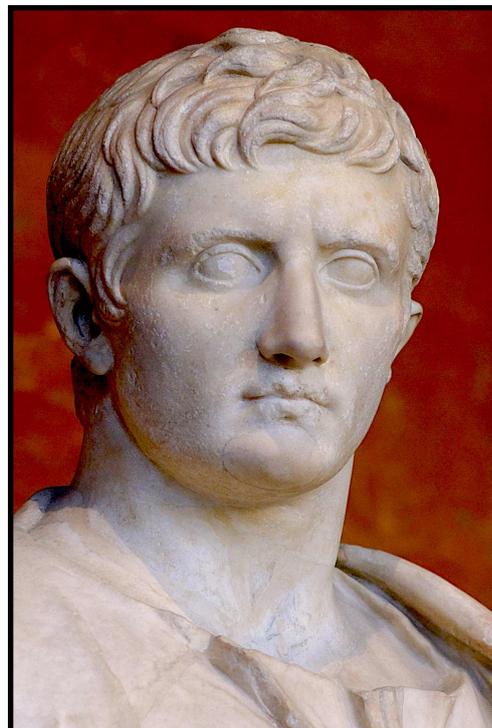


LES VOIES ANTIQUES

Quand il s'agit d'évoquer la question des itinéraires antiques, la référence spontanée se rapporte le plus souvent au monde romain à l'exclusion des autres. Ce vaste réseau routier, dont certains vestiges témoignent encore de leur remarquable qualité, ne doit pas occulter pour autant l'existence de tracés antérieurs, mal connus, mais tout aussi indispensables à la vie économique et sociale des sociétés précédentes.

C'est le cas des itinéraires utilisés par les Gaulois, dont l'ampleur et le nombre sont probablement encore loin d'être mesurés.



Buste de l'empereur Auguste (-63 +14)

Des voies connues par la seule archéologie

La prise en compte de routes plus anciennes, remontant parfois à l'âge du bronze, et même au néolithique, a longtemps été marginalisée. Cette situation est due en grande partie à la difficulté de les identifier, au même titre d'ailleurs que le mode de transport fluvial, pour lequel les découvertes d'épaves sont encore pour la plupart postérieures à l'époque celte. Les différents mouvements de population de la protohistoire, les déplacements de troupes de toutes origines, dont celles de César, attestent pourtant d'un maillage routier comprenant à la fois de grands axes et des itinéraires secondaires alimentant naturellement un habitat à la répartition et au degré de densité toujours difficile à estimer.

L'excellence des Gaulois en matière de moyens de déplacement, obtenue notamment grâce à la qualité des charrons, implique en effet l'existence d'un réseau de circulation des biens et des personnes à la fois étoffé et bien adapté à l'organisation humaine des territoires.

Un tel réseau comprend l'ensemble des éléments propres à l'univers du déplacement : des pistes longues, des chemins ruraux reliant fermes, *vici* (bourgs) et *oppida*, au milieu d'un paysage de cultures et de bocages, ou encore, de

modestes sentiers forestiers, autant de voies de nature diverse auxquelles se sont ajoutés plus tard des tracés romains plus rectilignes.

Ces derniers complètent, corrigent, ou se superposent aux profils antérieurs qui, faute de sources écrites, ne sont connus que par des situations isolées révélées par la photographie aérienne ou l'archéologie, notamment préventive. C'est par exemple le cas du site d'Entrammes (53), où un diagnostic préalable à la construction d'un échangeur a permis en 2005 la découverte d'une voie de l'âge du fer remontant au milieu du -II^e siècle et utilisée au moins jusqu'au VIII^e siècle.(1)

Large de 12 à 13 m, elle est bordée de fossés et comporte des bas-côtés permettant le dégagement propre aux passages de cavaliers ou de piétons, réduisant ainsi le couloir central à une bande de circulation suffisante pour le croisement des chariots. Elle correspond à l'axe gallo-romain Rennes - Le Mans et traverse l'*oppidum* de 55 ha du « Port du Salut ». Sa dimension et sa trajectoire, en lien avec l'*oppidum* et de futures villes gallo-romaines, en font une voie majeure, distincte d'un réseau secondaire tel que les prospections aériennes opérées en Picardie à partir des années 70 ont pu le révéler, en particulier au travers de chemins sinueux, bordés de fossés, et reliés à des fermes.(2) Depuis, comme à Entrammes, d'autres découvertes ont accru le catalogue de ces tracés pré-romains en favorisant potentiellement une lecture plus globale, même si les publications ne suivent pas toujours au même rythme.

