REVUE ARCHÉOLOGIQUE D'ÎLE-DE-FRANCE
3e SUPPLÉMENT

ACTES DU COLLOQUE DE CRÉTEIL

3 et 4 juin 2010

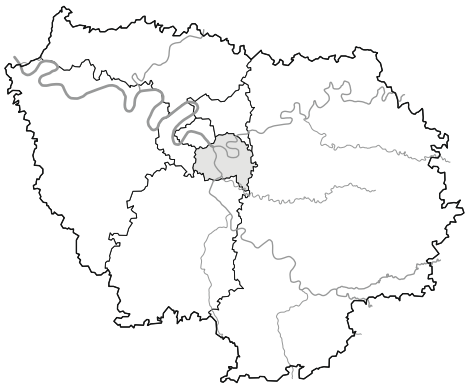
DYNAMIQUE DES PEUPLEMENTS, MODES D'HABITAT ET INFLUENCES CULTURELLES DANS LE SUD-EST DE PARIS DU NÉOLITHIQUE ANCIEN À LA PÉRIODE MODERNE

sous la direction de
Djillali HADJOUIS et Stéphane ARDOUIN

Raif

Roland LABARRE
Myriam LANTADA ARROYO-BISHOP

HYPOTHÈSES SUR LES MESURES ANTIQUES DES CHEMINS, LE BORNAGE ET LES DISTANCES EN VAL-DE-MARNE



Résumé

Depuis une cinquantaine d'années, une méthode de recherche permet de discerner dans le parcellaire des traces d'une métrique, en milles ou en lieues, le long de voies romaines ou présumées telles. Il est cependant mentionné dans des études récentes l'utilisation de mesures indigènes, surtout dans les zones limitrophes de l'Empire. De même sont rappelées l'imprécision de l'arpentage antique, l'incertitude des points d'origine du bornage et l'approximation des distances. On observe néanmoins sur des trajets anciens, en Val-de-Marne et aux alentours, des scansions en lieues et demi-lieues, voire, de façon moins certaine, en milles et demi-milles. Le cas du trajet de Paris à Melun illustre les difficultés d'une adéquation entre les chiffres des itinéraires antiques et la réalité du terrain.

Mots-clés *Antiquité, voie, métrique, bornage.*

Abstract

Over the last fifty years, a method of research has identified the use of a measurement system based on miles and leagues in land-division along roads known, or presumed, to be of Roman origin. Recent studies also mention, however, the use of indigenous measurements, particularly on the outskirts of the empire. The lack of precision in Roman surveying, the uncertain nature of initial points for boundary-marking and the approximation of distances have also to be remembered. One can observe, nonetheless, the use of scansions based on leagues and half-leagues, or, to a less certain degree, on miles and half-miles along ancient roads in the Val-de-Marne and the vicinity. The case of the road from Paris to Melun illustrates the difficulty in trying to equate numbers from Roman itineraries with the physical terrain.

Keywords *Roman period, road, metrics, boundary-marking.*

Actes du colloque de Créteil, 2015, suppl. RAIF, 3, p. 147-157

MÉTHODOLOGIE

L'intérêt pour les routes romaines et leur bornage commence dès la Renaissance avec la redécouverte de l'Antiquité. Il faut cependant attendre l'époque contemporaine pour qu'apparaissent en ce domaine les prémices d'une recherche scientifique. L'Entre-deux-guerres voit la publication d'un ouvrage majeur consacré aux voies romaines de la Gaule, comprenant l'étude des bornes milliaires (GRENIER 1934, p. 52-81), de leurs indications de distance (*ibid.*, p. 82-105), des indicateurs routiers (*ibid.*, p. 106-125), des documents itinéraires de l'Antiquité (*ibid.*, p. 126-145).

Quatre décennies plus tard, un auteur renouvelle la recherche et expose une méthode de restitution du bornage romain, tant en milles qu'en lieues romaines, basée sur la relation entre voie et parcellaire (CHEVALLIER 1972, p. 137-140). Vingt-cinq ans plus tard, enrichie de l'évolution et d'une large expansion du domaine d'étude, la méthode est toujours d'actualité (CHEVALLIER 1997, p. 161-163). Le propos est illustré par l'exemple d'un tronçon de voie au sud-est de Chartres (CHEVALLIER 1972, p. 129, fig. 24 ; 1997, p. 162, fig. 104).

C'est oublier cependant l'utilisation à l'époque romaine de mesures indigènes, en particulier sur les marches périphériques de l'Empire. Inspirée d'une lieue gauloise et utilisée au nord de Lyon au Bas-Empire, une lieue dite romaine d'environ 2 220 m a été mesurée de façon à correspondre à 1,5 mille romain de 1 480 m. Bien que de longueur probablement variable selon les diverses contrées, une lieue gauloise serait utilisée dans l'Aquitaine romaine avec une mesure de 2 450 m (DASSIÉ 1998a-b).

Le mille romain, quant à lui, ne présenterait pas une valeur universelle. Il mesurerait 1 610 m en Tunisie, 1 497 m sur la *Via Domitia*, 1 531 m sur la *Via Aurélia*, 1 500 m sur la voie d'Aquitaine entre Toulouse et le troisième mille (DECRAMER 2008, p. 19). Les distances ont fait l'objet d'un exposé critique mentionnant en particulier leur approximation, l'imprécision des mesures et les limites techniques de l'Empire (HERMANN 2007, p. 17-59).

