

DES ÉLÈVES DU LYCÉE HENRI-IV

32

L'ÉMOI de L'HISTOIRE

ROUTES, CHEMINS ET
SENTIERS



Avec les contributions de S. Blond, J.-D. Demarez, J. Deshayes, A. Dumont, A. Lozac'h, D. Péricard-Méa, C. Tavernari, M. Watteaux.

L'émoi de l'histoire n°32

Routes, chemins et sentiers

**REVUE DE L'ASSOCIATION HISTORIQUE DES
ÉLÈVES DU LYCÉE HENRI-IV**

ISSN : 0992-3314

**« les hommes qui ne font pas d'histoire
ne sont pas de leur temps »
Roland MOUSNIER**

Illustration de la couverture : photographie d'une route à
Moigny-sur-École (Essone)
au niveau du Moulin Grenat.

Cliché : Association
historique des élèves du
lycée Henri IV.

SOMMAIRE

- Éditorial..... 5
- Les voies romaines en Gaule : mise au point sur quelques idées reçues 7
Jean-Daniel Demarez
- Les réseaux routiers en Vendée méridionale (85).
Nouvelles approches archéogéographiques. 37
Magali Watteaux
- Les routes du Bilād al-Sām au bas Moyen-Âge..... 85
Cinzia Tavernari
- Là ou mène la route. Espaces vécus et espaces
perçus du Cotentin médiéval. 115
Julien Deshayes
- Pèlerins médiévaux sur les chemins de Compostelle.
..... 137
Denise Péricard-Méa
- La corvée des grands chemins en Bretagne 16
Alain Lozac'h
- La désignation et la classification des routes royales
au cours de l’Ancien Régime..... 1
Stéphane Blond
- Quand la route croisait la rivière : histoire et
archéologie des passages à gué et des ponts 2
Annie Dumont

LES VOIES ROMAINES EN GAULE : MISE AU POINT SUR QUELQUES IDÉES REÇUES

par Jean-Daniel DEMAREZ

Archéologue

Office de la Culture du canton du Jura

Section d'archéologie et paléontologie

CH - 2900 Porrentruy

Introduction

S'il est un sujet abondamment traité dans les revues archéologiques ou historiques, ou encore sur le web, c'est celui des voies romaines. C'est que depuis les origines de la recherche, il y a une fascination pour ces ouvrages d'ingénierie dont certains éléments, ponts ou tunnels notamment, sont toujours visibles et parfois encore utilisés¹. Régulièrement, les découvertes de segments de chaussées lors de fouilles de sauvetage viennent alimenter l'intérêt pour ces vestiges du passé.

Néanmoins, de nombreux clichés circulent encore sur le réseau routier de l'empire romain. Dans son *Manuel*

¹ Le pont du Gard, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, est l'un des exemples les plus connus. Citons aussi le pont romain de Trèves, traversé chaque jour par des milliers d'automobiles (les arches et le tablier sont récents, mais les piles de soutènement sont d'origine).

Jean-Daniel DEMAREZ, « Les voies romaines en Gaule : mise au point sur quelques idées reçues », *L'émoi de l'histoire* 32, 2010.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

d'archéologie gallo-romaine, Albert Grenier avait pourtant démontré l'ineptie de certaines théories : c'était en 1934.

Dans cette contribution, nous nous proposons d'examiner quelques problématiques liées aux voies romaines, soit que celles-ci nécessitent une mise au point, soit qu'il s'agit d'aspects de la recherche méconnus. Pour un certain nombre de sujets, nous nous baserons sur les données archéologiques, principalement sur celles issues du canton du Jura suisse. Pourquoi ce choix ? De 1987 à 2008, de multiples fouilles d'archéologie préventive ont été effectuées en prélude à la construction de l'autoroute A16 – Transjurane, qui doit relier le Plateau suisse au réseau autoroutier français en traversant le massif jurassien. À neuf reprises, les opérations de sauvetage ont permis la mise au jour de tronçons de voies romaines, essentiellement en Ajoie², où 900 mètres de chaussées répartis sur sept sites ont été dégagés et, par endroits, minutieusement étudiés. Ces interventions ont livré de multiples renseignements d'ordre technique, mais aussi chronologique. Au vu des surfaces excavées, l'Ajoie constitue l'une des parties de la Gaule romaine la mieux explorée en ce qui concerne la problématique des voies romaines. Enfin, nous sommes à quelques kilomètres seulement d'un axe de communication majeur dans

² Cette région se situe dans le district de Porrentruy; elle est limitrophe du nord-est du département du Doubs, du sud du Territoire de Belfort et du sud-ouest de l'Alsace. D'un point de vue géographique, elle constitue le prolongement de la plaine de Montbéliard.

l'Antiquité: la route qui reliait Lyon, capitale des trois Gaules, aux régions rhénanes en passant par Besançon, Mandeure, Delle et le sud de l'Alsace. Ceci permet d'examiner le type de relation qui peut exister entre des artères primordiales et le reste du réseau routier.

1. Le réseau routier en Gaule romaine: cadre général et définitions

Il n'est peut-être pas inutile de rappeler ici le cadre général du réseau routier romain en Gaule et de définir certains termes qui seront utilisés par la suite.

Les voies romaines sont considérées à juste titre comme la colonne vertébrale de l'administration des provinces puisqu'elles permettaient un déplacement rapide des troupes et des liaisons accélérées entre les différents centres de décision: sans celles-ci, l'empire romain n'aurait sans doute pas existé.³ Lorsqu'Auguste (27 av. – 14 ap. J.-C.) fut arrivé au pouvoir après des années de guerre civile, aucune réelle infrastructure n'avait été créée en Gaule, un quart de siècle après Alésia (50 av. J.-C.). Son premier souci fut donc de mettre en place un réseau routier permettant de relier Lyon aux points les plus importants du territoire. Mais si les artères primordiales furent construites très rapidement,

³ Propos déjà tenu par N. Bergier en 1622 (*cf.* note 5): « À quoi eût servi à Rome d'avoir soumis le monde, si elle n'avait eu les moyens de ses routes pour faire entendre au monde son commandement. » On estime le réseau des grandes voies publiques de l'empire entre 80.000 et 100.000 km (AUSBÜTTEL 1998, p. 97).