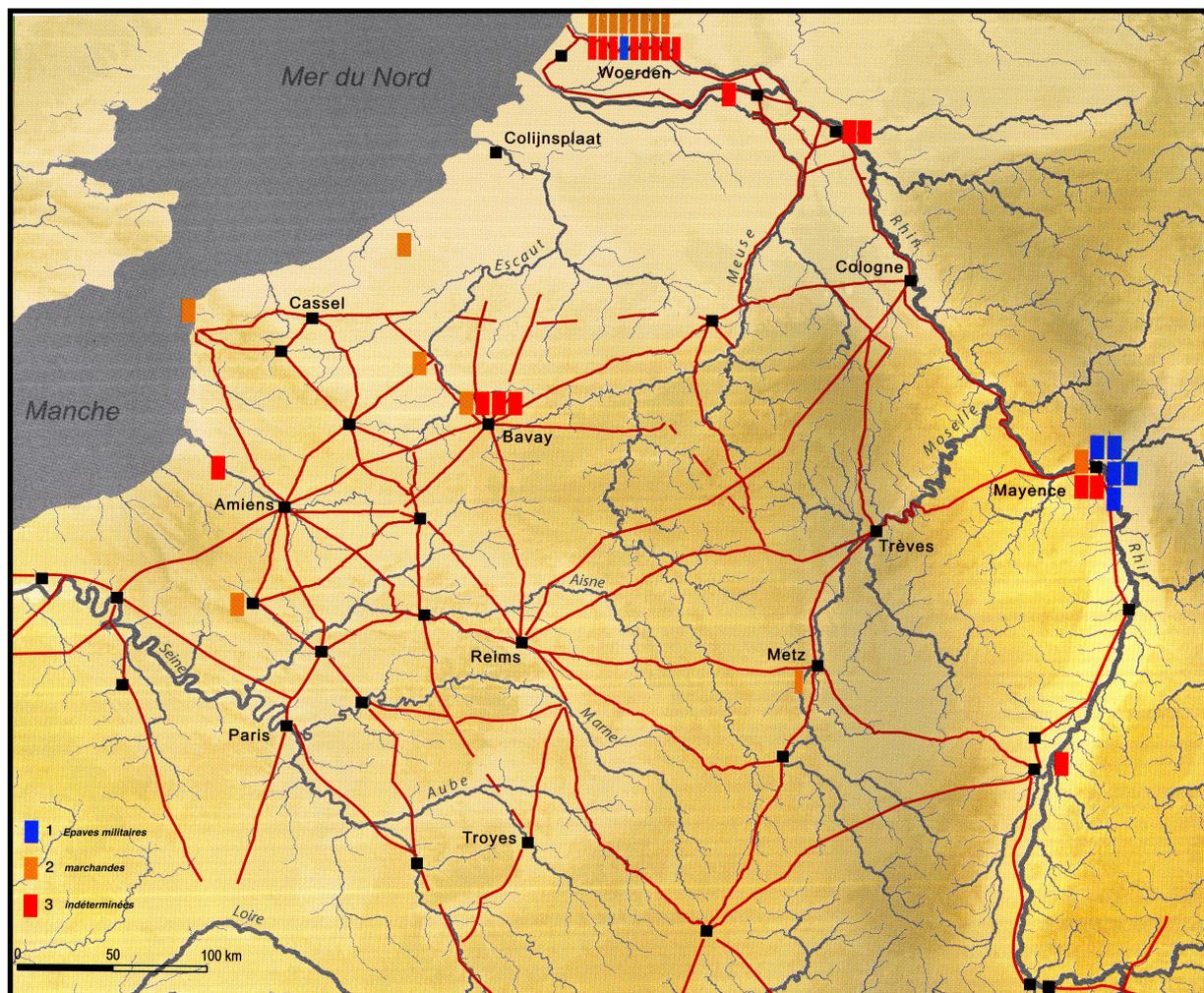
Leur étude, transposée à plus grande échelle, devrait donc permettre d'améliorer à terme nos connaissances dans plusieurs domaines : la hiérarchie typologique, la relation avec l'environnement, la vision régionale et la question de la pérennité. Comme précisé plus haut, différents gabarits n'ont pas manqué d'exister, du grand trajet au sentier en passant par les différents parcours de desserte, autant de voies dont les dimensions varient généralement en ordre de grandeur, de deux mètres environ pour les sentiers, de deux à quatre ou cinq mètres pour les routes de desserte et jusqu'à 10 mètres et plus pour les parcours majeurs. En matière de revêtement, ces voies gauloises sont en terre, soit recouvertes de graviers, soit plus rarement encore, empierrées.(3) De tels segments, reconnus par la fouille ou les survols, peuvent éclairer localement par rapport à un parcellaire ou à des sites proches ; ils n'offrent cependant qu'une vue restreinte de la véritable emprise routière d'une région et de sa densité. Depuis le néolithique, des pistes ont en effet structuré les grands espaces avec l'émergence d'îlots routiers modestes liés aux premiers habitats agraires et dont le temps a permis la connexion au point de générer un véritable maillage. Parallèlement, les rives des fleuves et des rivières ont également fait l'objet de lignes de fréquentation régulières et cet autre aspect a bien sûr été intégré à la recherche, au même titre que les points vérifiés, ou présumés, de traversée de cours d'eau, qu'il s'agisse de gués ou de ponts. Ainsi en 2004, entre Douai et Valenciennes, à Vred (59), a été mis au jour pour la première fois dans cette région un linéaire de l'âge du bronze : reconnu sur 16 m et daté par le Carbone 14 de +/- 3000, il permettait « ...de franchir un ancien chenal de la Scarpe ».(4) Par ailleurs, sur le territoire des Rèmes, à Nanteuil-sur-Aisne (08), a été circonscrit un chemin de franchissement de l'Aisne daté de la Tène, voire du bronze final, d'une largeur de 2 m10 à 4 m.(5) Dans les

