

Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale : apport des données archéologiques récentes

Michel Kasprzyk, Pierre Nouvel

▶ **To cite this version:**

Michel Kasprzyk, Pierre Nouvel. Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale : apport des données archéologiques récentes. Michel Reddé, Philippe Barral, François Favory, Jean-Paul Guillaumet, Martine Joly, Jean-Yves Marc, Pierre Nouvel, Laure Nuninger, Christophe Petit. Aspects de la Romanisation dans l'Est de la Gaule - 1, Bibracte, p. 21-42, 2011, Bibracte ; 21. halshs-00639254

HAL Id: halshs-00639254
https://shs.hal.science/halshs-00639254

Submitted on 8 Nov 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Les voies de communication

Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale

Apport des données archéologiques récentes

MICHEL KASPRZYK, PIERRE NOUVEL

La question des infrastructures routières (et plus spécifiquement des mutations imposées par la mise en place de nouveaux axes militaires dans les années qui ont suivi la conquête) est l'un des phénomènes les plus communément utilisés pour illustrer le rôle moteur qu'aurait joué l'armée dans le processus de romanisation. Si le dossier historique a depuis longtemps fait l'objet d'une lecture critique (Grenier 1934 ; Collectif 1983), les confrontations avec les données archéologiques restent largement en deçà de ce qu'exigerait un tel sujet d'étude. Les travaux récents, qui restent rares, s'appuient généralement sur un dossier élaboré au cours du XIX^e^ siècle, alors que les agents voyers, relayés par les sociétés savantes, décrivaient partout le tracé des voies dites "romaines". La tradition archéologique française, qui repose encore aujourd'hui sur ce corpus, isole depuis cette période deux strates chronologiquement différentes dans ce réseau supposé antique (Chevallier 1962). La première, antérieure à la conquête, formerait l'architecture régionale et locale du réseau gallo-romain. La seconde, adoptant des caractères hérités de l'ingénierie militaire romaine, correspondrait au réseau supra régional, puisant dans les décisions d'Agrippa la trame générale de son organisation. À cette dimension chronologique on ajoute généralement une dimension hiérarchique, fondée sur le texte de Siculus Flaccus (Laurence 1999). A. Grenier, suivi en cela par la tradition historiographique française (Jullian 1923 ; Thévenot 1969 ; Chevallier 1963 ; Cloppet 1996) propose de réserver aux vieilles routes gauloises le statut de voies vicinales (*viae vicinales*), à la charge des collectivités locales, et aux créations romaines celui de voies publiques (*viae publicae*). Cette proposition, qui se déduit des travaux de C. Jullian et d'A. Grenier, semble trop simpliste et doit être confrontée avec les données livrées par les multiples opérations archéologiques récentes.

Cette question routière et tout particulièrement celle de la surimposition d'un réseau d'inspiration romaine à un réseau préexistant, semble fondamentale dans le cadre qui nous occupe ici. Elle pâtit pourtant d'un faible intérêt de la part de la communauté scientifique qui la considère généralement comme relevant du domaine de l'érudition et du régionalisme. Quitté les synthèses du milieu du XX^e^ siècle, elle a effectivement été laissée aux chercheurs locaux qui ne renouvellent guère l'historiographie traditionnelle (Delor 1993 ; Guinchard 1990 ; Cloppet 1996 ; Chassignet 2007 ; Chassignet 2009). Les approches spatiales régionales, fondées sur l'analyse des formes anciennes du paysage, montrent également leurs limites, incapables de démêler dans l'écheveau des réticules viaires l'apport des différentes phases d'aménagement (Chouquer 1996). Les travaux confrontant les données historiques à celles qui ont été accumulées en grand nombre, depuis 20 ans, par l'archéologie préventive, restent peu nombreux, tout particulièrement pour notre région (Collart 2001 ; Nouvel, Kasprzyk 2010). Ils permettent cependant de tracer sur le terrain un réseau complexe de voies anciennes, qui présentent, comme nous le verrons plus loin, des caractères variés (ill. 1).

REDDÉ (M.) *et al.* dir. — *Aspects de la Romanisation dans l'Est de la Gaule.* Glux-en-Glenne : Bibracte, 2011, p. 21-42 (Bibracte ; 21).

LES DONNÉES HISTORIQUES

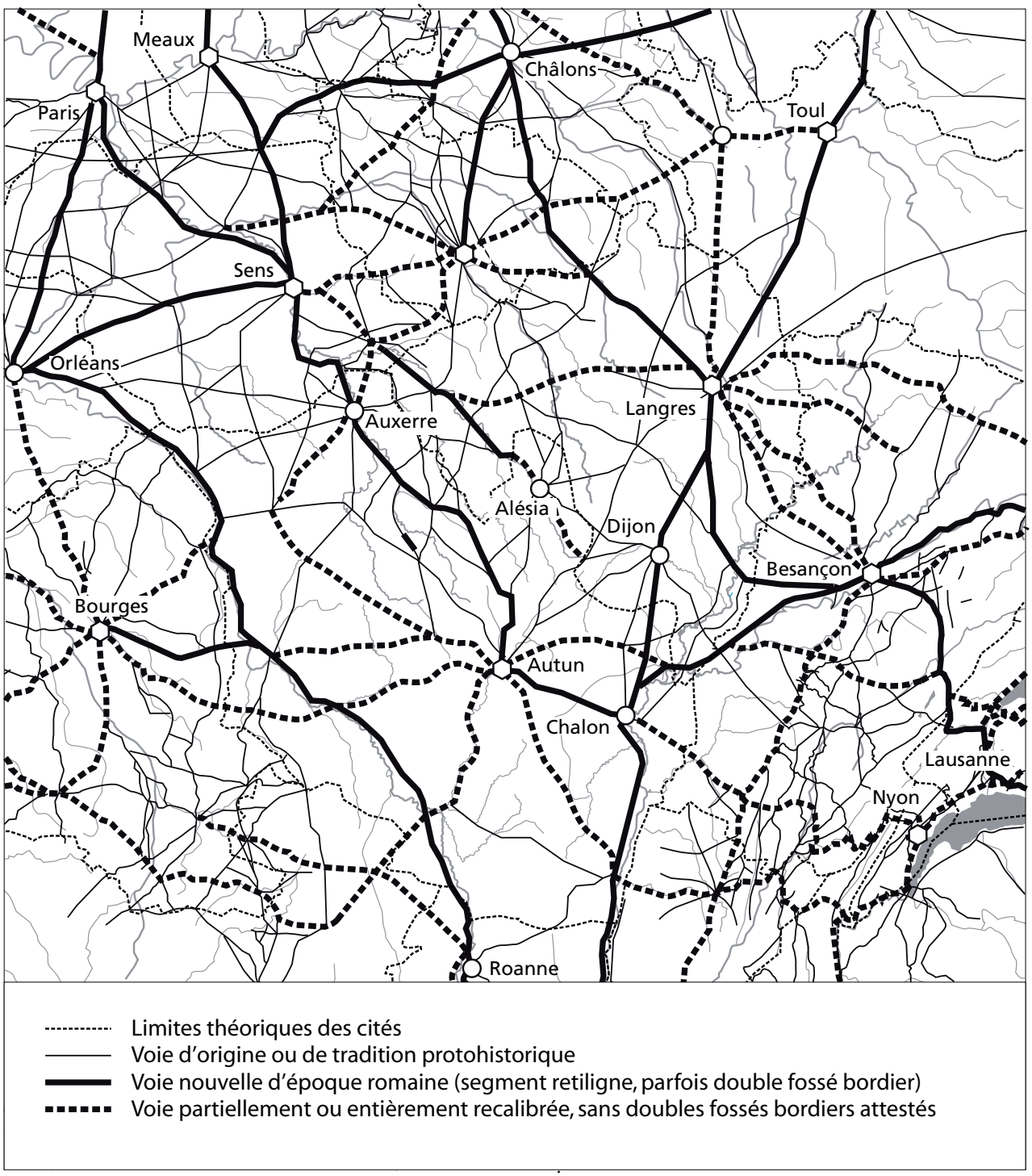
Les sources historiques indiquent que les années 20/19 avant notre ère correspondent dans les provinces gauloises à de profonds remaniements initiés par les plus hautes sphères du pouvoir romain. Ces textes attribuent à Agrippa, alors présent en Gaule l'essentiel des décisions destinées à offrir aux cités gauloises et aux armées un cadre administratif plus homogène. Parmi ses réalisations, Strabon (*Géographie*, IV, 6, 11) retient, entre autres, la mise en place d'un réseau routier qui semble avoir eu pour centre la colonie de Lyon nouvellement fondée. Il le décrit ainsi : « *Agrippa* (…) *a fait* [de Lyon] *le point de départ des grandes routes : celle qui traverse les Monts Cemmènes et aboutit chez les Santons et en Aquitaine, celle du Rhin, celle de l'Océan, qui est la troisième et mène chez les Bellovaques et les Ambiani, enfin celle qui conduit en Narbonnaise* (…) ». Plus loin, Strabon précise que ce réseau est complété par un système reliant directement l'Italie aux mêmes zones stratégiques de la Manche et du Rhin (IV, 6, 11) : « (…) *on peut aussi* [en venant d'Italie], *laissant à gauche Lugdunum et les territoires en amont de cette ville, bifurquer dans le Poenin même, traverser le Rhône ou le Lac Léman pour gagner les plaines des Helvètes et de là, par un col qui franchit le Mont Jura, atteindre le pays des Séquanes et des Lingons, où la route se divise en deux branches l'une pour le Rhin, l'autre pour l'Océan* ». La localisation de ces axes sur le terrain, pose un certain nombre de problèmes, même si les travaux de C. Jullian, A. Grenier et E. Thévenot ont proposé un tracé conventionnel généralement accepté par les vulgarisateurs. Rien n'indique par ailleurs dans ce texte que les itinéraires concernés correspondent effectivement à des routes nouvelles sur la totalité de leur parcours. Les autres textes antiques ne permettent généralement pas de préciser la réalité de ce réseau, parce qu'ils sont trop imprécis (Kasprzyk, Nouvel 2010), ou témoins d'un état largement plus tardif (*Itinéraire d'Antonin* et *Table de Peutinger*). Pour quitter le terrain de la conviction, il convient donc de se pencher sur les indices fournis par l'archéologie, qui nous informent sur la structure et la datation des différents axes attribués à cette première phase de la romanisation.