LES MÉTRIQUES ANCIENNES EN VAL-DE-MARNE

Préambule

Utilisée sur les cartes topographiques à l'échelle du 1 : 25 000 au minimum, la méthode prônée par Raymond Chevallier a permis de reconnaître, sur d'anciens trajets en Val-de-Marne et au-delà, des scansions (ou schémas métriques) basées sur des mesures romaines dans d'anciennes limites parcellaires et croisées de chemins (LABARRE 2009, p. 57), de surcroît assez souvent conservées dans la topographie contemporaine (**figure 1**). Pour plus de précision, une série de mesures a été récemment effectuée sur un fond départemental de plans topographiques à l'échelle 1 : 5 000, soit 1 mm pour 5 m.

Les mesures en milles

Sur la route de Lagny, les distances ont été relevées à partir de la rue des Maraîchers à Paris, distante d'environ 3 milles du *cardo*. On compte 730 m à la rue de Saint-Mandé, où s'élevait la croix Saint-Germain, puis 1 485 m à la rue de Strasbourg, à Vincennes, près d'une chapelle disparue. On relève ensuite des distances de 3 100 m au carrefour des Martyrs de la liberté à Fontenay-sous-Bois, où s'élevait la Croix Pommier, puis 3 755 m au château de Neuilly-sur-Marne, à proximité d'une chapelle, 1 475 m au carrefour où s'élevait la croix de Ville-Evrard, 1 460 m à la pointe de Gournay. Si des distances apparaissent

compatibles avec l'emploi du mille romain théorique, y compris peut-être l'espace entre Fontaine et Neuilly, celle entre Vincennes et Fontenay n'y paraît pas assimilable.

Sur la voie de Lyon, on compte depuis la porte de Choisy, à Paris (limite parcellaire disparue) 750 m à la rue Pierre et Marie Curie à Ivry (ancienne voie du Milieu), puis 755 m à la rue Michelet (ancienne voie des Cheverues), 1 490 m à la voie des Pavillons (ancienne Chaude ruelle), 1 490 m avenue Albert-Thomas à Vitry. Entre Orly et Villeneuve-le-Roi, on mesure 1 485 m entre le chemin de la Remise aux Faisans (ancienne voie des Hautes bornes) et l'avenue Jean Jaurès, mais la voie de Seine se situe 60 m plus loin.

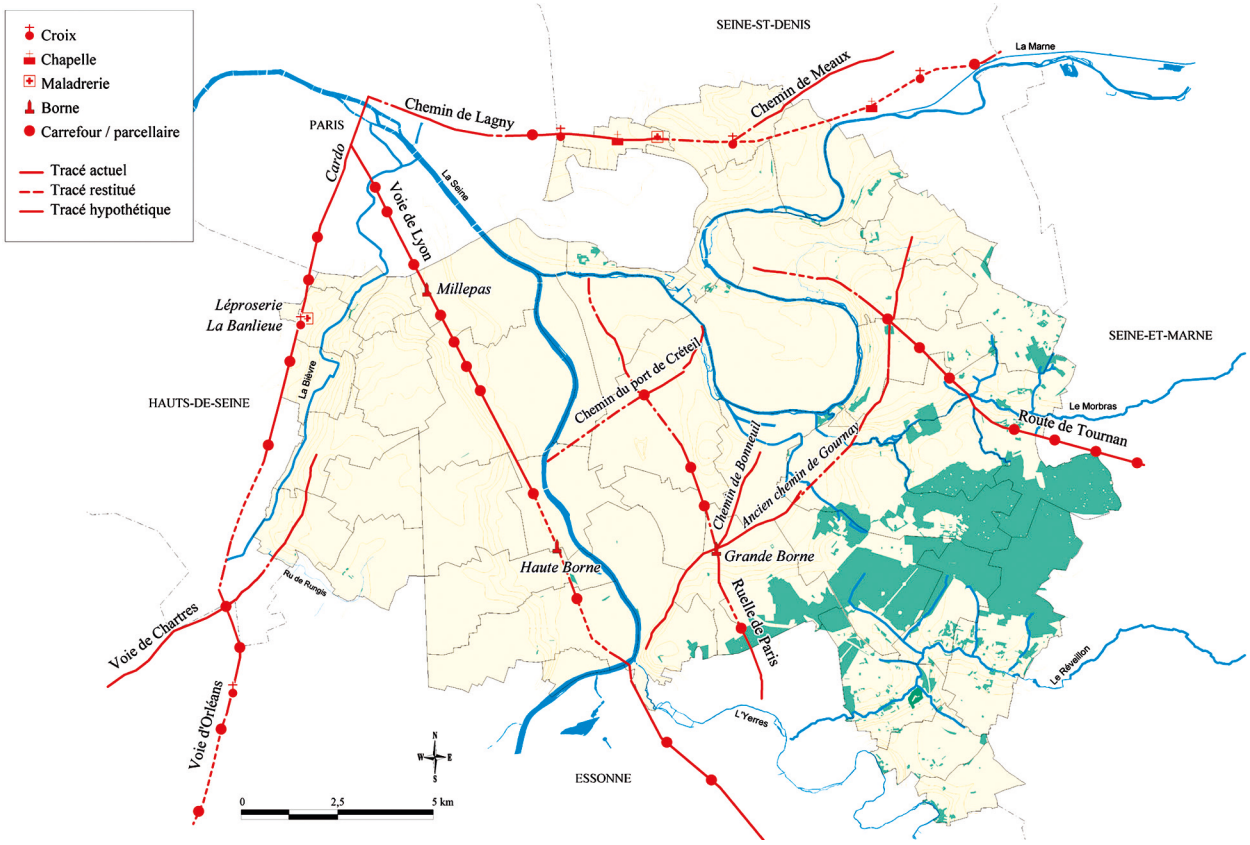


Figure 1 – Carte des voies scandées en milles et lieues romaines.
[© R. Labarre, M. Lantada]