Vosges, à Etival - Clairefontaine (88), sur l'ancien territoire des Leuques, des fouilles ont permis d'identifier un pont gaulois sur la Meurthe daté du milieu du -1er siècle, large d'environ 8m.(6) Les essais de reconstitution de ces itinéraires s'appuient sur l'acquis de ces identifications complété par l'élaboration de tracés théoriques entre des zones habitées ouvertes, ou de sites fortifiés, car il semble bien que ces derniers aient été reliés comme le montre un certain nombre de constats effectués ces dernières années.(7) Pour la Belgique, le récit de la guerre des Gaules va d'ailleurs dans ce sens dès la campagne de -57, lorsque l'armée romaine, quittant la route *Durocortorum - Bibrax*, chez les Rèmes, parvient à marches forcées au pied de l'*oppidum* des Suessions, *Noviodunum*, puis un peu plus tard, à celui de *Bratuspantium* chez les Bellovaques.(8) **Par la suite, cette armée se déplacera le plus souvent avec la même aisance sur l'ensemble du réseau de Belgique, qu'il s'agisse de gagner la côte ouest, vers *Portus Itius* (9), d'accéder à la plupart des territoires centraux ou de parcourir à plusieurs reprises la frange est, de l'embouchure du Rhin au Luxembourg.**

En revanche, l'eau étant le principal ennemi d'une chaussée, ces voies protohistoriques de nature précaire présentaient un inconvénient majeur pour les légions tout autant que pour les équipages de marchands. Dans un pays au climat instable, elles subissaient les effets des pluies, des inondations, du gel, ralentissant les convois, notamment de chariots, gênant la marche des légionnaires tout en rallongeant les délais d'intervention. Cette situation, déjà pénalisante durant les 6 mois de la saison de guerre, devenait une réelle entrave en hiver dans un pays comme la Gaule désormais soumis à une occupation permanente. La transformation des anciennes routes et leur extension devenaient un impératif absolu : il fallait donc tout revoir et Rome n'allait pas hésiter à y mettre les moyens.