LES DONNÉES ARCHÉOLOGIQUES

On s'entend aujourd'hui sur l'idée que l'essentiel du réseau routier était déjà en place dès avant la conquête, comme le prouve suffisamment la promptitude des trajets opérés par les armées rivales durant la guerre des Gaules (Goudineau 1990 ; 1998 ; Deyber 2009, p. 166-168). L'essentiel des voies supposées laténiennes correspond à des axes au tracé sinueux, accompagnés ou non de fossés bordiers. Leur structure apparaît comme relativement modeste, marquée par plusieurs recharges hétérogènes (Delor 1993, p. 40). Ces axes relient densément les agglomérations d'origine laténienne (Avrolles-Troyes, Bibracte-Decize par exemple, Barral *et al.* 2002, p. 274). Les quelques études de détail, en particulier dans l'Yonne (Nouvel 2004), ont confirmé qu'ils s'intégraient naturellement dans les systèmes de peuplement les plus anciens et qu'en particulier, ils se trouvaient contraints par le réseau des nécropoles protohistoriques qui maillent ici le territoire. Les observations archéologiques ont d'ailleurs démontré que la romanisation se manifestait sur ces axes par un renforcement des bandes de roulement et un recreusement des fossés bordiers, sans pour autant, dans la plupart des cas, aboutir à leur déplacement ou à leur recalibrage (voir ci-dessous). Les quelques fouilles préventives récentes ont confirmé que ces premières chaussées pouvaient disposer d'aménagements, en particulier de bandes de roulement et de fossés bordiers, mais les données restent en grandes partie inédites. Ces caractéristiques techniques et de parcours adaptés aux contraintes du terrain se distinguent nettement des aménagements observés sur un second corpus d'axes (ci-dessous et Delor 1993, p. 7). Ceux-ci sont marqués par une succession de portions rectilignes et par la présence de simples, voire doubles, fossés de chaque côté de la bande de roulement (Nouvel, Kasprzyk 2010). Ils apparaissent comme plus récents, recoupant les organisations parcellaires protohistoriques (par exemple Leroy *et al.* 2008 pour le plateau de La Haye en Lorraine). Les caractéristiques techniques de leur tracé font d'ailleurs appel à un savoir-faire issu du monde italique, des agronomes et des ingénieurs latins en particulier (Laurence 1999). Ils sont toutefois relativement nombreux et semblent correspondre à plusieurs phases de réorganisation qui n'appartiennent certainement pas toutes au programme attribué à Agrippa.

La réalité du réseau d'Agrippa

L'imprécision des mentions lapidaires de Strabon contribue largement à compliquer la réflexion, laissant place à une multitude d'hypothèses, dont la réalité sur le terrain est rarement



1. Les principales routes dans le centre-est de la Gaule.

vérifiée. Il convient donc de se tourner vers les données archéologiques récentes pour tenter de retrouver, dans ses grandes lignes, la trame de ce qui passe pour être la première étape de la romanisation des infrastructures gauloises. C'est la mise à contribution des données structurelles et chronologiques que livre la fouille qui permettra de démêler, dans ce réseau de voies anciennes couvrant les anciennes Gaules, les différentes étapes d'évolution du réseau routier et la réalité des mutations qui marquent, dans ce domaine, le passage de la Gaule indépendante à la Gaule romaine. C'est en particulier l'analyse de la structure des axes (tracé et mode de construction de la voie) qui permet de renouveler la réflexion. Ce corpus de données repose pour une part sur les multiples campagnes de prospections aériennes des années 1980 et 1990, pour l'essentiel sur une série de fouilles de sauvetage dont les résultats restent encore trop souvent confidentiels.

La voie d'Italie au Rhin et à l'Océan

Nous commencerons par présenter l'axe direct provenant d'Italie et ses deux ramifications vers le Rhin et l'Océan, à l'encontre de l'ordre traditionnel proposé par Strabon. Jusqu'à Besançon (ill.2, E1), son identification ne rencontre guère de problèmes, grâce à la relative précision du texte et aux études archéologiques. Son tracé en deçà du Jura a fait l'objet de multiples études sur lesquelles nous ne nous étendrons pas. Les quelques sondages et les prospections aériennes (Demarez, Othenin-Girard dir. 1999, p. 99-108) confirment que, passé le col du Poenin, la voie suit la vallée du Rhône par Martigny (*Octodurum*), Saint-Maurice (*Tarnaia*) et Villeneuve (*Penelocus*) puis longe la rive nord du Léman par Vevey (*Vibiscum*) et Lausanne (*Lousonna*). Au-delà, la voie se dirige au nord par un tracé rectiligne, passant l'interfluve Léman/ Lac de Neuchâtel au pied du Mormont. Après Orbe (*Urba*), elle monte au col des Étroits, au-dessus de Sainte-Croix, par une forte rampe (prospections et fouilles T. Luginbühl, Luginbühl 2011), où elle franchit le sommet du Jura. Redescendant par la cluse de Joux, elle franchit le haut Doubs à Pontarlier. À partir de là, son tracé a été précisément étudié de Nods (*Filo-Musiacus*) jusqu'à Besançon (Guinchard 1990) dont elle forme le *cardo maximus* avant de franchir une nouvelle fois le Doubs.

La structure de cette voie adopte des éléments caractéristiques. Il s'agit partout, sauf peut-être dans les passages les plus difficiles du franchissement du Jura, de portions rectilignes. Dans la plaine de l'Orbe, plusieurs photographies aériennes (Weidmann *et al*. 2007, p. 59 et 61) montrent une bande de roulement rectiligne bordée de deux paires de fossés, la seconde assez éloignée de la première. Les mêmes caractères sont nettement lisibles dans les marais de Saône sur les images LIDAR (données inédites, programme LIEPPEC financé par le conseil régional de Franche-Comté et dirigé par L. Nuninger). La paire extérieure, distante de la voie proprement dite d'environ 30 mètres, correspond probablement à des limites d'expropriation.

Les milliaires connus en France, en particulier celui trouvé à la *Fontaine Ronde* dans la Cluse de Joux (*CIL,* XIII 9078), ne sont pas antérieurs au règne de Trajan. On notera toutefois la borne de Saint-Saphorin, sur le même axe mais à l'est de Lausanne (*CIL,* XII 5528/ Walser 15/ *CIL,* XVII, 2-124) datée de l'an 47 de notre ère. Les éléments de datation reposent essentiellement sur les fouilles réalisées au *Col des Étroits*. Elles ont révélé une petite occupation peut-être à caractère militaire datée par un assez abondant mobilier métallique des années 30-20 av. J.-C. (Demierre 2009).