En outre, menée par reports sur les plans d'Ivry, Vitry, Choisy, Orly, une mesure a été effectuée d'Ivry à Orly sur une distance probable de cinq milles entre les rues Pierre et Marie Curie et de la Remise aux Faisans. Pour celle-ci, le nom ancien de Hautes bornes est sans équivoque, tandis qu'un faisceau d'indices indique, pour celle-là, au carrefour de la Belle croix (ROUSSEL 1731), une borne sur l'ancienne voie du Milieu desservant la ferme de Millepas (**figure 2**). La distance de 7 435 m relevée correspondrait à l'emploi d'un mille de 1 487 m, soit un pied de 29,74 cm.

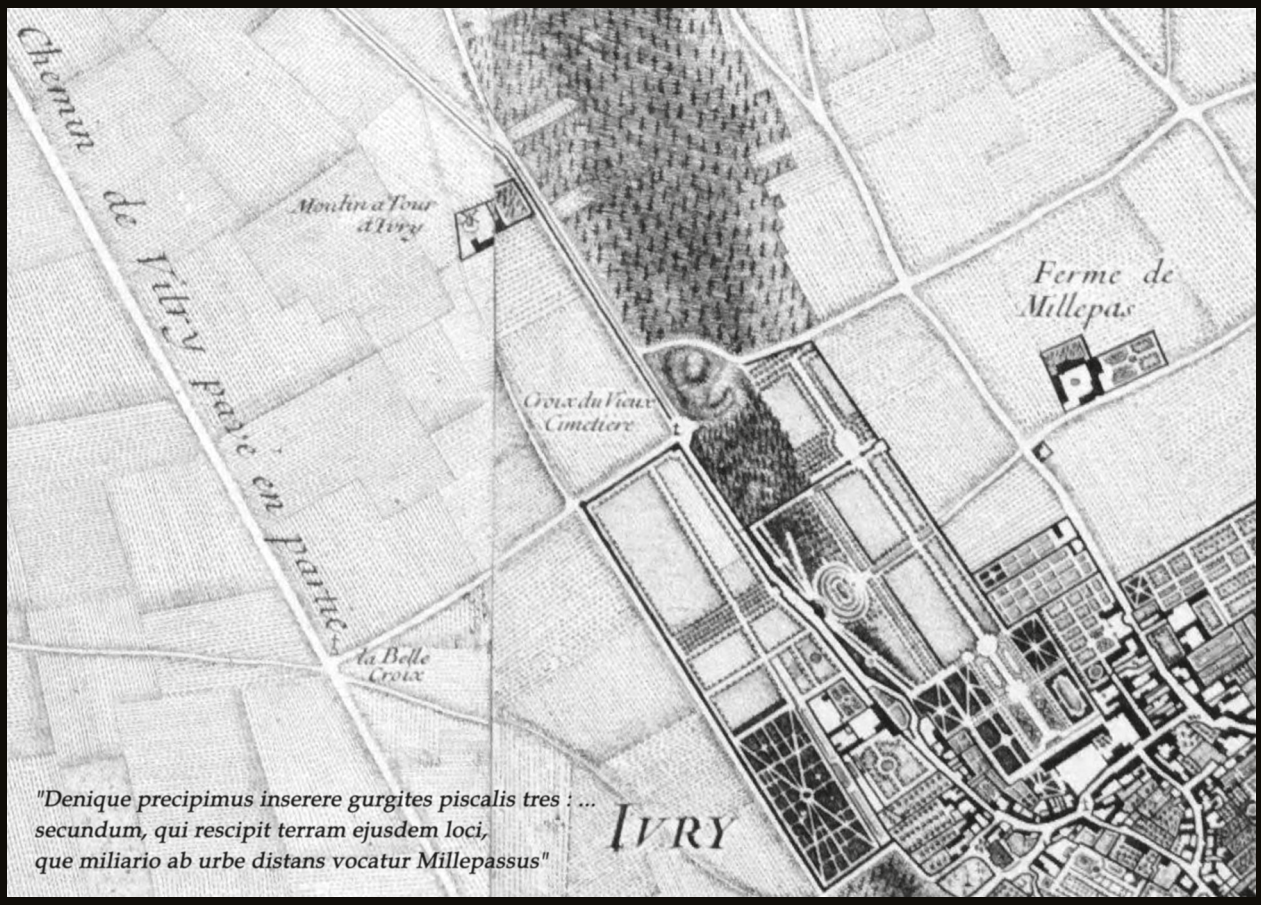


Figure 2 – La *Ferme de Millepas*, Extrait du plan de Paris, ses faubourgs et ses environs, ROUSSEL 1731. [© BnF, M. Lantada] ; Texte incrusté : extrait de la confirmation par Henri Ier des biens de l'abbaye de Saint-Magloire. [LASTEYRIE, 1887, nº 87, p. 116]