Un immense réseau gallo-romain

S'il est difficile de savoir quel héritage ces voies ont pu laisser à l'époque gallo-romaine, la réorganisation urbaine et routière qui a été menée à la fin du -1er siècle sous l'empereur Auguste, a été considérable tant en densité qu'en termes qualitatifs. L'ancien réseau a été repensé en fonction des impératifs militaires ou de port de la messagerie (10), puis, rapidement, exploité à des fins d'extension des échanges commerciaux. Le premier modèle du genre en Gaule avait déjà vu le jour sous la République, en -118, en Narbonnaise (11), entre l'Italie et l'Espagne : la célèbre *via Domitia*.(12) Mais c'est Agrippa, gendre et conseiller d'Auguste, qui allait concevoir et superviser les travaux de réorganisation et d'amplification du réseau gaulois. La mise au point de ce programme routier se déroulera lors du voyage d'Auguste en Gaule, en -27 et sa réalisation effective sera amorcée vraisemblablement vers -19.(13) Ces grandes voies seront subordonnées à la ville de Lyon (*Lugdunum*) au travers de quatre grands axes orientés vers l'Aquitaine, la Belgique, le Rhin et la Méditerranée. En Belgique, les tracés seront nombreux et

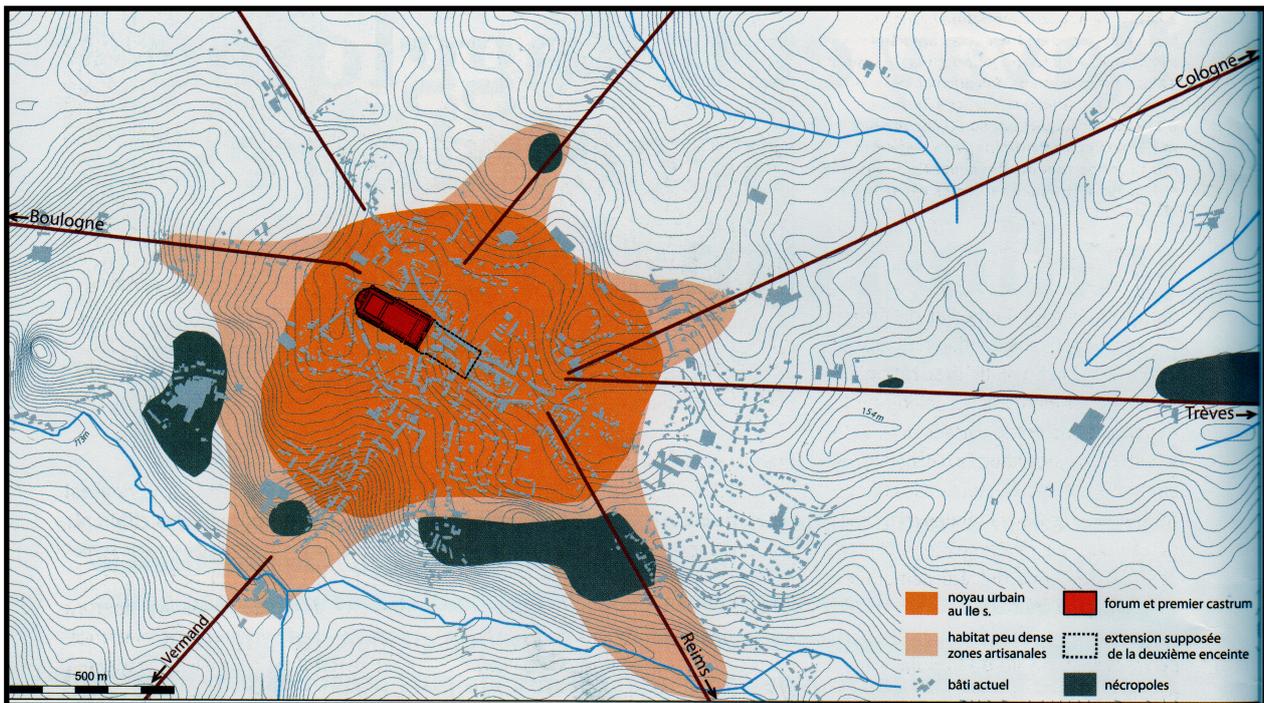


Voies gallo-romaines entre la Seine et le Rhin

(Xavier Deru « La Gaule Belgique »)