Entre Besançon et Langres, l'identification du tracé décrit par Strabon pose plus de problèmes. Ceux proposés par l'*Itinéraire d'Antonin* et la *Table de Peutinger,* via Seveux ou Gray, présentent des profils très différents de la portion précédente. Il s'agit de voies certes largement réaménagées, mais suivant de larges courbes et reliant plusieurs agglomérations d'origine laténienne (Seveux ou Mantoche, Thelier 1977). Par contre, plus à l'ouest, un autre tracé, comparable par sa structure à E1, a été mis en évidence de longue date. Si sa sortie de Besançon nous est mal connue, son tracé apparaît nettement en rive sud de l'Oignon, par les agglomérations antiques de Dammartin-Marpain, Pontailler-sur-Saône, Mirebeau et Longeau (ill. 2, E2, Cloppet 1996, III, p. LXXIII d'après P. Berger). Il s'agit de vastes portions rectilignes, que les photographies disponibles montrent constituées d'une bande de roulement bordée de deux paires de fossés. Gravissant les Monts Faucilles en ligne droite, la voie arrive à Langres par le sud, déterminant le tracé de son *cardo maximus*. Sa mise en place est postérieure au développement de l'agglomération laténienne de Mirebeau qu'elle tangente à l'est et antérieure à l'installation du camp militaire de la VIII^{e} légion. Immédiatement au nord de Mirebeau, une petite agglomération routière repérée en prospection (Nuninger 2009, p. 46, communes de

Mirebeau/ Oisilly) a d'ailleurs livré du mobilier céramique de la première moitié du Ier siècle apr. J.-C. Quant au sanctuaire d'Isôme (Haute-Marne), implanté au bord du même tracé, il présente une phase initiale datée de l'époque augustéenne (Izri 2009). La découverte à Sacquenay d'un milliaire de Claude (*CIL,* XIII, 9044) confirme son importance dès la première moitié du Ier siècle apr. J.-C. Le choix de Mirebeau pour implanter le camp militaire flavien, à mi-chemin de Langres et de Besançon sur cet axe augustéen, s'expliquerait donc assez logiquement. Par la suite, l'itinéraire plus oriental, par Seveux, semble avoir rapidement supplanté le passage par Mirebeau. Il livre en effet deux milliaires du IIe siècle et c'est celui-ci qui est proposé dans l'*Itinéraire d'Antonin* et la *Table de Peutinger.* Une documentation abondante et précise sur ce dernier axe (Faure-Brac 2002, p. 62-65) montre qu'il ne s'agit pas là d'un axe nouveau. On s'est ici contenté de recharger, d'élargir et de renforcer un tracé préexistant, sinueux et vraisemblablement antérieur à la conquête.

La voie de Langres à l'Océan

Au-delà de Langres, on considère généralement que la voie de l'Océan par Langres correspond à l'itinéraire donné par la *Table de Peutinger* entre Langres et Reims, puis Saint-Quentin, Arras et Boulogne-sur-Mer (Collart 2007). Elle quitte Langres par la "Porte romaine", puis se dirige vers Bar-sur-Aube/ *Segessera*, Brienne-la-Vieille, Corbeil/ *Coribilium* (Marne), Châlons-en-Champagne et Reims, dont elle forme le *cardo* de la (re) fondation romaine (ill. 2, portion E3). Dans le détail, le tracé de cette voie est très bien connu entre Langres et Châlons et particulièrement bien conservé sur le plateau de Langres (entre Beauchemin et l'agglomération antique de Bricon) et entre Brienne-la-Vieille (Aube) et Châlons. Elle se présente alors sous la forme de longues sections rectilignes atteignant par exemple 16 kilomètres entre Corbeil (Aube) et Coole (Marne). Ses modalités de construction sont très mal connues. Dans le secteur de Brienne-le-Château (Aube), la voie, bordée de fossés, est large d'une vingtaine de mètres à la base, conservée sur une hauteur atteignant parfois 1,60 m, a une bande de roulement bombée large de 7 à 8 m. Les observations stratigraphiques montrent la présence d'une base constituée de gros blocs calcaires, puis de pierres liées par de l'argile, puis d'un hérisson de blocs de calcaire, enfin une bande de roulement constituée de gravier (Garcia-Arguelles 2007, p. 104-105).

Les éléments de datation, fournis par les agglomérations qui la jalonnent, sont peu nombreux. Dans l'espace considéré, le seul milliaire retrouvé le long de son tracé date du règne de Septime Sévère (milliaire de Saint-Léger-sous-Brienne, de 199 apr. J.-C., Denajar 2005, p. 493-494). Il semble que les sites de Richebourg, de Bricon et de Brienne-le-Château se développent dès la période augustéenne, alors que la voie tangente ou traverse quelques rares villes antérieures à la conquête (Bar-sur-Aube, Châlons-en-Champagne). Le fait que cette voie franchisse la "Porte Romaine" de Langres suggère qu'elle lui est antérieure. La datation protoaugustéenne du monument, proposée par A. Olivier et G.Sauron, est cependant à prendre avec précaution (*cf. infra* pour la voie de Lyon à Trèves) et il est préférable de s'en tenir au fait que la réalisation de la voie serait très certainement antérieure à l'époque julio-claudienne et au réaménagement de l'ancien *oppidum* d'*Andemantunum* en capitale au plan orthonormé (Joly 2001). Le camp militaire précoce de Faux-Vésigneul (Marne, Gelot 2006), traversé par la voie, ne peut quant à lui fournir d'élément de chronologie relative car il n'est pas daté précisément. Le tracé passe par toutes les capitales des cités de la région, à l'exception de celle des *Tricasses* (*Augustobona*/ Troyes). L'étude de cette portion reste cependant en grande partie à mettre en œuvre.

La voie de Langres au Rhin

Comme le signale Strabon, une seconde voie permet de relier Lyon au Rhin (ill. 2, E4). On considère généralement que son tracé passe par Langres, même si cette idée peut être discutée (voir ci-dessous). Au nord de Langres, les données archéologiques autant que les itinéraires antiques la situent sous la voie passant à Meuse/ *Mosavicus* (Haute-Marne), Nijon/ *Noviomagus* (Haute-Marne), Soulosse-sous-Saint-Elophe/ *Solimaricaca* (Meurthe-et-Moselle), Toul/ *Tulum*, Dieulouart, Metz, capitale des Médiomatriques, Trèves puis Coblence, permettant la poursuite du parcours vers Cologne ou Mayence. Ici encore, la structure de la voie, photographiée à plusieurs reprises en Haute-Marne par R. Goguey ou S. Izri, présente une bande de roulement bordée de part et d'autre par deux fossés parallèles. En matière de datation indirecte, la chronologie de la construction de la "Longeporte" à Langres, située au début de l'époque augustéenne par A.Olivier et G. Sauron (Joly 2001, p. 48-49) pourrait être un élément déterminant, dans la mesure où il est peu

probable qu'elle soit antérieure à la route qui la franchit. Cependant, un réexamen récent du décor architectonique du mausolée de Faverolles qui présente de fortes similitudes avec celui des portes de Langres, a conduit Y. Maligorne à proposer une datation beaucoup plus tardive des années 40 apr. J.-C. (Maligorne 2008). Dès lors, une grande prudence chronologique s'impose. Plus au nord, la voie présente un tracé rectiligne, sauf en deux endroits tout à fait caractéristiques. Le premier s'observe dans la traversée de la vaste agglomération d'origine laténienne de Champigny-lès-Langres et la seconde dans celle du sanctuaire de Dampierre, quelques kilomètres plus au nord. L'axe est donc bien postérieur à ces deux sites laténiens. La datation dendrochronologique de 18/17 av. J.-C. du premier état du pont de Trèves, où la voie du Rhin traverse la Moselle en direction de Coblence, reste pour l'instant l'indice le plus fiable confirmant une datation augustéenne (Cüppers 2001, p. 158). Les éléments indirects, en particulier le spectre monétaire de l'agglomération de Nijon/ *Noviomagus*, récemment étudié (Izri 2009), montrent qu'il s'agit d'une fondation augustéenne au plus tôt. Elle remplace une agglomération protohistorique distante d'environ 1500 mètres (Nijon, *Bois de Nijon*) dont le TPQ de l'abandon est daté de -20/ -10 av. J.-C. À Langres comme à Trèves ces éléments correspondent cependant bien à la voie qui, venant d'Italie par le Jura, se divise selon Strabon dans la capitale des Lingons. Rien ne prouve qu'ils correspondent également à la voie de Lyon au Rhin mentionnée sans grande précision par le même auteur.