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

l'ensemble du réseau de base ne fut sans doute achevé que sous Claude (41 – 54).

On rencontre dans les sources antiques plusieurs termes pour désigner les routes que l'on qualifierait aujourd'hui de « nationales » : voies publiques, militaires, prétoriennes ou consulaires. En fait, il ne s'agit que d'une seule et même chose. L'adjectif *publica* met d'abord en avant le caractère officiel de ces voies, dont certaines étaient construites par des militaires à des fins stratégiques : c'est ce que recouvre l'appellation *via militaris*.⁴ Quant aux deux derniers qualificatifs, ils font référence au rang du magistrat qui a fait construire la route.

Dans cet article, il sera surtout question de ces routes de premier ordre. Le réseau antique est cependant plus complexe. Il existe aussi des axes secondaires, les voies vicinales, qui relient les agglomérations ou deux voies publiques entre elles. Enfin, il y a encore les voies privées, construites comme dessertes agricoles ou pour raccorder un établissement à une route, publique ou vicinale. Notons que la différence entre ces catégories est clairement établie dans le *De condicionibus agrorum* de Siculus Flaccus, arpenteur du II^{ème} siècle.

⁴ En prenant en compte l'ensemble des sources antiques, on arrive à la conclusion que les voies militaires ne constituent pas une catégorie particulière (GRENIER 1934, pp. 4-5; PEKARY 1968, pp. 10-12). Du reste, comme l'a montré G. RADKE (1964, p. 235), l'expression *via militaris* n'existe pas dans la tradition juridique romaine.

2. Le mode de construction: théorie et réalité

C'est sans doute Nicolas Bergier qui fut le premier à entreprendre des investigations archéologiques sur des routes romaines, au début du XVII^{ème} s. déjà.⁵ Ayant eu l'occasion de recouper des segments de voies composées de plusieurs strates, parfois sur des épaisseurs importantes, il s'efforça – non sans peine – de faire coïncider ses observations avec les données des sources antiques, notamment le traité d'architecture de Vitruve. Bergier et ses successeurs⁶ sont à l'origine d'une théorie qui circule encore largement, notamment sur des sites internet à vocation éducative. Selon celle-ci, une voie romaine est composée, de bas en haut, des niveaux suivants:

- a) le *statumen*, composé de plusieurs rangs de pierres plates sur une épaisseur de 30 à 60 cm;
- b) le *rudus* (ou *ruderatio*), un amalgame de petits cailloux de 25 cm d'épaisseur;
- c) le *nucleus*, un mortier de chaux et de sable, sur une épaisseur de 30 à 50 cm;
- d) le *sumum dorsum* (20 à 30 cm): soit un dallage, soit une couche de graviers compactés.

⁵ *Histoire des Grands Chemins de l'Empire romain*, I, 1622 (2^{ème} éd. 1728). Consultable sur <http://books.google.fr/books>.

⁶ En particulier Hubert Gautier en 1721, dans son *Traité de la construction des grands chemins, où il est parlé de ceux des Romains et ceux des modernes suivant qu'on les pratique en France*. Également consultable sur <http://books.google.fr/books>.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

Force est de constater qu'à l'heure actuelle, cette succession régulière n'a été constatée presque nulle part. Certes, on observe parfois des couches de matériaux sur une élévation d'un mètre ou plus. Mais leur composition ne respecte pas la théorie. En réalité, il s'agit presque toujours de recharges successives, étalées dans le temps, liées à des problèmes techniques. Le relevé stratigraphique de la chaussée romaine d'Alle, Noir Bois (Suisse, Jura), fouillée entre 1991 et 1993, apporte à ce sujet de multiples renseignements, à commencer par des éléments de datation, ce qui est rare lors des fouilles de voies romaines.

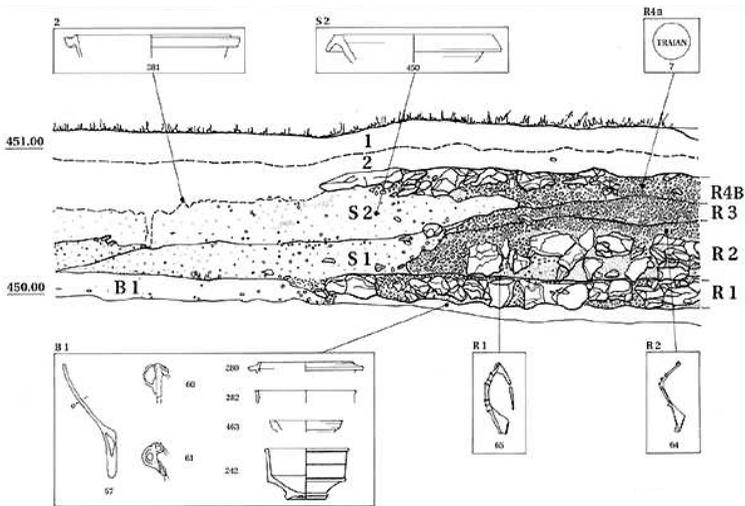


Fig. 1. Alle, Noir Bois. Relevé en coupe du bord septentrional de la voie romaine avec projection du mobilier datable.

© Office de la Culture, Porrentruy.