relieront progressivement aussi bien les villes d'importance que d'autres localités (14), transversalement de Boulogne à Cologne et de Asse, au nord de la Belgique, aux cités plus méridionales des Bellovaques ou encore des Rèmes.

Parmi ceux-ci vont figurer deux grands axes : celui d'Agrippa, de Lyon à Boulogne via Amiens, et l'autre, parallèle, la « *voie de l'Océan* », aménagée à partir d'un itinéraire antérieur joignant Besançon à la Manche par Reims, Saint Quentin et Théroüanne un parcours ancien, comme on l'a indiqué auparavant, que César a très probablement emprunté jusqu'au nord de Reims lors de sa campagne de -57. (15) A 60 km au nord-est de cet axe, les Romains ajouteront une pièce maîtresse à leur dispositif : l'important carrefour routier de Bavai, *Bagacum Nerviorum*, chez les Nerviens. De cette ville, viabilisée entre -19 et -15 (16), rayonneront en effet pas moins de sept voies, dirigées vers l'ensemble des cités voisines dans une configuration dominante totalement nouvelle pour cette région. Ce noeud stratégique, volontairement instauré au coeur de la Gaule Belgique, occupera désormais à cette époque le rôle de pôle politique qui manquait (17), mais surtout,



Le carrefour routier à sept voies de Bavai sous le Haut- Empire

(Illustration l'Archéothéma)

établira une plateforme d'intervention militaire « orientée à 360° » vers des peuples réputés pour leur caractère rebelle. Un demi-siècle après la conquête, cette infrastructure commencera à participer activement au développement de l'activité économique des pays du Nord, autrefois peu pénétrés par les marchands si l'on en croit César (*B.G.I.1*). On citera à cet égard le témoignage anecdotique de Pline l'Ancien concernant, sous le Haut-Empire, l'exportation vers l'Italie d'oies du pays des Morins depuis le littoral de la Manche : « *on fait venir à pied des oies des Morins jusqu'à Rome, les oies fatiguées, sont mises en tête du troupeau, ainsi les autres les poussent devant elles par cet instinct qui les fait se serrer* ». (18) Précisément en matière de sources, certains écrits et cartes antiques signalent l'existence de ces voies en mentionnant à la fois, les directions, les distances entre les villes et le nom de celles-ci. Parmi ces documents particulièrement précieux figure la célèbre table de Peutinger, mais aussi l'itinéraire d'Antonin. La première est une copie réalisée en 1265 par un moine de Colmar sur la base d'une carte de l'Empire établie vers +365. Elle a été découverte à la fin du XV^e siècle à Worms par un certain Conrad Meissel, qui la légua ensuite à un antiquaire : Conrad Peutinger. Le second témoignage est un répertoire non cartographié des villes étapes de la fin du +III^e siècle, repartit sur une vingtaine de manuscrits échelonnés du VII^e au XV^e siècle : il comporte lui aussi les distances intermédiaires. Mais au delà de ces sources, c'est bien l'archéologie qui peut permettre de parfaire la connaissance de ces routes. Ainsi, techniquement, on sait que leur creusement a consisté à atteindre le sol le plus favorable, sur 0,35 à 1m de profondeur, puis à niveler le fond avec un léger bombement permettant ainsi d'éviter la création de poches d'eau particulièrement destructrices lors des dégels. Pour les structures les



*Table de Peutinger : extrait avec la Gaule Belgique dans le tiers supérieur
(Illustration Pierre Leman)*

plus imposantes, la tranchée, bordée de fossés de drainage, large en moyenne de 6 à 12 m (19), est remplie d'une couche souple et imperméable, puis d'un revêtement composé selon les cas de cailloutis damés, de pavés ou de dalles, le tout finissant dans la durée par former une structure compacte et difficilement dégradable.