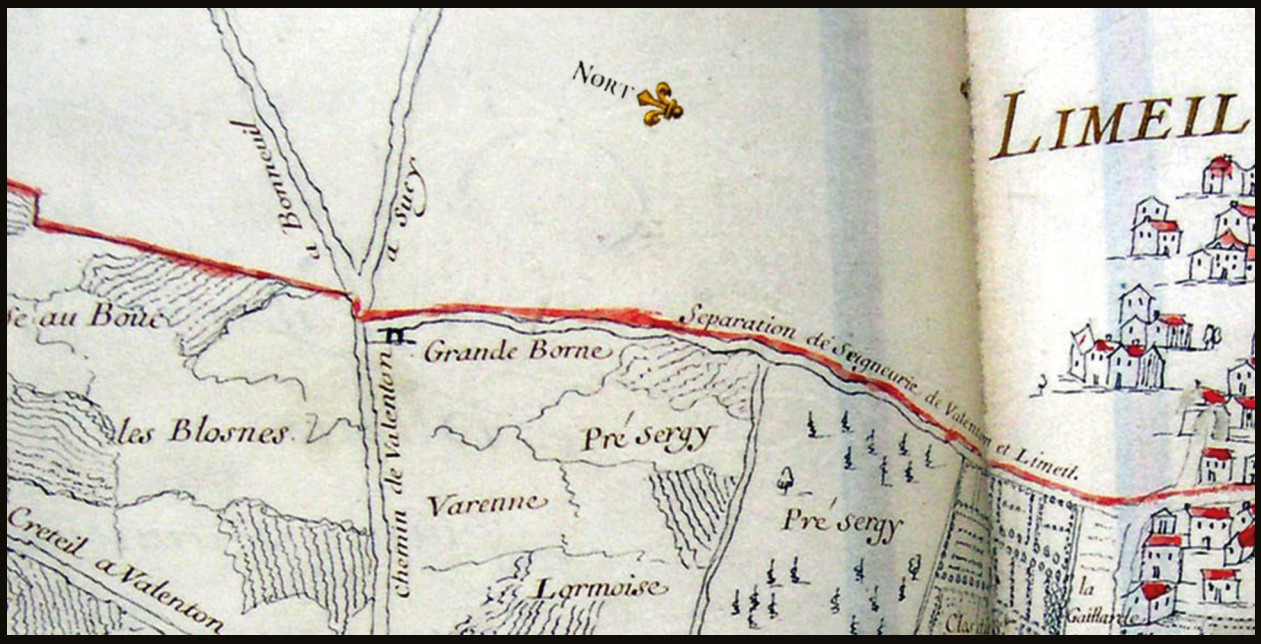


Figure 3 – La *Grande Borne*. Extrait du Plan de la terre et seigneurie de Valenton 1673. [© Archives nationales, D. Barrau]

Les mesures en lieues romaines

Sur le chemin de Tournan, depuis la limite de Champigny et de Chennevières, avenue du 8 mai 1945, on mesure 1 110 m à la route du Plessis-Trévise, 1 113 m à la limite d'Ormesson, Chennevières et la Queue-en-Brie, avenue de Pincevent, puis 2 220 m au carrefour vers la Queue. On trouve ensuite à 1 108 m une limite parcellaire, à 1 110 m la pointe de la limite entre La Queue-en-Brie et Pontault-Combault, suivie à 1 080 m d'une limite forestière. La valeur moyenne de la lieue s'établit ici à 2 220 m en excluant la dernière mesure, 2 212 m en ajoutant celle-ci. Ces chiffres s'augmentent quelque peu de la double déclivité de la route lors du franchissement de la vallée du Morbras.

Sur le chemin menant à Yerres, depuis la rue des Mèches à Créteil, on mesure 3 300 m à la limite avec Limeil-Brévannes. On trouve ensuite 1 125 m au carrefour de la Ruelle de Paris avec la rue Albert Garry, ancien chemin de Gournay, où s'élevait la Grande Borne (CHALANT 1673), en limite de Valenton (**figure 3**). Le chemin atteint à 2 230 m une limite forestière. Des trois lieues de ce parcours, se déduit une longueur moyenne de 2 218 m, probablement un peu supérieure, ici encore, au regard de la forte pente que le chemin gravit à Limeil, entre plaine et plateau.

Les atlas parcellaires du début du XIXe siècle permettent de positionner un point leugaire de la voie d'Orléans à l'angle ouest du réservoir de la Vanne, à Paris. À 2 200 m, à hauteur de la rue Berthollet, se trouvait la croix d'Arcueil et la léproserie de la Banlieue, au nom significatif, puis, à 1 105 m, la rue Marcel Bonnet, ancien sentier de la Voie creuse, à Cachan. À 2 225 m, à Bourg-la-Reine, se situe l'avenue Gallois, ancienne route de Versailles. À trois lieues environ, on trouve sur l'avenue du président Kennedy, ancienne rue de Chartres et limite d'Antony et Massy, le carrefour avec les rues Mirabeau et de Saussaye, ancienne voie d'Orléans. Conservé comme limite communale entre Massy et Antony d'abord, Wissous ensuite, le tracé croise à 1 112 m la limite entre Antony et Wissous. S'il est difficile de situer avec précision l'ancien tracé entre Bourg-la-Reine et Antony, les mesures effectuées depuis Paris indiquent pour la lieue une valeur moyenne de 2 212 m, alors que le segment de Massy représenterait une lieue de 2 224 m.