Les quatre voies partant de Lyon

Les voies d'Aquitaine et de Narbonnaise

Le tracé de la première, dite d'Aquitaine, fait largement consensus. Le tracé par Feurs, Clermont-Ferrand, les Monts d'Auvergne et Limoges, aboutit effectivement en Saintonge (ill. 1, A). Elle présente des caractères structuraux (présence de portions rectilignes et de doubles fossés) qui confirment, son caractère de "route nouvelle", par opposition au réseau antérieur remanié (Nimal 1994). La seconde, qui ne nous concerne pas ici, est localisée en rive gauche du Rhône jusqu'en Arles. Son tracé est parfois sujet à polémique, en particulier entre Lyon et Vienne, même si toutes les bornes milliaires se localisent sur la voie de la rive gauche. Elle adopte elle aussi un profil particulier, formé de longues sections rectilignes. Elle existait déjà en 3 av. J.-C. comme l'indique la restitution de la borne *CIL,* XVII-2, 152.

La (ou les) voie(s) du Rhin

La troisième voie, celle du Rhin, peut sembler facilement reconnaissable sur le terrain (ill. 1, C1, C2 et E4). E. Thévenot a contribué à la fixer sur l'axe rectiligne longeant la Saône, par Mâcon, Chalon-sur-Saône puis Langres, laissant à l'ouest les agglomérations de Beaune-*Les Maladières* et de Nuits-Saint-Georges, cette dernière d'origine laténienne. La voie poursuivrait son trajet par Toul et Metz, présentant, ici encore, des caractères tout à fait reconnaissables et confirmant son statut de chaussée neuve de facture militaire (Thévenot 1969). Il reste cependant que les éléments de datation disponibles et l'étude du réseau dans sa globalité laissent quelques points d'ombre. Cette hypothèse de continuité entre Lyon et Cologne qui semble dictée par la topographie, repose depuis le XVIII[e] siècle sur l'interprétation du texte de Strabon et sur la présence au sol d'une section antique bien visible, reliant Lyon à Langres, le long du Val de Saône, que l'on prolonge par la portion E4 présentée plus haut. Cet axe présente d'ailleurs des caractères homogènes qui semblent s'étendre sur la totalité du tracé et permettraient une identification indiscutable. Il apparaît comme tel dans la *Table de Peutinger* et partiellement dans l'*Itinéraire d'Antonin* (avec une lacune entre Chalon et Langres). Cependant Strabon reste muet sur le point d'aboutissement précis sur le Rhin. On suppose donc qu'il s'agit du même tracé que celui qui est emprunté par la voie venant d'Italie. Toutefois, il s'agit ici d'un raccourci un peu rapide qui laisse de côté nombre d'hypothèses plus courtes (ill. 2, F et G). Nulle part Strabon ne dit, dans la première partie de son texte, que la voie du Rhin partant de Lyon, passe effectivement par Langres et correspond à la portion E4 décrite ci-dessus, qu'il prend bien soin d'individualiser quelques lignes plus bas. Il convient donc de se tourner vers des données archéologiques et chronologiques fiables pour confirmer l'attribution de la voie du Rhin à l'axe antique Lyon – Chalon – Langres puis Coblence.

La première portion du tracé (ill. 2, F1) est difficilement discutable. Elle quitte Lyon par le quartier de Vaise, où elle a été fouillée (Frascone 1999), elle traverse ou longe les localités antiques d'Anse, Saint-Georges-de-Rheneins, Mâcon, Tournus

et Chalon-sur-Saône. Dans le détail, le tracé exact de la voie du Rhin est mal connu entre Lyon et Tournus alors qu'il est bien mieux conservé plus au nord (voir Cloppet 1996, p. 461-470 puis p. 474-480). Entre Tournus et Chalon, le tracé se présente sous la forme de longues sections rectilignes de près de 15 kilomètres, changeant brusquement d'orientation avant de reprendre un aspect strictement linéaire. Dans la vallée de la Saône, il est manifeste que le tracé s'affranchit totalement des faibles contraintes topographiques et hydrographiques. Bien que le tracé soit repéré depuis plusieurs décennies, l'architecture de la voie est encore mal connue. C. Cloppet a compilé les descriptions anciennes qui sont généralement imprécises, ne donnant en général qu'une stratigraphie sommaire et une largeur de 6 à 7 m. Aucun fossé bordier n'est signalé anciennement (Cloppet 1996, p. 470-472 et p. 480-482), mais quelques travaux récents, limités cependant à Lyon même, complètent ce dossier (Faure-Brac 2009, p. 77). À Lyon-Vaise, la voie est constituée d'un radier initial large de 6 m, en caissons de 6 m de côté environ, délimités par des blocs de gneiss et comblés par un blocage de blocs de gneiss et de galets. Ce radier est ensuite recouvert d'un remblai de galets calibrés de 0,05 à 0,10 m de côté, dont la largeur totale est de l'ordre de 7 m. Cet aménagement particulier paraît lié à la forte pente que gravit la voie à cet endroit. Deux fossés de 15 m et 12 m de large (profondeur inconnue) sont signalés (Frascone 1999, p. 23-29). L'ensemble est formé de portions rectilignes successives, formant la totalité du tracé reconnu, qui indiquent une construction nouvelle, nécessitant une expropriation préalable. C'est là un caractère spécifique commun aux voies mises en place après la conquête (voir ci-dessous).

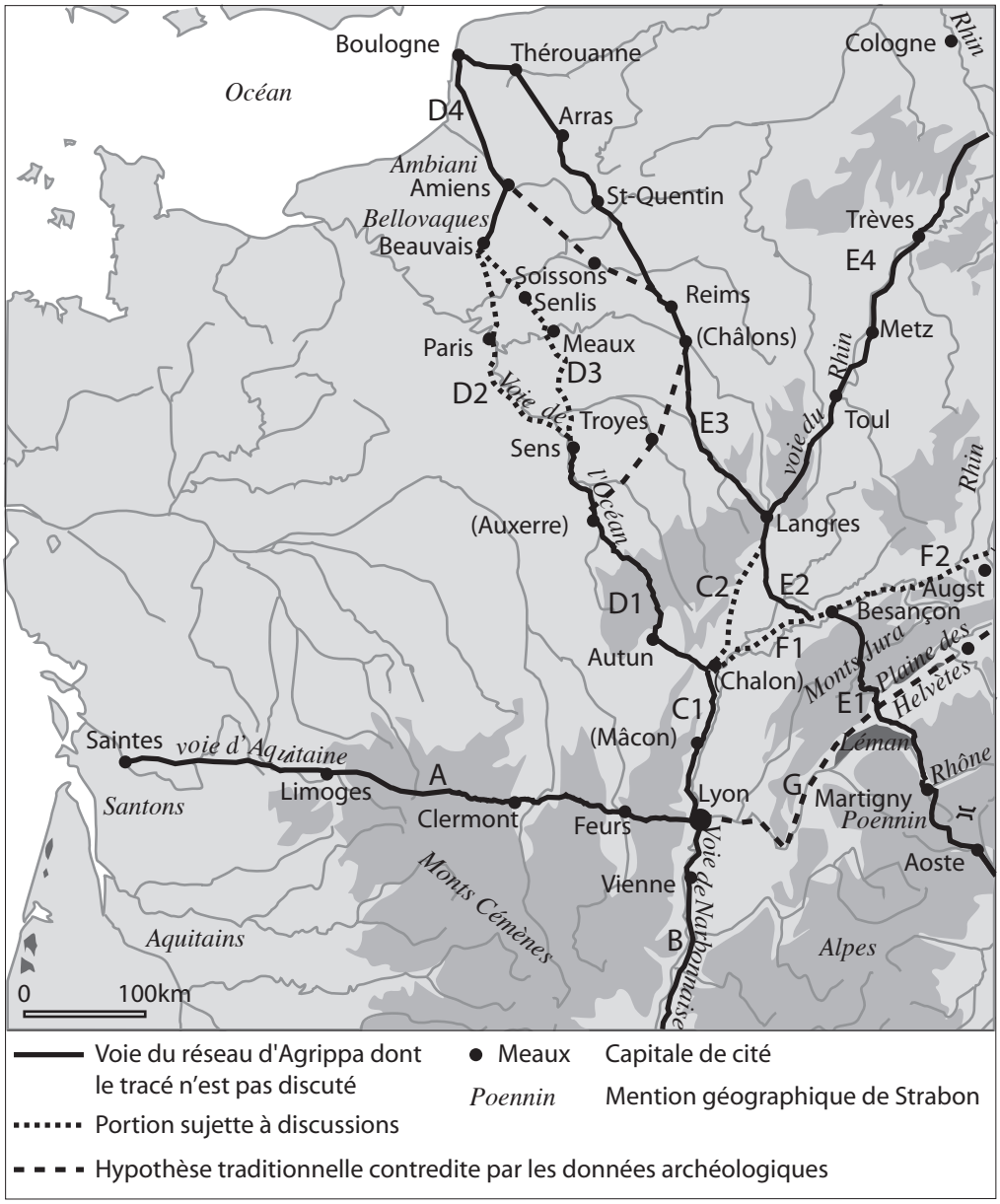
Les éléments de datation directe et indirecte sont peu nombreux. Les bornes milliaires retrouvées le long du tracé ne sont pas antérieures au règne de Claude (milliaire d'Anse *CIL,* XIII, 9042 de 42 ou 43 apr.). À l'extrémité méridionale du tracé, la fouille dite de la "Voie de l'Océan" à Lyon Vaise, où une nécropole, dont les sépultures les plus anciennes datent de la période tibéro-claudienne, vient s'installer le long de la voie, semble confirmer une datation augustéenne (Frascone 1999, p. 84-85 et 94-95). Cependant, à Saint-Georges-de-Reneins (Rhône), les fouilles de la probable agglomération de *Ludna* ont permis de recueillir un ensemble antérieur à la construction de la voie, qui semble dater de l'époque tibérienne au plus tôt (présence de sigillées sud-gauloises Drag. 24/25 et 29) (Cellard, Tripied 2009, p. 334-341).