Le premier état est le niveau R1 (fig. 1). Il est constitué de dalles calcaires posées de cha± et recouvertes d'un niveau de graviers, sur une largeur de 6,70 m. Sa construction a pu être datée du principat de Claude (41-54). Peu après, entre 60 et 80, un deuxième hérisson (R2), également surmonté d'une couche de graviers, a rehaussé la structure. Entre 80 et 100, un nouveau lit de graviers (R3) a été posé sur le sommet de R2. À ce moment, il a fallu stabiliser le bord de la chaussée en aménageant un remblai taluté (S1). La dernière opération a été effectuée au plus tôt au début du II^{ème} siècle avec la pose d'une nouvelle strate (R4B). Comme la surface de circulation avait diminué à cause des rehaussements successifs, on a d'abord apporté une masse de remblai (S2) afin de pouvoir revenir à une emprise proche de celle de R1.⁷

Ce sont les observations géologiques qui ont permis de comprendre la raison de ces travaux successifs, étalés sur environ un demi-siècle. Sur le site du Noir Bois, ce sont 600 mètres de voie qui ont été dégagés. Habituellement, le mode de construction est simple: il s'agit d'un hérisson comme R1, recouvert de graviers. Ce n'est que localement que des superpositions de strates ont été observées, à l'endroit précis où la route traversait une dépression de terrain d'une longueur de 75 m. Dans cette cuvette, la présence de limons blanchâtres (limons « réduits ») témoigne sinon d'inondations, du moins de stagnation d'eau de ruissellement, comme cela peut se

⁷ Pour le détail, voir DEMAREZ/OTHENIN-GIRARD 1999, p.45 sq.

produire en cas d'intempéries importantes étalées sur plusieurs jours. Il est ici évident que les rehaussements successifs du niveau initial n'ont eu pour seul but que de mettre à l'abri la structure de problèmes d'eau récurrents dans la traversée d'une cuvette. Un cas similaire a été mis en évidence plus récemment à Ciron (Indre)⁸. A. Grenier avait déjà remarqué que les surélévations de voies étaient plutôt typiques des bas-fonds et des terrains marécageux.⁹ Signalons comme autre exemple la chaussée romaine de Studen, près de Bienne, qui présente les mêmes caractéristiques que le tronçon avec recharges d'Alle, Noir Bois: nous sommes là dans une zone autrefois marécageuse, toujours appelée *Grosses Moos* (Grand Marais).¹⁰

3. Les voies romaines : Surélevées ou non Surélevées ?

Le type de voie le plus connu du grand public est la *via lapide strata*, la voie dallée: c'est celui-ci qui est habituellement représenté sur les reconstitutions graphiques de routes romaines et qui sert à illustrer la théorie classique remontant à Nicolas Bergier. Les exemples les plus connus se situent en Italie, avec notamment la *via Appia*. Les voies dallées existent certes en Gaule, mais essentiellement en Provence, la *Provincia*

⁸ Sondages et fouilles de l'I.N.R.A.P. 2005-2006 (fouilles inédites, mentionnées dans COULON 2007, pp. 96-99).

⁹ GRENIER 1934, p. 387.

¹⁰ ZWAHLEN 1990, p. 207.

romana, possession romaine depuis 123 av. J.-C. Sinon, on ne les retrouve guère que dans les villes et à leurs abords.¹¹

En Gaule, les voies pavées représentent sans doute moins d'un pourcent du réseau routier antique. La raison en est simple: il s'agit là d'ouvrages onéreux puisqu'ils nécessitent un matériau de qualité – comme le granit ou les roches volcaniques – qu'il faut transporter sur de longues distances. Or, pour des raisons de coût, les constructeurs ont toujours cherché à exploiter les matériaux disponibles sur place. Raymond Chevallier mentionne les pierres volcaniques et le calcaire dans le Latium, le sable et l'argile en Sologne, le silex et les galets marins en Normandie.¹² Signalons encore: le silex et la craie dans le Nord – Pas-de-Calais; le schiste dans les Ardennes; dans les régions où la roche est difficilement accessible comme sur le Plateau suisse, les galets de rivière. Dans le Jura tabulaire¹³, le substrat rocheux se caractérise par des superpositions de plaques calcaires de quelques centimètres d'épaisseur qui se délitent sans trop de mal. Il est particulièrement accessible à de très faibles profondeurs à flanc de colline, parfois à quelques mètres seulement du tracé de la voie: c'est ce matériau qui va être utilisé pour constituer le hérisson.

¹¹ Plusieurs exemples sont décrits dans GRENIER 1934, pp. 332-342. Signalons qu'en Italie aussi, les voies ne sont pas toutes dallées. La *via Appia* elle-même ne l'est que partiellement.

¹² CHEVALLIER 1997, p. 111.

¹³ C'est-à-dire les régions de plaines au pied de la chaîne jurassienne, par opposition au Jura plissé.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

Naturellement, les voies construites avec de tels matériaux présentaient une surface difficilement praticable. Par-dessus la structure de base venait donc un niveau de circulation, souvent une couche de graviers damés extraits des cours d'eau les plus proches. Mais le sable voire la terre ont parfois été employés.

Ce sont des raisons financières qui ont dicté le choix des matériaux, le coût de construction d'une voie romaine étant relativement proche de celui d'une route actuelle.¹⁴ De toute façon, si les voies dallées participaient à l'embellissement des villes et de leurs abords, celles revêtues d'un matériau meuble, plus plastique, absorbaient beaucoup mieux les chocs et rendaient les voyages en véhicules plus confortables.

