègne (Oise) – 1991/1993. L'évolution urbaine de l'aire palatiale du haut Moyen-Âge aux marchés médiéval et moderne* [Revue archéologique de Picardie, H.-S. n° 13], 1997, p. 111 ; P. VAN OSSEL et N. FAUCHERRE (contribution), « L'enceinte urbaine... », *op. cit.*, p. 152 ; F. PAONE, « Mise en œuvre et entretien des rues aux époques médiévale et moderne », in M. BOUIRON, F. PAONE, B. SILLANO et alii (dir.), *Fouilles à Marseille. La ville médiévale et moderne*, Paris/Aix-en-Provence, 2011, p. 65.

36. P. DESPORTES, « Le haut Moyen Âge : de la cité gallo-romaine à la commune médiévale », in R. HUBSCHER (dir.), *Histoire d'Amiens*, Toulouse, 1986, p. 54-56 ; P. DESPORTES, « Une grande commune », *op. cit.*, p. 62-68.

37. BMAM, CC 68, fol. 86r°-91r°, 1489-1490 ; BMAM, BB 22, fol. 40r°, 19 septembre 1520.

38. M. BÉGHIN, « Pour le bien et utilité... », *op. cit.*

39. *Cueiloir de l'Hôtel-Dieu d'Amiens (1277)*, éd. G. BOUDON, Amiens, 1913, p. 19.

40. À cette date, la commune rémunéra des manouvriers et des hottiers afin d'enlever le pavement situé devant la porte Montrescu (BMAM, CC 7, fol. 126r, 1391-1392).

41. BMAM, BB 2, fol. 107r°, 9 juillet 1417 ; BMAM, BB 14, fol. 67r°, 8 octobre 1482.

42. M. BÉGHIN, « Regards croisés... », *op. cit.*, p. 80 ; M. BÉGHIN, « Pour le bien et utilité... », *op. cit.*

43. BMAM, CC 48, fol. 189r°, 200v°, 1464-1465.

44. BMAM, CC 115, fol. 25r°-26v°, 70r°-71v°, 1528-1529.

45. BMAM, CC 117, fol. 22v°, 41r°-43r°, 1529-1530.

46. M. BÉGHIN, « Amiens face à ses pollutions à la fin du Moyen Âge. Approche historique et archéologique », *Bulletin de la Société des antiquaires de Picardie*, 70 (2015), p. 363 et 365.

47. B. PICHON, *Carte archéologique...*, *op. cit.*, p. 23.

48. M. BÉGHIN et K. BERTHIER, « L'édification des boulevards... », *op. cit.*, p. 307.

49. H. DUCHAUSSOY, « La vigne en Picardie et le commerce des vins de Somme », *Mémoires de la Société des antiquaires de Picardie*, 42 (1928), p. 208-258.

50. BMAM, CC 19, fol. 208r°, 209v°, 1424-1425.

51. BMAM, BB 3, fol. 15v°, 23 avril 1425 ; BMAM, BB 5, fol. 52r°, 10 mai 1440 ; BMAM, CC 44, fol. 107r°-v°, 1459-1460 ; BMAM, BB 16, fol. 49v°, 13 novembre 1489 ; BMAM, BB 17, fol. 158r°, 5 mars 1497 (n. st.).

52. BMAM, CC 77, fol. 46v°, 1498-1499.

53. BMAM, CC 80, fol. 35v°, 85r-v, 1501-1502 ; BMAM, CC 81, fol. 42v°, 1502-1503.

54. BMAM, CC 70, fol. 77r°, 1491-1492.

55. BMAM, GG 901, fol. 24r°, 1429-1430 ; BMAM, CC 88, fol. 56r°, 1510-1511.

56. H. TRÉZINY et M. BOUIRON, « L'espace périurbain de Marseille antique et médiévale », in S. BOUFFIER, C.-I. BRELOT et D. MENJOT (dir.), *Aux marges de la ville. Paysages, sociétés, représentations*, Paris, 2015, p. 160.
57. M. WILMART, *Meaux au Moyen Âge. Une ville et ses hommes du XII^e au XV^e siècle*, Montceaux-les-Meaux, 2013, p. 192-193.
-

ABSTRACTS

In France and abroad, medieval road networks have rarely been studied and the few existing studies rather deal with economics, public health, or legislative framework than technical aspects. An *extra muros* road network has recently been discovered during the excavations on the Citadelle site in Amiens. The technical and material characteristics of the discovered roads and their developments are studied from an archaeological and historical approach. Written sources and findings allow to describe and explain the changes and improvements of the road network between the XIIth and XVth centuries, that urban development, topography and building of the gate fortifications have made necessary.

Que ce soit en France ou à l'étranger, la voirie médiévale n'a que peu retenu l'intérêt des chercheurs et les quelques études réalisées éludent le plus souvent les aspects techniques au profit de problématiques ayant trait à l'économie, à la salubrité et à l'encadrement législatif de la chaussée. La récente mise au jour d'un système viaire extra-muros, lors des fouilles archéologiques menées dans le cadre de la reconversion du site de la Citadelle (Amiens) en pôle universitaire, offre la possibilité de remédier à cette carence. Par le biais d'une approche à la fois archéologique et historique des différentes voies retrouvées et de leurs aménagements, il est possible de mieux comprendre certains aspects techniques et matériels de la voirie ancienne. La mise en perspective des différentes sources à disposition permet également de suivre le perfectionnement de ce réseau viaire entre les XII^e et XVI^e siècles, que le développement urbain ainsi que des contextes géopolitiques et topographiques pesants ont rendu nécessaire.

INDEX

Geographical index: France/Amiens

Keywords: road, building techniques, pavement, bastion fortification, archaeology, urban history, suburbs

Mots-clés: voirie, techniques de construction, pavage, fortification bastionnée, archéologie, histoire urbaine, périphérie

AUTHORS

MATHIEU BÉGHIN

Doctorant en histoire médiévale, université de Picardie Jules Verne, membre du laboratoire TrAme EA 4284

FRANCESCA RAPONE

Docteure en histoire et archéologie médiévales, responsable d'opérations, Service d'archéologie préventive d'Amiens métropole