Ces travaux, menés dans les règles de l'art, mobilisaient des équipes nombreuses et pluridisciplinaires : bûcherons, charpentiers, carriers, terrassiers, paveurs, autant d'acteurs dont les techniques étaient encore les mêmes au XVIII^e siècle où, pour ce type de travail, une équipe d'ouvriers avançait à raison de 5 à 7m par jour.(20) Régulièrement entretenu sous le Haut-Empire, ce système verra son niveau de qualité décliner sous le Bas-Empire : il continuera cependant à être utilisé durant le Haut Moyen Âge avec des modifications et autres ajouts inhérents à l'évolution de l'occupation humaine.

Au XIII^e siècle, une tradition populaire les fera même remonter à l'époque de la reine Brunehaut...(21) En définitive, c'est donc bien le réseau gallo-romain, avec ses linéaires caractéristiques (22), qui aura imprimé son empreinte aussi bien dans les paysages que dans le temps. Ce « grand oeuvre » de l'Empire, réalisé au moins pour une grande partie sur une à deux décennies (23), s'il a transformé la

morphologie des tracés gaulois, notamment sur les axes importants, n'a pas non plus éradiqué brutalement l'ancien système. Car non seulement la transition a fait cohabiter les deux dispositifs, mais un certain nombre de voiries secondaires antérieures n'ont pas manqué de subsister.

Hélas, contrairement au mode de fonctionnement romain, la culture celte, réfractaire à la transmission écrite, n'est d'aucun secours en ce qui concerne la connaissance de cette voirie ancienne : beaucoup reste donc à attendre des prochaines découvertes archéologiques.