4. Orthodromie et contraintes géographiques

S'il est une chose qui a fortement marqué les esprits, et ce depuis les débuts de la recherche sur les voies romaines, c'est leur rectitude. La lecture des cartes à petite échelle sur lesquelles elles sont reportées donne l'impression d'un enchaînement de grands tronçons parfaitement rectilignes. Les photographies aériennes peuvent aussi donner ce sentiment alors qu'à y regarder de plus près, on observe souvent des anomalies par rapport à une droite parfaite. Cependant, il faut

¹⁴ DEMAREZ/OTHENIN-GIRARD 1999, pp. 50-51.

distinguer entre des variations de tracé microtopographiques et des changements plus importants.

a) Pour les premières, R. Chevallier avance des explications techniques. De faibles divergences entre deux segments d'une même voie peuvent provenir d'erreurs lors du jalonnement de l'axe par les ingénieurs, ce qui est le cas par exemple lorsque deux équipes travaillant simultanément vont à la rencontre l'une de l'autre. Parfois, il s'est agi de franchir un obstacle naturel comme un cours d'eau¹⁵, ou au contraire d'éviter des bas-fonds.

b) Les seconds sont généralement imputables à des contraintes géographiques. Dans les régions au relief accidenté, les ingénieurs ont toujours cherché, lorsque c'était possible, à épouser au mieux les courbes de niveaux et à franchir les obstacles par des pentes peu prononcées. L'adaptation du tracé au relief permettait d'éviter la construction d'ouvrages d'art onéreux tels que ponts et viaducs, ou une surélévation de la route sur d'énormes quantités de remblais.

L'exemple de Courtedoux (Suisse, Jura) fournit un très bon exemple de cette problématique. Sur cette commune, il a été possible de déterminer précisément le tracé de la voie *Mandeure/Epomanduodurum* (Doubs) – Porrentruy (Suisse, Jura) sur une longueur de 1800 m,

¹⁵ CHEVALLIER 1997, pp. 107-108.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

grâce à quatre interventions archéologiques récentes (1999-2009) et à l'examen de photographies aériennes.

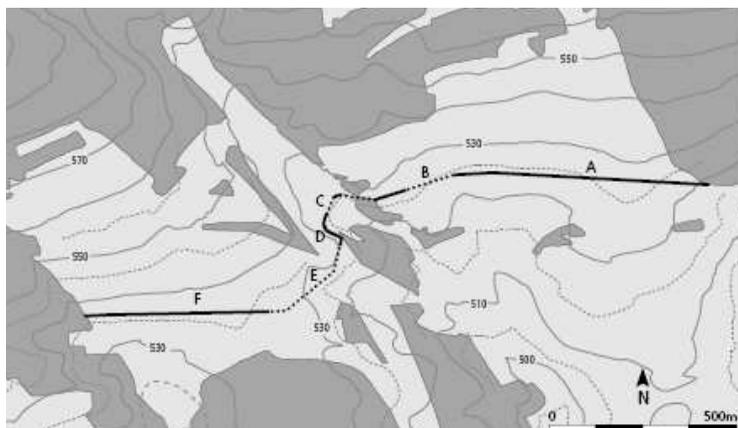


Fig. 2a. Courtedoux. Tracé de la voie romaine Mandeuve – Porrentruy. Traits pleins: tronçons fouillés ou visibles en photographie aérienne; pointillés: tracé supposé.

© Office de la Culture, Porrentruy.

L'orientation générale est un axe est – ^z, est. Mais la difficulté consistait à traverser un vallon (fig. 2a et 2b). Depuis l'ouest, la route suit plus ou moins les courbes de niveaux (A) avant d'entamer sa descente (B) vers le vallon (C). À cet endroit, elle amorce un virage afin de pouvoir aborder une montée à flanc de coteau (D) en suivant une pente douce. Quelques décrochements (E) ont encore été nécessaires avant de retrouver un terrain de faible déclivité (F).

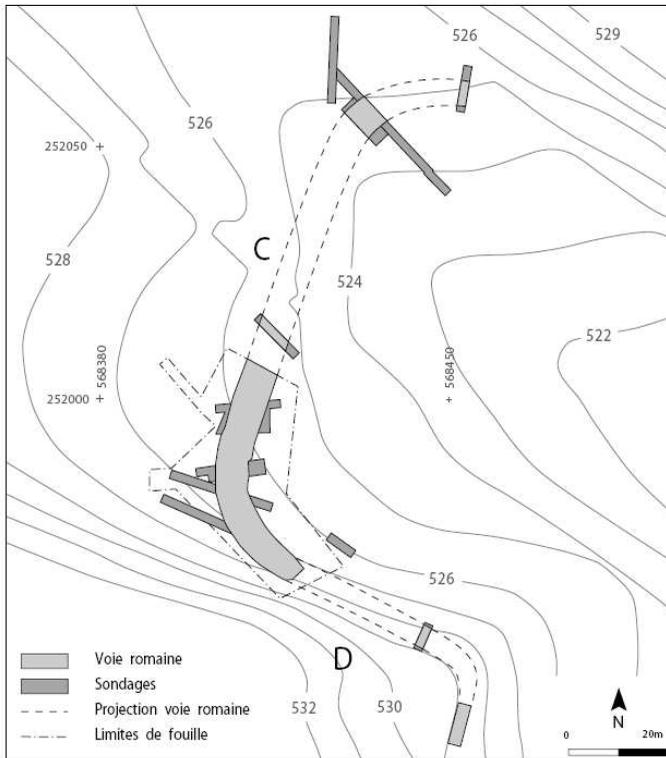


Fig. 2b. Détail du tracé de la fig. 2a dans la traversée du vallon (segments C et D). © Office de la Culture, Porrentruy.

Pour que la route puisse emprunter le flanc du coteau, celui-ci a du être entaillé de manière à offrir une surface plane. Comme souvent dans de tels cas, la largeur du niveau de circulation a été réduite au strict minimum: elle s'amenuise progressivement de 6,50 m à 2 m. Le mode de construction est ici opportuniste: les constructeurs ont tiré parti du socle rocheux naturel, se contentant de combler les failles par des cailloux (fig. 3).