Commentaires

Le tracé originel de la rue de Lagny a disparu entre Vincennes et Neuilly, sur une section dont la longueur est à la rigueur compatible avec l'emploi d'un mille supérieur à la valeur théorique. Cette hypothèse serait envisageable selon des exemples précédemment mentionnés (DECRAMER 2008, p. 19), mais est difficile à vérifier alors que le trajet est incertain à Chelles. On retiendra cependant la fréquence des éléments religieux, croix et chapelles, à proximité relative des points considérés. Certains de ces derniers, aux croisements des rues des Maraîchers à Paris et de Strasbourg à Vincennes, sont compatibles avec un système en lieues romaines.

Les mesures ponctuelles prises sur la voie de Lyon, bien que largement probantes, supposent l'emploi d'un mille supérieur de plusieurs mètres à sa valeur théorique, dont sont identifiés deux éléments de bornage. Leur distance de cinq milles rappelle (hasard ?) une dédicace impériale du IVe siècle mentionnant une restauration du bornage tous les cinq milles (HERMANN 2007, p. 29). Il n'est pas impossible qu'une partie du bornage ait été constituée de bois (*ibid.*, p. 33), un auteur latin attestant l'existence de nombreux panneaux le long des voies (*ibid.*, p. 33, nº 211). Le parcellaire de la vallée, du coteau, voire du plateau jusqu'aux abords de la route de Fontainebleau, présente encore de nos jours un caractère orthonormé, issu originellement de la voie et de ses scansions.

Les trois routes et chemins rythmés en lieues romaines présentent quelques caractères communs. Les scansions repérées paraissent plus régulières que celles en milles, la moyenne s'établissant entre 2 212 et 2 220 m pour une lieue, soit quelques mètres en dessous de la valeur théorique. Elles marquent à plusieurs reprises, dans les trois cas, des limites paroissiales actuelles ou du début de l'époque contemporaine. Participent à ce système, d'une part la Grande borne de Valenton (ANONYME 1697, dans : BENNINI-DURANTON *et alii* 1987, p. 32-33) (**figure 4**) sur le chemin vers Yerres, d'origine antique probable d'après ses dimensions, d'autre part la léproserie médiévale de la Banlieue sur la route d'Orléans. Enfin, quel que soit le système utilisé, les scansions marquent fréquemment des limites ou carrefours en demi-milles ou demi-lieues, phénomène dont il n'a pas été fait état.

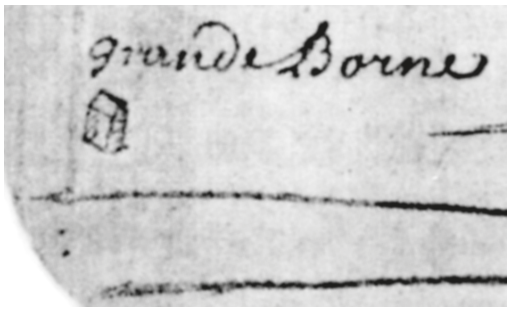


Figure 4 – La *Grande Borne* de Valenton.
Extrait du Plan terrier 1697.
[dans : BENNINI-DURATON *et alii* 1987, p. 32-33]

Celui-ci est cependant visible sur l'exemple illustrant la méthode suivie (CHEVALLIER 1972, p. 129, fig. 24 ; 1997, p. 162, fig. 104), intitulé Voves : rapport de la voie, de l'habitat et du parcellaire. Sur un extrait de carte topographique IGN représentant une section d'une voie romaine de Chartres à Orléans, en amont d'Allonnes jusqu'en aval d'Ymonville, reprise par la route contemporaine, alors N 154, l'auteur a marqué d'un triangle signalétique plusieurs carrefours et / ou limites ainsi que la présence d'une borne romaine. Une mesure effectuée sur la carte IGN 20 à l'échelle 1 : 100 000 (Paris Orléans) permet d'y reconnaître quatre scansions en lieues romaines et une de deux lieues. Entre ces scansions, on en distingue d'autres en demi-lieues, d'amont en aval, au carrefour d'Allonnes, au carrefour de la route de Boisville, peut-être vers la Michellerie, au chemin menant au Bois Normand et enfin à la limite cantonale.

La vérification à grande échelle des mesures prises auparavant nuance ou conforte selon les cas des hypothèses précédemment avancées (LABARRE 2009, p. 60). Visible dans le bornage, le mesurage des voies semble avoir eu un rôle également déterminant dans la structuration du parcellaire et la répartition de l'habitat.

LES DISTANCES : L'EXEMPLE DE LA VOIE DE LYON

Théorie et réalité

Dans le chapitre précédent a été brièvement exposée une recherche concernant l'emploi des mesures d'origine romaine dans un réseau routier ancien discerné en Val-de-Marne et dans les zones limitrophes. Ces mesures, milles et lieues, apparaissent sur divers types de documents.

L'un concerne les bornes dites milliaires, d'après la distance en milles qui y est gravée, en réalité bornes leugaires en Gaule du nord. Parmi les divers itinéraires recensés sur différents modes de support, comportant les distances entre des agglomérations, seuls les deux principaux, la Table de Peutinger (**figure 5**) et l'Itinéraire d'Antonin, concernent la région parisienne.