NOTES

- (1) Le site est à 10 km au sud de Laval (53) et relève du territoire des Aulerques Diablintes - R.A.O - Le site gaulois et antique de « La Carie » à Entrammes, Mayenne - 2012 - Article collectif - pp.145 à 201.
- (2) Roger Agache - La Somme pré-romaine et romaine - Société des Antiquaires de Picardie - 1978.
- (3) Comme ce tronçon de voie gauloise, en partie empierré, découvert à Cagny (14) et identifié à l'occasion de fouilles préventives en 2008 sur l'ancien territoire des Calètes - Pierre Giraud - l'habitat et la nécropole celtes de Cagny « carrefour Philippe » - 2015.
- (4) Pierre Leman - A la recherche des voies romaines dans le Nord-Pas-de-Calais - Nord Avril - 2010 - p.87.
- (5) Avec des traces d'ornières distantes d'1m50 - Sandrine Robert - L'héritage pré et post romain dans le réseau routier ancien - Les Nouvelles de l'Archéologie - Maison des Sciences de l'Homme - 2009 - pp.23/30.
- (6) Alain Deyber - Du nouveau à propos du pont celtique d'Etival - Clairefontaine (88) - Revue Archéologique de l'Est et du Centre-Est - T.XXXI.1.2. - 1980 - pp. 57 à 50.
- (7) Notamment entre les *oppida* de Roussas (26) et de Saint Marcel d'Ardèche (07), distants de 20 km - Cécile Jung - Morphogenèse fonction et évaluation de la centuriation B d'Orange et essai de restitution diachronique des paléopaysages du Tricastin (Drôme - Vaucluse) - Université de Tours - 1999.
- (8) Il est souvent question ici de ces villes : *Durocortorum* (Reims - 51) - *Bibrax* (« Vieux - Laon » à Saint-Thomas - 02), *Noviodunum* (Pommiers - 02) - *Bratuspantium* (Gournay ? Vendeuil-Caply ? - 60).
- (9) *Portus Itius* : port gaulois situé à Boulogne (62), selon une hypothèse devenue classique, mais dont l'emplacement a fait l'objet d'autres propositions (*voir la partie « Portus Itius : port fantôme... »*).
- (10) Le *cursus publicus* est le service de la poste impériale. En faisant référence à l'empereur Auguste, l'historien Suétone indique l'intérêt pour celui-ci « *que l'on pût, et plus vite, lui annoncer et lui faire connaître ce qui se passait dans chaque province...* » - Vie des douze Césars - Auguste, XLIX.
- (11) La Narbonnaise, Gaule transalpine du temps de César, Elle prend ce nom sous Auguste avec la Gaule lyonnaise, l'Aquitaine et la Gaule Belgique ; la région a été conquise par Rome entre -122 et -118, année où Narbonne (*Narbo Martius*) s'est vu attribuer le statut de colonie romaine. En -45, César y implante les vétérans de sa meilleure légion, la X^e, et Auguste en fera la capitale de la province en -22.
- (12) La voie Domitienne traverse les Alpes au col de Montgenève, passe par Briançon, Gap, Beaucaire, Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne jusqu'au col de Panissars dans les Pyrénées.
- (13) Pierre Leman - op.cit - p.87.
- (14) Comme chez les Nerviens avec une voie située au sud de Famars (59), de 6 km de long et d'environ 5 m de large, découverte en 1902, reliant Famars (*Fanum Martis*) à l'antique station d'*Hermoniacum* près de la chaussée dite « Brunehaut » suivant un axe perpendiculaire - Revue *Pro Nervia*, T. III -1927 - p.324.
- (15) L'itinéraire gaulois initial par Reims conduit comme on l'a vu en ligne directe sur la partie du littoral comprise entre Wissant et Sangatte. Celui initié par Agrippa sur un axe Lyon - Sens - Amiens, aboutit à Boulogne (*Gesoriacum*). En ce qui concerne la voie nouvelle par Sens, les perspectives de développement du commerce offertes par à la conquête de la Gaule ne pouvait que favoriser Lyon, une ville non seulement ouverte sur les peuples de l'Ouest et du Nord, mais située sur l'important et ancien axe fluvial et routier de la vallée du Rhône, si prisé par les marchands italiens.
- (16) Janine Desmulliez - Ludo Milis - Histoire des provinces françaises du Nord - Artois Presses Université - 2008 - p.48.
- (17) Les Nerviens n'avaient apparemment pas de capitale, et Bavai, contrairement à ce que l'on peut parfois lire, n'exerçait aucun rôle à l'époque de l'indépendance pour la simple et bonne raison, comme l'atteste l'archéologie, qu'elle n'existait pas... Il s'agit ici d'une authentique « ville nouvelle » générée par la création du réseau routier, ce qui n'exclue pas par ailleurs la présence proche d'une, voire de plusieurs routes antérieures importantes, notamment en direction de l'Est.
- (18) Pline l'Ancien - Histoire naturelle, 10,23,53.

(19) La construction de l'autoroute Paris-Lille a offert l'occasion de connaître la largeur de l'axe romain Amiens-Cambrai : 6m50, axe au demeurant absent de la carte de Peutinger et de l'itinéraire d'Antonin.

(20) Pierre Leman - op.cit p.77.

(21) Brunehaut (v.+547 +613) - Reine d'Austrasie (entre les bassins de la Meuse, de la Moselle et du Rhin) - Nombre de chaussées de Belgique et du Nord de la France portent le nom de « chaussée Brunehaut », apparu pour la première fois en 1205 à la limite de l'Artois et de la Picardie, à Douriez (62). Une légende tenace, pendant plusieurs siècles, lui a fait attribuer leur création, et ensuite par défaut, leur restauration.

(22) Le caractère rectiligne, même ancien, n'est pas non plus un gage d'appartenance antique ; en outre, l'apparente rectitude des voies gallo-romaines comporte parfois à l'examen de légères inflexions, comme la chaussée Bavai-Cambrai au niveau de la localité d'*Hermoniacum* dont il a été question ci-dessus.

(23) A Amiens, la partie locale du nouvel axe romain Lyon - Boulogne a été datée de -10, (Pierre Leman - op.cit.pp.18 et 37), attestant que neuf ans après le début probable du chantier d'Agrippa, en -19, celui-ci était encore en cours.