*Fig. 3. Vue de la voie de Courtedoux (secteur D). Au premier plan, vers le haut de la pente, les pans de rocher utilisés brut¹; les interstices ont été comblés par des cailloux.
© Office de la Culture, Porrentruy.*

On constate donc une volonté de relier deux points par le chemin le plus direct mais en s'adaptant à la topographie et en trouvant le meilleur compromis possible.

Ceci n'a pas toujours été possible dans les régions montagneuses où la nature imposait elle-même les tracés à emprunter. Les voies peuvent y être très sinueuses, avec des pentes parfois supérieures à 15 %, et longer des précipices. Pour éviter des accidents, des types de chemins particuliers ont été aménagés, souvent appelés « voies à ornières ». En réalité, il s'agit de véritables rails creusés dans le rocher pour guider les véhicules et empêcher les dérapages.¹⁶ Dans certains cas, des marches ont été taillées entre les rails pour faciliter la progression tant des bêtes de somme que des hommes. Mais l'adaptation au relief va au-delà de ces simples aménagements. On a fréquemment relevé des écartements entre les rails de 110 cm, contre 140/145 cm entre les ornières des routes de plaines. Le transport en montagne se faisait donc dans des véhicules plus petits, moins à cause de l'étroitesse des voies que pour diminuer la charge à tracter sur de fortes pentes. Ceci implique, outre des écartements de roues standardisés dans la charronnerie gallo-romaine, des transbordements de marchandises, sans doute effectués par une corporation de transporteurs professionnels se

¹⁶ Le terme « ornière » est impropre puisqu'il sous-entend un creusement par usure alors qu'il s'agit de rails volontairement aménagés. Cette technique existait sans doute déjà avant l'époque romaine.

chargeant de la traversée des montagnes pour le compte de tiers avec des véhicules mieux adaptés.

5. Main d'œuvre et financement

Contrairement aux questions techniques, pour lesquelles les recherches archéologiques apportent des réponses matérielles, les problèmes liés à l'administration des voies romaines sont loin d'être résolus, à cause du peu de renseignements contenus dans les sources antiques. Celles qui citent des chiffres concernent avant tout des réfections de voies, et non des constructions, de surcroît sans forcément mentionner la longueur du tracé financé. Th. Pekary, qui a collecté l'ensemble des données épigraphiques et littéraires sur ce sujet, estime que la pose d'un mille de voie (env. 1,5 km) pouvait coûter 500.000 sesterces¹⁷ (par comparaison, la solde annuelle d'un légionnaire est de 900 sesterces sous Auguste, 1200 dès 84). Si le coût exact des travaux ne peut être calculé, il est évident que la construction d'une voie représentait des dépenses considérables, tout comme aujourd'hui.

En Italie, après la réforme de l'administration par Auguste, la construction et l'entretien des voies furent confiés à des magistrats, les *curatores viarum*. Les travaux

¹⁷ PEKARY 1968, p. 91 *sqq.* Les chiffres connus, qui concernent des réfections et non des constructions, tournent autour de 100.000 sesterces par mille.

étaient adjugés à des entrepreneurs après soumission. Les frais étaient en principe payés par l'*aerarium* (trésor public), mais une participation financière de l'empereur n'était pas rare. L'épigraphie prouve que parfois, les collectivités locales ou les propriétaires terriens dont les domaines avoisinaient les routes étaient appelés à apporter leur contribution.¹⁸

La situation était différente dans les provinces. De par leur *imperium* proconsulaire et la plénitude de leurs pouvoirs, Auguste et ses successeurs pouvaient construire des routes, comme jadis les propréteurs sous la République. Dans les faits, la tâche incombait aux gouverneurs de provinces qui, agissant par délégation, remplissaient un rôle comparable à celui des curateurs des voies en Italie.¹⁹

Il semble y avoir un consensus parmi les chercheurs: l'essentiel des dépenses devait être pris en charge par les finances publiques, l'*aerarium* dans les provinces sénatoriales, le *fiscus* dans les provinces impériales, sans exclure une participation limitée de la population par le biais d'un impôt spécial. C'est en tout cas ce qui ressort à la lecture de Siculus Flaccus (*op. cit.*) et d'Ulpien, jurisconsulte du II^{ème} siècle. M. Rathmann s'est cependant opposé à cette idée. Pour lui, le réseau des

¹⁸ PEKARY 1968, p. 7; HERZIG 1974, p. 641. La notion de "riverains" est large et peu englober toute une région: cf. CHEVALLIER 1997, pp. 275-276.

¹⁹ PEKARY 1968, pp. 77-78; RATHMANN 2003, pp. 90-91.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

voies publiques en Gaule aurait coûté plus d'un milliard de sesterces, une dépense que les finances publiques n'auraient pu assumer.²⁰ Rappelons que le budget annuel de l'Etat est estimé à 400 millions sous Auguste, et de 1,2 à 1,5 milliard sous Vespasien.²¹ Il y a cependant deux choses qu'il ne faut pas perdre de vue.

Tout d'abord, le réseau des principales voies publiques en Gaule ne fut pas réalisé en une seule année. Initié par Auguste, il ne fut achevé que sous Claude, six à sept décennies plus tard.

Ensuite, dans les provinces impériales tout au moins²², l'armée dut être employée à la mise en place du réseau routier. Comme preuve, l'on met souvent en avant l'un des reliefs de la colonne trajane, qui montre des soldats en train de couper des arbres pour construire une voie en rondins dans une zone marécageuse. Mais il ne s'agit là que d'une opération du génie militaire d'une armée en campagne, qui ne démontre en rien l'intervention des troupes dans les programmes civils de construction des routes.