L'appréciation des distances pose divers problèmes, qu'on ne peut tenter de résoudre qu'au cas par cas, et dont on ne rappellera que les principaux. En premier lieu, le point de départ du bornage varie d'une ville à l'autre, voire les différents accès à une même ville : forum, porte, carrefour, au besoin extérieur, lorsque la voie passe à proximité de l'agglomération sans y pénétrer (CHEVALLIER 1972, p. 39). Le trajet suivi par le chemin antique doit être identifié et connu avec suffisamment de certitude pour pouvoir apprécier sa distance réelle. Quant aux distances des itinéraires, elles sont sujettes aux variations, selon les lieux, de la mesure employée, aux approximations des chiffres entiers, comme c'est toujours le cas sur les cartes et panneaux routiers contemporains.

La voie de Paris à Lyon par Melun

Héritier en partie d'un réseau protohistorique remanié, le réseau antique se présente comme un chevelu de voies qui a largement évolué, au fil des besoins, au cours des cinq siècles de la période romaine. Entre Paris et Melun, la Seine forme un couloir d'accès, à la fois par le suivi de chacune de ses rives et l'aménagement de points de franchissement de la rivière en fonction de la topographie et de nécessités diverses.

Dans le texte de César, l'expédition de Labienus contre les *Parisii* et leurs alliés, depuis Melun (CÉSAR VII, LVII-LXII, p. 173-176), illustre ces diverses possibilités que présentent les rives de Seine et son cours même, à cela près qu'on ne situe plus actuellement l'*oppidum* dans l'Île de la Cité. Néanmoins, le réseau romain n'a pu que s'inspirer peu ou prou d'un réseau gaulois préexistant et praticable. La création apparemment *ex nihilo* de la ville romaine de la rive gauche a cependant généré, ou résulté de, dans le cadre du programme d'Agrippa, l'aménagement d'une voie directe entre Paris et Melun. Celle-ci traversait la Seine entre Villeneuve-le-Roi / Ablon et Villeneuve-Saint-Georges. Longtemps passée inaperçue, parfois soupçonnée, elle a été évoquée (LABARRE 1999, p. 164-166 ; 2009, p. 54-57) et fait l'objet d'un mémoire universitaire (FOURN 2008).

La distance de Paris à Melun est de 17 lieues sur la Table de Peutinger et de 18 lieues sur l'Itinéraire d'Antonin. Selon la valeur théorique de la lieue (2 220 m), apparemment très proche de la réalité en Val-de-Marne, cela correspond respectivement à des distances de 37,74 km et 39,96 km. Il reste à déterminer quels ont pu être les points d'origine du mesurage. Alors que le Melun antique, comme la Lutèce romaine, est majoritairement bâti sur la rive gauche, c'est sur la rive droite que se situe le carrefour où passe la voie de Lyon, nœud routier encore visible dans l'actuelle agglomération.

De ce point de départ hypothétique, un report de ce trajet quasi rectiligne sur la carte topographique à l'échelle 1 : 100 000 (IGN 20 Paris Montargis) aboutit approximativement, à la distance correspondant à 18 lieues, au croisement de l'avenue des Gobelins et des boulevards Saint-Marcel et Arago, au cœur de la nécropole romaine. Ces derniers ont repris approximativement un alignement du XVIIe siècle, au même carrefour, entouré des églises Saint-Martin, Saint-Marcel et Saint-Hippolyte (DE FER 1692). Celui-ci correspond (hasard ?) à la scansion en mille repérée comme la plus proche de la ville antique.

Figure 5 – Extrait de la Table de Peutinger, Segment I, *in Tabula Peutingeriana*.
[© S. Olteanu]

Le report de ce même trajet, effectué sur une distance correspondant à 17 lieues, le fait aboutir à une autre scansion, déterminée par cette longue limite parcellaire passant vers la porte de Choisy à Paris. Celle-ci précède d'un demi-mille celle de la rue Pierre et Marie Curie à Ivry, conduisant à la ferme de Millepas (ROUSSEL 1731) (**figure 2**), à une distance d'un mille depuis la ville selon un document du XIe siècle (LASTEYRIE 1887, no 87, p. 116).

Les trajets antiques vers Lyon

Si la voie directe a été longtemps ignorée au profit de deux voies exclusivement rive droite et rive gauche de la Seine, le mémoire qui lui a été consacré récemment a conduit son auteur à nier l'existence des deux autres trajets (FOURN 2008, p. 62-68). Les anciens chemins de la rive droite, par la plaine de Créteil, ont depuis fait l'objet d'une étude (LABARRE 2010, p. 53-76).

La place manque ici pour développer les arguments de la controverse. On peut douter que les voies gauloises suivies par Labienus de part et d'autre de la Seine n'aient pas été intégrées au réseau de l'époque romaine. L'empierrement du Vieux chemin de Bourgogne qui a précédé la voie royale, future D 7 (MELAYE 1901, p. 27, nos 65-66), est observé au milieu du XVIIe siècle à Villejuif et le long de la Seine jusqu'à Ponthierry (DUBUISSON-AUBENAY, dans : DE PACHTÈRE 1912, p. 33-34, no 11). Divers chemins anciens ont été déterminés rive droite entre l'Yerres et Charenton. Parmi ceux-ci, le chemin menant à Yerres est jalonné d'indices qui supposent une origine protohistorique et une utilisation au Bas-Empire (LABARRE 2009, p. 49-50 ; 2010, p. 58-60 et 72-73), dont témoigne en particulier la Grande borne de Valenton, au cœur d'un système parcellaire en lieues (**figures 3-4**).