Plus au nord, l'hypothèse traditionnelle, décrite par E. Thévenot, la fait passer par *Vidubia* (probablement Boncourt-le-Bois, Côte-d'Or, Provost dir. 2009b, p. 100), Dijon, Til-Châtel pour aboutir à Langres (ill.2, portion C2). On ne distingue pas, *a priori*, de variation dans la mise en œuvre au sud et au nord de Chalon. Son tracé jusqu'à Langres est effectivement similaire à la portion plus méridionale, formée de segments rectilignes. La structure de la voie elle-même a été partiellement reconnue à Dijon (Parc de la Colombière, Provost dir. 2009a, p. 233) et à Longvic, mais on ne connaît nulle part la nature et le nombre de fossés qui la bordaient. Les éléments de datation sont peu nombreux et ne sont pas antérieurs au milieu du Ier siècle apr. J.-C. Quatre diagnostics ou fouilles l'ont touchée, à Gevrey-Chambertin, Norges, Longvic et Fenay. La voie est associée à deux paires de fossés caractéristiques, les plus éloignés à 30 mètres environ de la bande de roulement. Sur l'agglomération de Boncourt-le Bois/ *Vidubia*, on note la découverte de deux monnaies gauloises, mais qui semblent clairement résiduelles d'après le faciès monétaire global qui nous est parvenu (Provost 2009b, p. 100). À Gevrey, la fouille de la voie et de ses fossés a permis de conclure que celle-ci avait été mise en place dans la première moitié du Ier siècle apr. J.-C., aucun mobilier antérieur au règne de Tibère n'a été inventorié (Mangin 2009b, p. 386-387). On retiendra enfin le dossier de l'agglomération de *Divio*/ Dijon, récemment et brillamment revisité par M. Mangin. Il semblerait qu'au Haut-Empire, l'habitat groupé se soit localisé uniquement aux abords de la voie, les éléments les plus anciens n'étant pas antérieurs au début du Ier siècle apr. J.-C. (Mangin 2009b, p. 235-239, céramique "imitation d'arétine", Drag. 27 et 29 sud Gaule). Les éléments de datation disponibles sur le site de bord de voie de La Noue à Longvic (Provost 2009b, p. 427) confirment que l'axe était déjà en place à l'époque flavienne.

Toutefois, avant d'arriver à Langres, cette voie s'embranche à Longeau (Haute-Marne) sur la portion rectiligne de la voie de Besançon à Langres décrite plus haut (ill. 2, E2), fournissant ainsi un élément de chronologie relative : la voie de Besançon à Langres serait antérieure à celle de Chalon à Langres. Au-delà de cette ville, le tracé de la voie de Lyon au Rhin (ill. 2, C3) se confondrait avec celui de l'Italie au Rhin par le Jura (ill. 2, portion E1, voir ci-dessus). Cette section a livré trois milliaires, tous postérieurs à 100 (Chassignet 2009, p. 295).

Rien ne s'oppose toutefois à ce que la *voie du Rhin* au départ de Lyon corresponde en réalité à

un autre tracé, distinct de celui de l'Italie au Rhin par Langres. L'hypothèse d'une relation directe entre Lyon et Augst, par la vallée du Rhône et le plateau suisse (ill. 2, G) a cependant été infirmée par l'archéologie. O. Faure-Brac propose encore l'axe Lyon-Besançon par Bourg. Là où son tracé est connu, il semble présenter des traits assez éloignés de ceux qui nous semblent caractéristiques des créations romaines (Faure-Brac 2006, p. 75). Les différents tracés reliant Genève à Augst présentent des portions sinueuses et apparemment d'origine protohistorique (Felber 2006 ; Walser 1967, Chemin d'Étray). Toutefois, la portion entre Genève et Nyon et celle entre Avenches et Augst ont fourni une multitude de milliaires, datés du IIe au IVe siècle, qui prouvent que ce tracé avait alors acquis un poids prépondérant (Walser 1967 ; Cloppet 1996, p. 148-165). À l'inverse, la route plus courte se dirigeant de Chalon-sur-Saône à Augst par Besançon et les Portes de Bourgogne (ill. 2, F1 et F2) paraît une concurrente plus sérieuse. Cette hypothèse, déjà ancienne, dispose d'une bibliographie abondante (Gras 1958 ; Thévenot 1969, p. 263, note 1 ; Pasquier 1983 ; Frézouls 1988 ; Cloppet, III, p. 883, note 1). Quittant Chalon par l'est, elle franchit la Saône sur un pont dont les piles ont récemment été datées par dendrochronologie (Bonnamour 2000, p. 292-293). Sous les piles des états plus tardifs de la fin du



2. Le réseau d'Agrippa d'après la description de Strabon et les hypothèses récentes.

Ier et du IIIe siècle ont été mis au jour des bateaux et du mobilier remontant à la période augustéenne, ce qui laisse penser que le premier pont a été édifié aux environs du changement d'ère. Les itinéraires et l'archéologie permettent de la suivre facilement sur le terrain plus à l'est, par Pontoux (*Pons Dubis*), Dôle, Rochefort-sur-Nenon (*Crucinae* ?), Besançon, Luxiol (*Loposagium*), Pompierre (*Vitudurum* ?), Mandeure (*Epomanduodurum*), Delle (*Gramato* ?), Largitzen (*Larga*) puis le Rhin à Kembs (*Cambete*) ou à Augst. Seules les portions comprises entre Chalon et Besançon d'une part, puis entre Mandeure et Kembs d'autre part sont correctement documentées (Pasquier 1983 ; Cloppet 1996). Il s'agit ici encore d'un axe formé de portions rectilignes, répondant à des caractères propres aux voies de création romaine. La bande de roulement est bordée de fossés d'expropriation, reconnus à Tavaux, Saint-Aubin et Choisey lors de fouilles récentes. Les éléments de datation qui ont été recueillis dans les fossés doubles de la voie dans les multiples diagnostics entre Saint-Aubin et Dôle et les premiers états des nécropoles et des quelques petites agglomérations qui la bordent laissent entendre une mise en place au tout début de notre ère au plus tard (Nowicki 2002 ; Daubigney, Nowicki in collectif 2009, p. 129). La découverte à Tavaux (collectif 2009, p. 146-147) d'une tombe de soldat datée du début du Ier siècle apr. J.-C., confirme la présence de militaires romains dans cette zone (Joan, dans ce volume). L'ensemble du dossier, relativement abondant, mériterait un réexamen approfondi. Il est certain que l'étude prochaine des pieux du pont de Pontoux par lequel cet axe franchit le Doubs apportera des précisions intéressantes. Les milliaires ne nous sont pas ici d'un grand secours, les seuls attestés à Mandeure remontant au règne de Trajan. Au-delà de Besançon, l'absence d'étude récente (Bourquene 2000 ; Joan 2004) limite la portée de notre étude.