Ce qui est déterminant, c'est à nouveau un texte d'Ulpien, qui indique clairement le devoir qu'ont les

²⁰ RATHMANN 2003, p. 138, n. 790.

²¹ STARR 1982, p. 89.

²² Les troupes, qui dépendent de l'empereur, ne sont stationnées que dans les provinces impériales, pas dans celles qui sont administrées par le Sénat.

gouverneurs de province d'utiliser l'armée pour la réalisation des grands travaux publics.²³ Les légions offraient en effet une réserve considérable de travailleurs déjà payés, au nombre desquels de nombreux spécialistes, notamment des ingénieurs et des géomètres. Ajoutons encore que jusqu'en 212, date à laquelle Caracalla accorda la citoyenneté romaine à tous les hommes libres de l'empire, le sol des provinces appartenait de droit au peuple romain. Il n'y avait donc pas de frais d'expropriation, les routes étant construites d'office sur le domaine public (*solum publicum*), ce qui diminuait d'autant le coût de construction.

6. Des voies créées *ex nihilo*, en usage jusqu'au Moyen Âge ?

On attribue volontiers au génie des Romains la paternité de la voirie en Gaule. Avant la Conquête, les Gaulois se seraient contentés de chemins de terre, avec tout ce que cela sous-entend en termes d'inefficacité. Or, nous avons des attestations indirectes d'un réseau routier celtique. Albert Grenier (et, avant lui, Camille Jullian), avait déjà souligné le fait que la vitesse de déplacement des armées de César impliquait *de facto* l'existence de chemins praticables.²⁴ C'est ce que l'on

²³ Cité par DAVIES 1974, p. 329. M. Rathmann (*op. cit.*, pp. 136-142) estime quant à lui que les grands travaux mentionnés par Ulpien ne concernent que la construction d'édifices urbains, non les voies.

²⁴ GRENIER 1934, p. 24, n. 1.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

peut aussi déduire des importations gauloises de produits méditerranéens. En fait, bon nombre de voies romaines ne font que reprendre des tracés antérieurs. À Alle (Suisse, Jura), les fouilles de 1991-1993 ont permis la découverte d'un relais routier créé sous Auguste, en bordure d'une chaussée qui ne sera construite que sous Claude : on peut en conclure la préexistence d'une voie en terre battue, vraisemblablement d'origine celtique. Rappelons que le manque de chemins empierrés n'a pas empêché la formidable vitalité économique du Moyen Age.

Il est souvent admis qu'à cette époque, le réseau routier romain continua de fournir ses bons offices. Le propos doit être nuancé, en premier lieu par un fait concret: si elles ne sont pas régulièrement entretenues, les routes meurent vite. Toujours à Alle, les multiples réfections observées sur les 600 m de voie prouvent à l'évidence que les travaux de réparation ou de simples rechapages devaient être fréquents²⁵. Sur ce même site, un millier d'objets en fer d'époque romaine ont été retrouvés sur la chaussée ou le long de celle-ci, alors qu'on ne compte qu'un seul artefact du VII^{ème} siècle, ramassé à 25 m de la route. Dans ce cas précis, on ne peut donc admettre, tout au plus, qu'un trafic local et limité. La présence fréquemment observée de tombes mérovingiennes en bordure de voies romaines – comme à Alle – ne prouve pas leur utilisation; elle indique simplement que celles-ci

²⁵ DEMAREZ/OTHENIN-GIRARD 1999, p. 35-42.

se marquaient encore dans le paysage, sans doute envahies par la végétation.

La réalité est cependant plus complexe, certaines voies ayant survécu parfois jusqu'au XIX^{ème} siècle.²⁶ Les recherches actuelles démontrent bien que les routes médiévales ne peuvent pas être conçues uniquement en rupture avec le réseau antique.

En fait, elles ont été maintenues tant qu'elles répondaient à un besoin, stratégique ou économique, et pour autant qu'il y ait eu une volonté de le faire. Comme le monde médiéval se caractérise par un morcellement du pouvoir en une multitude d'entités politiques, les réponses apportées ont pu considérablement varier d'un secteur à l'autre. Ainsi, des segments de voies romaines importantes ont pu être abandonnés, parce que ne répondant plus aux nouveaux impératifs politiques et économiques, alors que des voies secondaires ont pu devenir l'axe principal.²⁷

L'on sait actuellement que de nombreux chemins de terre ont succédé au réseau antique. Ainsi, peu à peu, les nouvelles zones habitées se sont connectées les unes aux autres, ce qui a rendu caduques des sections importantes de voies romaines. À l'origine, les villages médiévaux étaient installés à proximité d'une route à laquelle ils se rattachaient par une bretelle. Celle-ci finissait bien vite

²⁶ Plusieurs exemples dans CHEVALLIER 1997, pp. 302-303.

²⁷ ROBERT 2009.

par capter le trafic et devenir l'axe principal, laissant d'anciens segments en désuétude: « en déformant les grands chemins venus de la nuit des temps, le Moyen Age a tout simplement entrepris de connecter les lieux habités entre eux ».²⁸

7. Les relais routiers

Dans l'Antiquité, sauf cas exceptionnels, les voyages se faisaient au rythme de 30 à 40 km par jour sur les routes de plaine, 15 km tout au plus en montagne.²⁹ Dans les agglomérations, les voyageurs trouvaient facilement les commodités nécessaires pour soigner leurs bœufs ou leurs chevaux, passer la nuit, manger et se ravitailler. Mais entre celles-ci, il fallait qu'il y ait des infrastructures spécifiques, l'équivalent de nos restoroutes.

Les sources latines fourmillent de mots pour désigner ces installations. Nous ne comptons pas entrer dans le détail, ce sujet ayant maintes fois été traité³⁰, mais n'en retenir que deux, dans le cadre particulier du *cursus publicus*, la poste impériale. Ce service était indispensable à l'administration de l'empire, pour la

²⁸ VION 1997, p. 59.