Une mesure effectuée sur la même carte topographique que précédemment indique pour le premier une distance de plus de 45 km pour joindre Melun par Corbeil. Pour le second, on obtient environ 43 km entre le carrefour de Melun et celui de la rive droite parisienne, au croisement du *cardo* et du *decumanus* proche de la Seine et de l'Île de la Cité. Sans oublier la possibilité des erreurs de copie et des confusions de lecture sur la carte de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin, celles-ci ont été dénoncées comme abusivement utilisées (CHEVALLIER 1972, p. 25-26). Dans le cas présent, l'incertitude concernant les points d'origine du bornage antique (*ibid*. p. 39) amène à s'interroger, dans le cas du trajet rive droite, sur un rapport éventuel entre une différence de trois kilomètres (moins d'une lieue et demie) par rapport au trajet direct et celle d'une lieue entre les distances indiquées par la Table de Peutinger et l'itinéraire d'Antonin. Bien que l'on ignore encore la date d'abandon du pont romain de Villeneuve-Saint-Georges dont les restes de piles ont été identifiés, le pont de Charenton, attesté dès le VIIe siècle et construit sans doute antérieurement, sera désormais un accès privilégié de Paris rive droite.

CONCLUSION

Loin d'être achevée, la poursuite de l'étude des plans anciens est largement susceptible d'apporter d'autres informations concernant les systèmes de parcellaires liés à un bornage. La méthode initiée par R. Chevallier a fait ses preuves mais également montré ses limites. De nombreuses causes d'approximation et d'erreur (HERMANN 2007, p. 30) nécessitent d'être prises en compte. Selon le même auteur, les bornes romaines auraient été des instruments de propagande impériale dont le rôle routier serait secondaire. Les regroupements de milliaires, dont on connaît quelques exemples, auxquels pourraient s'identifier les Hautes bornes disparues d'Orly, illustrent peut-être ce propos. Les diverses observations et hypothèses présentées ici ne sont pas limitatives et restent sujettes à une remise en cause.

Les concordances entre les systèmes en milles et lieues deviennent incompatibles dès que sont perçues des demi-mesures, ce qui apparaît ici pour la voie de Lyon entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges. On peut s'interroger sur la survivance d'un parcellaire apparemment basé sur le demi-mille, un espacement de bornage de 5 milles attesté, et un hypothétique aménagement de repères en lieues, dont les itinéraires antiques se font l'écho. À l'exemple de ce cas en apparence relativement simple du trajet Paris-Melun, dont l'itinéraire principal est suffisamment connu, on observe la difficulté à déterminer l'objectivité des documents de l'Antiquité romaine.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

ANONYME (IVe-XIIIe siècle) - *Tabula Peutingeriana*, Segment 1 Gallia. [http://soltdm.com/sources/mss/tp/tp1.htm]

BENNINI-DURANTON M., PRINCAY G., GOBERT J. (1987) - *Valenton des origines jusqu'à nos jours*, Association de recherche et d'études à Valenton, Saint-Georges-de-Luzançay, Maury imprimeur, 317 p.

CÉSAR (58-52 av. J.-C.) - *La guerre des Gaules*, Paris, Garnier-Flammarion, 1964, 249 p.

CHALANT H. (1673) - *Plan de la terre et seigneurie de Valenton*, Archives départementales du Val-de-Marne, 25 Fi Choisy-le-Roi 16 (Archives Nationales, N IV, Seine 29, f° 38-39).

CHEVALLIER R. (1972) - *Les voies romaines*, Paris, Armand Colin, 314 p.

CHEVALLIER R. (1997) - *Les voies romaines*, Paris, Picard, 343 p.

DASSIÉ J. (1998a) - La « grande lieue » gauloise, *L'archéologue*, 34 (février-mars), p. 41-45.

DASSIÉ J. (1998b) - La grande lieue gauloise, identification de *Tamnum*, *Novioregum* et *Lamnum*, *Archéologia*, 343 (mars), p. 40-43.

DECRAMER L. R. (2008) - La *Via Aquitania* entre Méditerranée et Atlantique, *L'archéologue*, 93, p. 18-22.

FER N. de (1692) - Plan de la Ville, Cité, Université et Fauxbourgs de Paris, dans : PINON P., LE BOUDEC B. (2004), *Les plans de Paris*, Paris, Atelier parisien d'urbanisme, BNF, Le Passage éd., Paris bibliothèques, p. 52-53.

FOURN N. (2008) - *La voie romaine Paris-Melun dans l'Antiquité*, Master 2, Université Paris 10, sous la direction de Paul Van Ossel, 160 p.

GRENIER A. (1934) - *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, t. II. L'archéologie du sol, vol. 1. Les routes, Picard, Paris, 468 p.

HERRMANN P. (2007) - *Itinéraires des voies romaines*, Paris, Éditions Errance, 280 p.

LABARRE R. (1999) - *Recherches sur l'époque gallo-romaine en Val-de-Marne*, Mémoire de DEA d'histoire de l'art et d'archéologie, sous la direction de Jean-Charles Balty, Université Paris 4-Sorbonne, 205 p.