Si ces éléments ne permettent pas à eux seuls de préciser la localisation des voies évoquées par Strabon, ils confirment cependant que l'axe Chalon – Kembs peut, au même titre que la section de Chalon à Longeau, appartenir au réseau que Strabon attribue à Agrippa.

La dernière portion, dite Voie de l'Océan, se dirigeait vers le nord du bassin parisien puisqu'elle aboutit aux territoires des Bellovaques et des Ambiens. Sa localisation sur le terrain, dont seules les extrémités nous sont connues, est très discutée (Jullian 1923, Chevallier 1997 ; Delor 1993 ; Collart 2007, Kasprzyk, Nouvel 2010). Il est à peu près certain qu'elle ne part pas de Lyon (où l'on n'en connaît aucune trace : Frascone 1999). Certains supposent (Jullian 1923, p. 393 ; Chevallier 1997) qu'elle se détache à Langres de la voie du Rhin. Elle correspondrait donc entièrement à la voie de l'Italie à l'Océan signalée plus haut. Les hypothèses d'E. Thévenot et les travaux plus récents (Thévenot 1969, p. 104-105 ; Collart 2007, p. 366 ; Kasprzyk, Nouvel 2010), suivant plus fidèlement le texte, considèrent que le second passage de Strabon concerne un cinquième axe, permettant de relier directement la Gaule Cisalpine aux plaines du nord de la Gaule par les cols du Poenin et du Jura. La mention « *laissant à gauche Lugdunum et les territoires en amont de cette ville* » confirmerait que l'auteur distingue ici cet itinéraire des quatre précédents rayonnant autour de la capitale des Gaules. On conçoit mal, en effet, que le Géographe n'ait pas noté que cette voie rejoignait la voie de l'Océan, qui serait alors sa suite logique, alors qu'il remarque qu'elle rejoint celle du Rhin. D'autre part, les itinéraires antiques et, en premier lieu l'*Itinéraire d'Antonin,* suggèrent que ce tracé par Langres est en réalité distinct de la voie de l'Océan au départ de Lyon. Il est donc plus prudent, suivant en cela E. Thévenot, de proposer l'existence d'un tracé plus méridional passant par Autun, Sens, puis par Paris et Amiens ou par Meaux et Soissons, avec des caractères identiques aux axes précédemment décrits. L'hypothèse portée sur la carte (ill. 2, D1, D2 et D4) découle des travaux d'E. Thévenot et des observations archéologiques récentes. Se fondant notamment sur l'*Itinéraire d'Antonin,* E. Thévenot pense que la voie de l'Océan au départ de Lyon a un tracé commun avec la voie de Lyon au Rhin jusqu'à Chalon, puis s'en sépare en direction d'Autun puis d'Auxerre. Ces propositions reprises par J.-L. Collart (Collart 2007) nous paraissent pleinement justifiées (Kasprzyk, Nouvel 2010).

Un consensus se dégage sur un tracé reliant Chalon-sur-Saône à Boulogne par Autun, Saulieu, Avallon, Auxerre, Bonnard et Sens. Au-delà, l'itinéraire par Beauvais, Amiens et Boulogne, repose sur les indications de Strabon autant que sur l'archéologie (en particulier la fouille de cet axe sous Samarobriva, Collart 2007 ; Pichon 2009, p. 28). Cette voie est très bien connue sur le terrain, sauf peut-être dans la traversée de la côte Chalonnaise. Elle se caractérise par de longues sections rectilignes, comme entre Autun et Reclesne (10 kilomètres). Malgré le caractère rectiligne de son tracé, elle ne peut totalement s'affranchir du relief au passage de la côte et dans la descente du plateau

d'Antully en arrivant sur Autun. Après cette ville, le franchissement de la marge orientale du Morvan se fait à l'aide de portions qui restent rectilignes, dans un relief pourtant très tourmenté (Kasprzyk, Nouvel 2010).

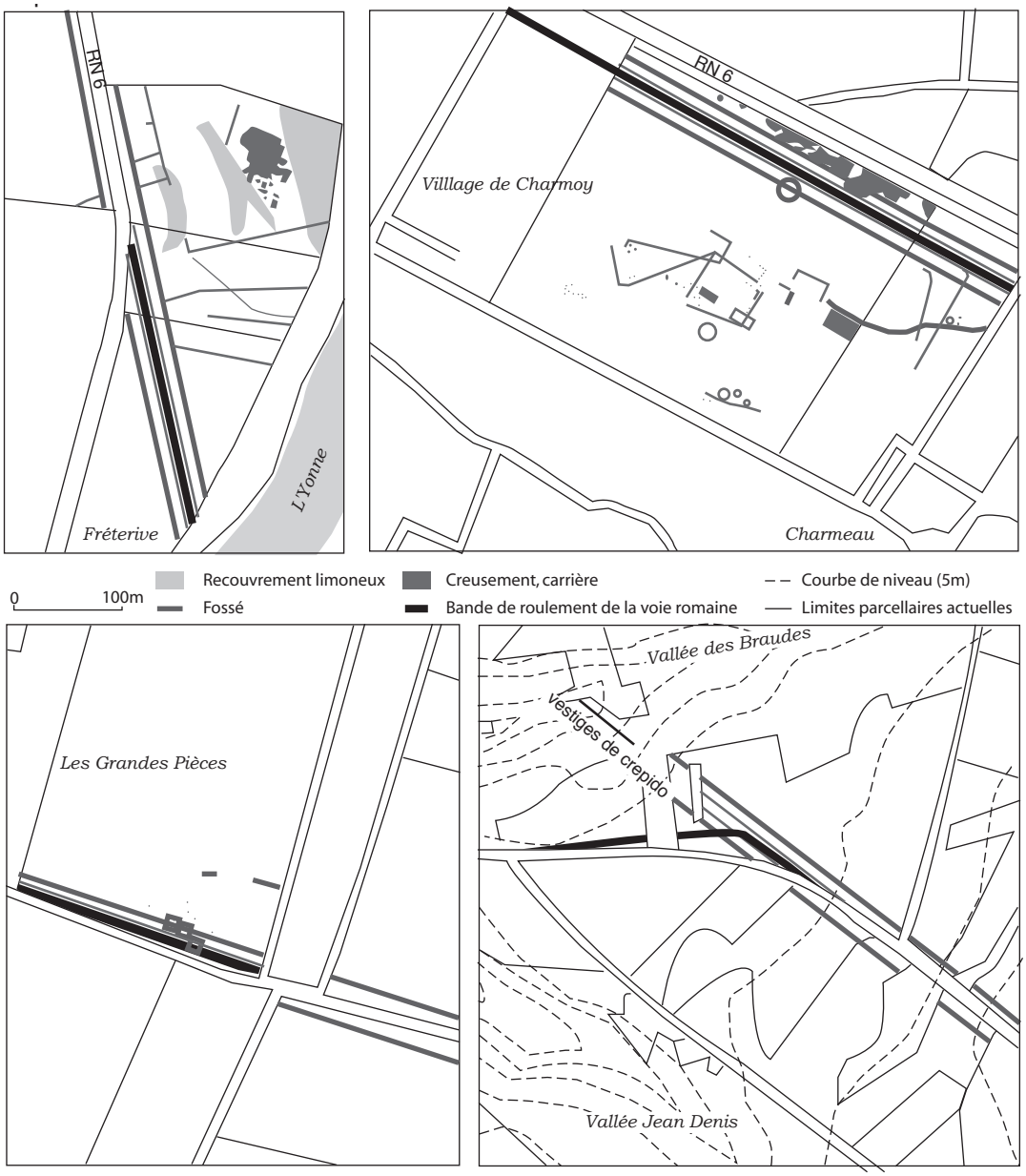
La structure de la voie est bien connue dans le nord du territoire éduen, où elle a été fouillée à plusieurs reprises et bénéficie d'une bonne couverture photographique aérienne. Elle présente tous les caractères d'une œuvre supervisée par des ingénieurs militaires. Ils peuvent être résumés en trois points :