²⁹ Sans doute deux fois plus pour les coursiers. Les textes latins mentionnent aussi des déplacements de l'ordre de 120 km par jour, voire davantage en cas d'urgence, mais toujours pour en souligner le caractère exceptionnel (COULON 2007, pp. 194 *sq.*).

³⁰ BENDER 1975, pp. 125-135; BLACK 1995; CHEVALLIER 1997, pp. 281-282; DEMAREZ/OTHENIN-GIRARD 1999, pp. 64-66.

diffusion des nouvelles et des ordres entre les différents centres de décision. Nous savons par Suétone que c'est Auguste qui inventa un système de coursiers stationnés à intervalles réguliers, qui se relayaient pour la transmission du courrier. Par la suite, il remplaça cette pratique par des véhicules légers et rapides qui transportaient le messager et son message du point de départ à l'arrivée. Enfin, Hadrien (117 – 138) instaura un *cursus publicus* régulier et autonome placé sous le contrôle direct du *fiscus*.³¹

Les messagers, de même que les fonctionnaires en déplacement, utilisaient les grandes voies publiques construites pour les besoins de l'armée et de l'administration, sur lesquelles ils savaient pouvoir trouver deux types d'établissements: les *mansiones* et les *mutationes*. Par *mansio* (de *manere*, rester), il faut comprendre un endroit où les serviteurs de l'état trouvaient des infrastructures pour passer la nuit, manger, soigner et nourrir leurs chevaux. Une *mutatio* (de *mutare*, changer), n'offrait normalement que la possibilité de changer de chevaux.

Il est souvent admis que les *mansiones* étaient des complexes architecturaux d'édifices en pierre comprenant notamment des bâtiments chauffés par hypocauste, voire des thermes pour le délassement des voyageurs. On cite comme exemple la station d'Augst/*Augusta Raurica* (Suisse, canton de Bâle-

³¹ BLACK 1995, pp. 7-8.

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

campagne) ou celles découvertes dans d'autres villes romaines ou à proximité de camps militaires. Or, les fouilles d'Alle ont mis en évidence une *mansio* composée de bâtiments en bois, sans grand confort.

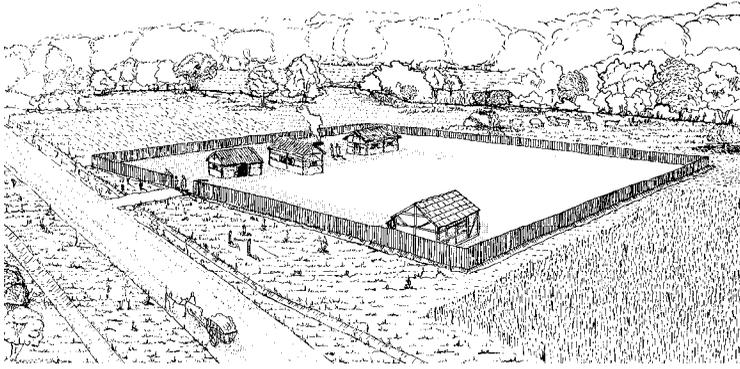


Fig. 4. Alle, Noir Bois. Reconstitution de la station routière. La partie en blanc n'a pas été fouillée.

© Office de la Culture, Porrentruy.

En fait, il paraît peu judicieux de comparer l'architecture de *mansiones* construites en milieu urbain avec ce que l'on pouvait rencontrer dans les campagnes. Leur nombre devait être important (une tous les 30 à 40 km) et, pour des raisons de coût, toutes ne pouvaient pas être érigées avec les standards de confort que l'on trouvait en ville, en tout cas dans une première phase. À cet égard, la publication d'E. W. Black pour l'Angleterre est révélatrice. Plusieurs stations routières, créées entre 60 et 75, ont d'abord été construites en bois, et ce n'est que vers 120 que des améliorations furent apportées,

avec les premiers bâtiments en pierre et les bains. D'une manière générale, la présence d'hypocaustes dans les stations routières de la Bretagne romaine n'atteignit son plein développement que vers la fin du II^{ème} siècle.³² À Alle, l'existence d'hypocaustes est possible, quelques éléments de construction en terre cuite caractéristiques ayant été trouvés. Mais peut-être n'y en eut-il jamais, pas plus qu'il n'y a de bâtiments en pierre dans la partie fouillée. Il est vraisemblable que la station n'a pas bénéficié de telles accommodations à cause de son abandon soudain sous Vespasien (69-79) ou peu après. Cet abandon est sans doute lié à la conquête des Champs Décumates: la frontière de l'empire fut alors reportée quelque 300 km au nord-est. Ce bouleversement de la géographie politique a dû s'accompagner de changements en profondeur dans l'organisation du *cursus publicus* puisque d'autres routes, plus à l'est, offraient des liaisons plus rapides avec les nouvelles limites. La chaussée d'Alle a dû faire les frais d'un déclassement, d'où l'abandon du relais.

Conclusion

La recherche sur le réseau routier romain est l'un des domaines en archéologie qui a généré le plus de publications. Aux articles essentiellement techniques

³² *Ibid.*, p. 92. Même cas de figure à Bopfingen (Bade-Wurtemberg), où les bâtiments en pierre furent précédés d'une phase de construction en bois (KRAUSE 1990).

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

relatant les découvertes s'ajoutent des études sur de multiples aspects: reconstitutions de tracés, bornes milliaires, ouvrages d'art, hodonymie, gestion administrative et financière, origine et devenir des voies, leur rapport avec le cadastre... À l'heure actuelle, nul ne pourrait dire combien de titres tous ces sujets englobent.³³

Paradoxalement, l'imaginaire collectif reste fortement empreint d'idées reçues, à commencer par le mode de construction des chaussées: on en est toujours à Nicolas Bergier. Les apports de la recherche historique et archéologique semblent décidément avoir du mal à se frayer un chemin.