LABARRE R. (2009) - Les voies anciennes du Val-de-Marne et départements limitrophes, dans : ROBERT S., VERDIER N., *Dynamique et résilience des réseaux routiers et parcellaires en région Île-de-France (DYNARIF)*, Saint-Denis, p. 42-61. [http://pcrdynarif.free.fr/spip]

LABARRE R. (2010) - Les voies anciennes du Val-de-Marne et départements limitrophes, dans : ROBERT S., VERDIER N., *Dynamique et résilience des réseaux routiers et parcellaires en région Île-de-France (DYNARIF)*, Saint-Denis, p. 53-76. [http://pcrdynarif.free.fr/spip]

LASTEYRIE (de) R. (1887) - *Cartulaire général de Paris*, t. I, Histoire générale de Paris, Paris, Imprimerie nationale.

MELAYE A. (1901) - *Carte des voies romaines dans les départements de Seine-et-Marne, Oise et les départements limitrophes*, Société historique et littéraire de la Brie, Meaux, Hurtel et Bachy, 32 p.

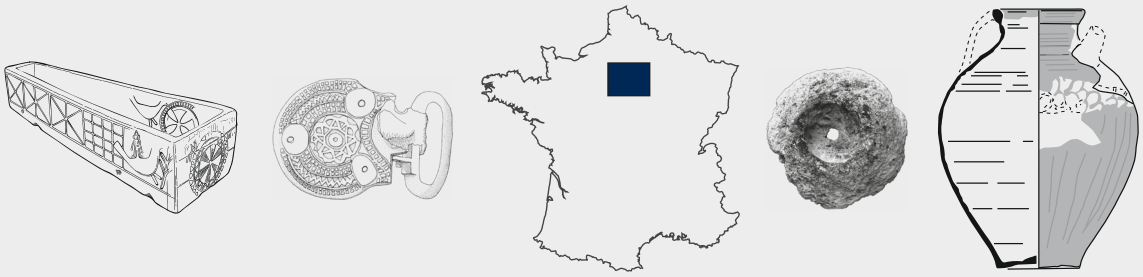
PACHTÈRE F.-G. de (1912) - *Paris à l'époque gallo-romaine. Étude faite à l'aide des papiers et des plans de Th. Vacquer,* Histoire générale de Paris, Paris, Imprimerie nationale, 192 p.

ROUSSEL (1731) - *Paris, ses faubourgs et ses environs... (plan de)*, Bibliothèque nationale de France, CPL GE DD-2987.

Roland LABARRE
Service Archéologie du Val-de-Marne
roland.labarre@gmail.com

Myriam LANTADA ARROYO-BISHOP
Service Archéologie du Val-de-Marne
myriam.arroyo-bishop@valdemarne.fr

Pour citer cet article
LABARRE R., LANTADA ARROYO-BISHOP M., 2015 - Hypothèses sur les mesures antiques des chemins, le bornage et les distances en Val-de-Marne, *RAIF*, Supplément 3, p. 147-157.



Le Conseil général du Val-de-Marne a réalisé ces dernières années deux événements culturels et scientifiques autour du thème des migrations. Dans ce cadre, le service archéologie s'est ainsi proposé de diffuser au plus grand public et aux acteurs de l'archéologie départementale et régionale les dernières découvertes faites en la matière. L'exposition de 2008 intitulée « Migrations animales, migrations humaines, voyage à travers les continents » fut sa première livraison. La seconde est la réalisation du colloque « Dynamique des peuplements, modes d'habitat et influences culturelles dans le Sud Est de Paris du Néolithique ancien à la période moderne », dont les actes sont regroupés dans ce volume. Cette manifestation s'est déroulée à l'Hôtel du département de Créteil les 3 et 4 juin 2010. Il a été organisé conjointement par le Service Archéologie du Val-de-Marne et par le Service régional de l'archéologie d'Île-de-France, à l'initiative de son comité d'organisation composé de Djillali Hadjouis, David Coxall (CG 94) et Alain Bulard (SRAIF). Le colloque a attiré sur deux journées un très large public, scientifiques venus de tous les horizons institutionnels régionaux et amateurs.

Sur environ 35 communications orales et posters présentés au cours du colloque de Créteil, 16 contributions ont été retenues et sont publiées dans cet ouvrage, dont les articles se déclinent selon un ordre chronologique depuis le Paléolithique moyen jusqu'au début du XXe siècle. Elles dessinent par touches successives un portrait archéologique de ce secteur de l'Île-de-France, à partir de données qui sont pour la plupart totalement inédites et qui ont été recueillies sur les fouilles menées dans le département ces dernières années.

In recent years, the Val-de-Marne departmental council has organised two cultural and scientific events based on the theme of migrations. As part of this initiative, the departmental archaeology service has also contributed by communicating recent regional archaeological research on the subject to a wide public. In 2008 an exhibition presented "Animal and human migrations, a journey over continents". A conference organised the 3rd and 4th of June 2010 concerned "Dynamics of settlement, habitat and cultural influences in the south-east Paris area from the early Neolithic to the Modern period". The proceedings comprise the present volume. The conference was organised by the departmental archaeology service, represented by Djillali Hadjouis and David Coxall, in conjunction with the state office for archaeology in the Ile-de-France region, represented by Alain Bulard. The two-day conference attracted a wide audience drawn from the various professional and volunteer archaeological institutions and organisations of the region.

Of the 35 presentations at the conference, 16 have been retained for publication in this volume. The articles are organised by chronological period from the Middle Palaeolithic to the early 20th century. Drawn for the most part from recent unpublished studies and excavations, the articles provide an up-dated view of archaeology in this area of the Ile-de-France.

ISSN 2101-3608
ISBN 978-2-9552594-0-5

PRIX : 25 €

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère Culture Communication

VAL de MARNE
Conseil général

9 782955 259405