* Le mode de construction, illustré par un cliché aérien de la voie à proximité de Chichery, de Charmoy et de Champlay (Yonne, Delor 1993, fig. 3a à c) est tout à fait particulier. En plus des deux fossés habituels drainant la bande de roulement, deux autres creusements ont été mis en évidence, à environ quinze pas des premiers. Les fouilles menées à Chamvres (Yonne, ill. 4), au gué du Tholon, ont permis de mieux les étudier. Larges de près de deux mètres et profonds d'un, ils ne semblent pas posséder de fonction drainante et recoupent un parcellaire antérieur. Ils sont interprétés comme les témoins de la délimitation de la surface expropriée, laissant supposer que la voie s'insère, au moment de sa construction, dans un espace déjà largement humanisé et structuré. Les diagnostics réalisés à Avallon, Mellecey et Saint-Moré sont malheureusement trop exigus pour qu'on puisse les observer directement (voir ci-dessous). Le très abondant dossier de photographies aériennes disponibles confirme pourtant que c'est là un caractère qui s'observe au moins entre Saulieu et Sens. Quelques cas de repentirs, en particulier à Séry (Yonne, Delor 1993, p. 13 ; Delor *et al*. 2002 p. 130-131), prouvent que ces fossés sont tracés antérieurement à la mise en place de la bande de roulement et des fossés bordiers. Ces fossés doubles ne s'observent pas sur les autres voies de la région, pourtant bien connues elles aussi. L'axe Alésia-Sens, par exemple, ne présente qu'une simple paire de fossés. Les quelques observations récentes réalisées plus au sud, en particulier dans la zone de Mellecey (N. Tisserand, 2007 et ci-dessous S. Alix), livrent une bande de roulement de largeur indéterminée, bordé de plusieurs fossés bordiers. À Autun, un sondage effectué sur le tracé du *cardo* montre que l'installation du plus ancien état conservé s'accompagne d'une mise à nu et d'un nivelage du substrat. Le remblai initial est constitué de galets de rivière mêlés de sable et de gravier.

* La confrontation du mode de construction de cette voie avec ceux des autres tracés indique des différences évidentes. La coupe de l'axe Autun – Sens présente une succession de couches formant un massif régulier (Delor 1993) alors que les recharges de la grande voie Auxerre – Troyes sont beaucoup moins épais et réguliers.

* Le profil général de cet axe est constitué de portions rectilignes. La succession de lignes brisées entre Rouvray et Savilly (Côte-d'Or), lors du parcours de la portion la plus montueuse de son tracé, montre les contraintes auxquelles les maîtres d'œuvre ont dû faire face pour implanter ces portions droites malgré la présence de combes multiples. La voie fait, presque partout, abstraction des contraintes naturelles : en dehors de la vaste étendue du Val d'Yonne entre Auxerre et Sens, elle ne fréquente que rarement les vallées, préférant, entre Chalon et Auxerre, les raccourcis rectilignes sur les plateaux et les monts du Morvan. Cette volonté d'aller au plus court est évidente entre Saint-Moré et Bazarnes. La traversée de vallons encaissés, caractéristique de ces régions de plateaux calcaires, nécessite souvent de vastes talutages et de longues tranchées. Les choix les plus hardis aboutissent souvent à des revirements postérieurs. La photographie aérienne (ill. 3d), prise dans cette même zone (Séry, Yonne, ill. 3d, Delor 1993, p. 28 et 34), montre clairement que le tracé originel, marqué par les deux fossés rectilignes, a été abandonné au profit d'un tracé plus sinueux mais moins escarpé, lors de la construction de la bande de roulement.

Contrairement aux autres axes, celui-ci présente une série d'éléments qui placent son édification à la période augustéenne. Les indices fournis par les milliaires ne sont pas les plus probants. En Bourgogne, le plus ancien est dédié à Maximin le Thrace (milliaire de Châtenoy-le-Royal *AE,* 1958, 194 = *ILTG* 481 = *CIL,* XVII, 2, 484, de 238 apr. J.-C.), les autres (Prégilbert, Cannes-Ecluse et Paris) étant postérieurs. Les arguments archéologiques sont largement plus pertinents. Lors de la mise en place de cet axe, ses constructeurs ont relié quelques agglomérations préexistantes, à savoir, Chalon, Sens et peut-être Paris, laissant à faible distance d'autres villes laténiennes pourtant importantes (Avallon, Senan, Varennes-sur-Seine près de Montereau, Melun, Vendeuil-Caply). La détermination de ce tracé semble contemporaine ou de peu antérieure à la mise en place des capitales des cités dans ces régions. Les cas d'Autun, de Sens et d'Amiens



3a. Chichery (Yonne), la Voie Chalon - Sens révélée par les prospections aériennes.
3b. Charmoy (Yonne), Château de Charmeau. La voie Chalon - Sens et un établissement rural mitoyen.
3c. Champlay (Yonne). La voie Chalon - Sens recoupant une petite nécropole de La Tène finale.
3d. Sery (Yonne). Repentir sur le tracé de la voie Chalon – Sens.

sont d'ailleurs exemplaires. À Autun, la voie forme le *cardo* de la ville, borné par les portes de Rome et d'Arroux. Le schéma urbain, qui s'appuie sur le tracé de la voie et le passage de l'Arroux, lui est donc contemporain ou postérieur, de même que l'édification des portes monumentales. Le dernier à mentionner Bibracte est justement Strabon (*Géographie*, IV, 3,2), alors qu'Autun est déjà la capitale éduenne lors des événements de 21 de notre ère (Tacite, *Annales*, III, 43-46). Les éléments de datation les plus anciens recueillis dans la ville ne semblent pas antérieurs aux années 10 apr. J.-C. (Rebourg 1991, p. 105 ; Delor-Ahü, Labaune 2003). Les niveaux de remblai les plus anciens du *cardo* à Autun livrent du mobilier de la fin de l'époque augustéenne/ début de l'époque tibérienne (sondage M. Kasprzyk 2003), alors que la datation des portes elles-mêmes est l'objet de polémiques toujours renouvelées. Certains voudraient y voir des monuments caractéristiques des deux dernières décennies avant notre ère (Olivier 1987 ; Rebourg 1991, p. 103), alors que d'autres y verraient plus volontiers des constructions datables des dernières années du règne d'Auguste ou du début du règne de Tibère (Brunet-Gaston, dans ce volume). Parallèlement, l'abandon de l'*oppidum* de Bibracte, capitale des Éduens avant la fondation d'Autun, semble devoir être fixé dans la dernière décennie du Ier siècle av. J.-C., les derniers habitats de Bibracte étant abandonnés avant le début du règne de Tibère (Paunier, Luginbühl 2004, p. 126). Il est d'ailleurs notable que le tracé effectue une nette inflexion en direction d'Autun, ce qui laisse supposer que le transfert de la capitale des Éduens de Bibracte à Autun fait partie du même projet concerté que celui aboutissant à la mise en place d'un nouveau réseau routier. Quoi qu'il en soit, la création d'*Augustodunum* fournit un *terminus ante quem* pour ce tracé. Les éléments disponibles à Sens sont moins pertinents. L'agglomération laténienne correspondant à l'*Agedincum* de César a été reconnue par les fouilles et les prospections au confluent de l'Yonne et de la Vanne. Ici encore, la voie nouvelle passe à l'est de cette première agglomération et forme le *cardo maximus* de la fondation d'époque romaine. Ce léger transfert, qui ne dépasse pas deux kilomètres, n'est pas daté précisément. Cette (re) fondation d'*Agedincum* est cependant antérieure à 4 av. J.-C., comme l'indique la découverte d'une dédicace à Caius et Lucius César dans l'Île d'Yonne, le long du nouveau *decumanus* (*CIL,* XIII 2942, Debatty 2004), même si aucun élément archéologique ne confirme aujourd'hui un développement de la nouvelle ville antérieurement au règne de Tibère (Delor *et al*. 2002, p. 654). À Amiens, enfin, les données archéologiques (Collart 2007 ; Pichon 2009, p. 28-30) confirment une datation vers 15 av. J.-C. La fondation romaine de *Samarobriva*, antérieure aux années 10 de notre ère est manifestement postérieure à la mise en place de la voie de l'Océan car le plan orthonormé de la ville recoupe le tracé oblique de la route.