Dans le cadre de cet article, il n'était pas possible d'examiner tous les thèmes qui se rattachent peu ou prou aux voies. Les points qui ont été discutés, sans pouvoir les développer entièrement, montrent cependant une réalité très éloignée de l'image traditionnelle du réseau routier en Gaule romaine. Encore que parler du réseau routier romain comme d'un tout homogène est une vue moderne de l'esprit. La voirie d'époque augustéenne, voire claudienne, n'est pas celle du II^{ème} siècle, encore moins celle du Bas-Empire. Régulièrement, de nouvelles voies ont été créées, ou déclassées, parfois « réhabilitées » après avoir été déclassées.

³³ La bibliographie de l'ouvrage de R. Chevallier (*op. cit.*), qui n'est pas exhaustive, comprend plus de 2000 titres.

En complément des données archéologiques, de nombreuses études ont abordé un thème sans doute plus abstrait pour le grand public, mais important pour la recherche historique: l'administration des voies et leur financement. Le fait que ces publications soient parfois contradictoires témoigne de la complexité de la question, d'autant plus que les modes de gestion et de financement – avec en corollaire l'aspect juridique – ont évolué dans le temps et ont pu connaître des traitements différents selon les provinces.

Les fouilles archéologiques n'apporteront sans doute pas de grandes nouveautés ces prochaines années. Mais les différentes approches thématiques³⁴ continueront à se développer et contribueront à une meilleure compréhension de tous les problèmes rattachés au réseau routier romain.

³⁴ Encore récemment PONTE 2008.

Bibliographie.

AUSBÜTTEL Frank, *Die Verwaltung des römischen Kaiserreiches*. Wissenschaftliche Buchgesellschaft, Darmstadt, 1998, 222 p.

BENDER Helmut, *Archäologische Untersuchungen zur Ausgrabung Augst – Kurzenbettli. Ein Beitrag zur Erforschung der römischen Rasthäuser*. Verlag Huber, Frauenfeld, 1975, 174 p. (Antiqua 4).

BLACK E.W., *Cursus publicus. The infrastructure of government in Roman Britain*. Oxford, 1995, 196 p. (British Archaeological Reports 241).

CHEVALLIER Raymond, *Les voies romaines*. Picard, Paris, 1997, 343 p.

CLAVEL-LÉVÊQUE Monique (éd.), *Siculus Flaccus. De condicionibus agrorum. Des conditions des champs*. Texte latin et traduction française. Naples, 1993, 158 p. (Corpus agrimensurum Romanorum, 1 = Diáphora, 1).

COULON Gérard, *Les voies romaines en Gaule*. Editions Errance, Paris, 2007, 235 p.

DAVIES R.W., The daily life of the roman soldier. In: HAASE et TEMPORINI 1974, pp. 299-338.

DEMAREZ Jean-Daniel et OTHENIN-GIRARD Blaise, *Une chaussée romaine avec relais entre Alle et Porrentruy (Jura, Suisse)*. Office du patrimoine historique et Société jurassienne d'émulation, Porrentruy, 1999, 255 p. (Cahiers d'archéologie jurassienne 8).

GRENIER Albert, *Manuel d'archéologie gallo-romaine. Deuxième partie: l'archéologie du sol: les routes*. Picard, Paris, 1985 (rééd. de l'édition de 1934), 468 p.

HAASE Wolfgang et TEMPORINI Hildegard, *Aufstieg und Niedergang der römischen Welt. Geschichte und Kultur Roms im Spiegel der neueren Forschung. Teil II: Principat. Erster Band*.

Politische Geschichte (Allgemeines). De Gruyter, Berlin et New York, 1974, pp. 299-338.

HERZIG Heinz, Probleme des römischen Strassenwesens: Untersuchungen zu Geschichte und Recht. In: HAASE et TEMPORINI 1974, pp. 593-648.

KRAUSE Rüdiger, Eine römische Strassenstation im Egertal bei Trochtelfingen, Stadt Bopfingen. *Archäologische Ausgrabungen in Baden-Württemberg*, 1990, pp. 165-172.

PEKARY Thomas, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrasse*. Habelt, Bonn, 1968, 195 p. (Antiquitas, Reihe 1, Abhandlungen zur alten Geschichte 17).

PONTE Vanessa, *Régimen jurídico de las vías públicas en Derecho romano*. Dykinson, Madrid, 2008, 308 p.

RADKE Gehrard, Die Erschliessung Italiens durch die römischen Strassen. *Gymnasium* 71, 1964, Böhmer F. et Voit L. (éd.), Heidelberg, p. 204-235.

RATHMANN Michael, *Untersuchungen zu den Reichsstrassen in den westlichen Provinzen des Imperium Romanum*. Von Zabern, Mayence, 2003, 323 p. (Beihefte der Bonner Jahrbücher 55).

ROBERT Sandrine, L'héritage pré et post-romain dans les réseaux routiers anciens. *Les nouvelles de l'archéologie* 115, 2009, pp. 23-30.

STARR Chester G., *The Roman Empire, 27 BC – AD 476. A study in Survival*. Oxford University Press, New York et Oxford, 1982, 206 p.

VION Eric, Les réseaux de communication: la créativité routière. In: PARAVICINI BAGLIANI A. et al., *Les pays romands au Moyen Age*. Payot, Lausanne, 1997, pp. 57-70.

ZWAHLEN Rudolf, Römische Strassen im bernischen Seeland. *Archéologie du canton de Berne* 1, 1990, pp. 197-218.