À côté du cas des capitales de cité, une série d'interventions ponctuelles, liées à des opérations préventives, a permis d'apporter un certain nombre d'éléments de datation concurrents. La première, à Mellecey (Saône-et-Loire), ne fournit guère d'éléments complémentaires (Tisserand 2008). Quelques kilomètres vers l'ouest, à Germolles, St. Alix a récemment fouillé (voir ci-dessous) une seconde portion de l'axe. Les fossés bordiers et les structures associées ont livré du mobilier daté entre les années -40/30 à 60/70 après, qui laisserait supposer une mise en activité antérieure au changement d'ère. À Avallon (voir ci-dessous), la voie détermine la mise en place d'une nécropole périurbaine, dont les éléments les plus anciens sont datés du début de notre ère. Cette observation corrobore les nombreux indices récoltés plus à l'ouest, sous la ville d'Avallon, où des tombes antérieures à la fin du Ier siècle av. J.-C. et du début de notre ère ont été anciennement mises au jour au bord de la voie (Nouvel, Kasprzyk 2007). Quelques kilomètres au nord, à Saint-Moré, les diagnostics de S. Alix ont livré du mobilier de la fin de l'époque augustéenne dans les niveaux les plus anciens associés à cette voie (voir ci-dessous). Enfin, la fouille de la petite agglomération routière de *Léchères-Les Grands-Malades*, en limite des communes de Joigny et de Chamvres, a livré des données plus nombreuses (ill.3). La mise en place des fossés d'expropriation est rapidement suivie par l'installation de structures artisanales, en particulier par celles d'un artisan potier. L'étude du mobilier recueilli a permis de le dater entre la dernière décennie avant et la première décennie après J.-C. (Delor 1991). Les éléments les plus anciens recueillis dans le comblement des fossés sont contemporains de la fin du Ier siècle av. J.-C. (Müller, Violot 1991).

La voie reliant Chalon-sur-Saône à Sens apparaît donc nettement comme une création postérieure à la conquête. Les éléments de datation disponibles confirment qu'elle est en activité au changement d'ère au plus tard, l'absence de datation dendrochronologique ne permettant pas d'être plus précis.

Elle est certainement antérieure à la mise en place des capitales de cité qu'elle dessert (Autun, Sens, Paris et Amiens), dont le choix de la localisation semble étroitement lié aux contraintes et aux choix liés à ce programme d'infrastructure. Dans le cas d'Autun, en particulier, il est cependant encore difficile, dans l'état actuel de nos connaissances, de déterminer l'antériorité ou la contemporanéité des deux phénomènes.

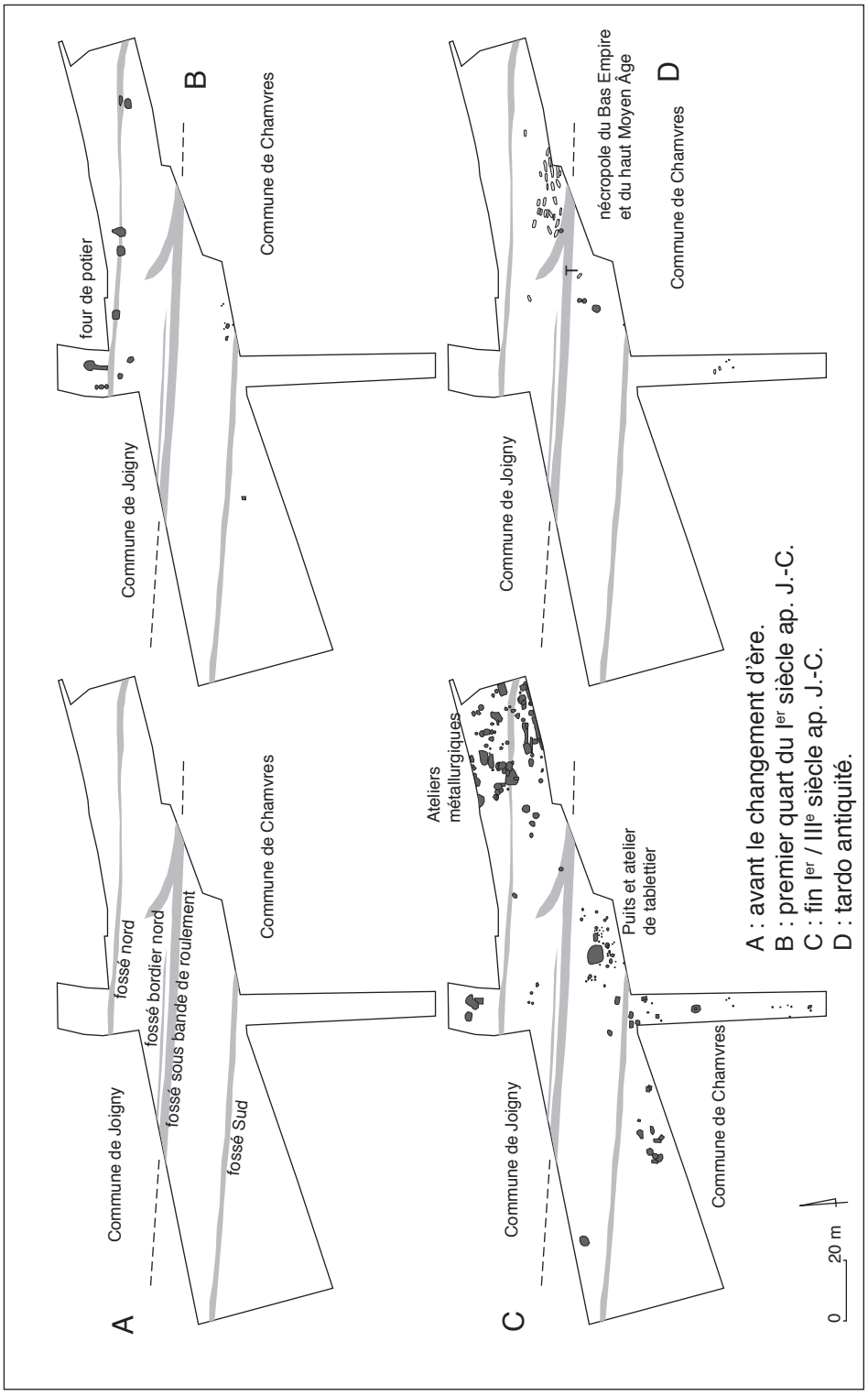
DE NOMBREUSES AUTRES VOIES NOUVELLES

Les quelques voies qui peuvent appartenir au réseau augustéen présentent donc des caractères structuraux communs qui permettent de les distinguer des voies d'origine laténienne. Cependant, l'étude du corpus disponible permet de noter qu'une vaste série d'autres parcours présente des caractères proches (Cloppet 1996 ; Kasprzyk, Nouvel 2010). Présents dans l'ensemble de notre zone d'étude, de la plaine d'Alsace au Val de Loire, ils adoptent eux aussi un tracé rectiligne faisant fi des contraintes naturelles, une caractéristique qui trahit une création romaine. Certains présentent ces caractères sur la totalité de leur parcours, comme la voie de Roanne à Orléans, par Decize et Nevers, sur la rive droite de la Loire (3, ill. 1). D'autres, comme celle de Dijon à Sens (ill.3, 1) n'ont subi que des remaniements partiels, parfois limités à la construction de sections très réduites de leur parcours. C'est le cas de la portion centrale, entre Montbard et Avrolles, sauf à proximité immédiate de l'agglomération de Tonnerre/ *Tornodurum* (Nouvel 2007) où le parcours devient sinueux, témoin d'un tracé d'origine préromaine. Une coupe réalisée à la jonction d'une portion rectiligne et d'une portion sinueuse, à l'est de Tonnerre, a d'ailleurs permis d'observer la superposition de l'axe recalibré, au mode de construction vraisemblablement romain à un autre, plus ancien, daté de la période laténienne. On remarque que ces sections nouvelles se limitent à la portion de la voie supposée relever du territoire des Lingons, les extrémités nord, relevant des Sénons, et sud, relevant des Éduens à proximité d'Alésia, n'ayant pas été réhabilitées. Cette observation laisserait à penser qu'il s'agit là d'une initiative locale plutôt que d'un programme global réalisé à l'échelle provinciale. Par ailleurs, cette différence de traitement, qui exclut le territoire d'Alésia, milite pour une mise en place assez tardive de ce tracé rectiligne, en tout cas postérieure au rattachement de cette région à la cité des Éduens à partir de l'époque flavienne (Kasprzyk 2005, p. 58-65). Une série de sondages, réalisée dans l'agglomération potière de Jaulges/ Villiers-Vineux, a d'ailleurs permis de préciser la date de mise en place de l'axe Tonnerre – Avrolles, portion nouvelle de la voie Dijon – Sens. Elle pourrait ne pas être antérieure à la fin du I^er^ siècle apr. J.-C., comme le laisserait entendre l'absence de mobilier antérieur à cette date sur l'agglomération et dans les premiers remblais de la voie (Delor 1993, p. 39 ; Delor *et al.* 2002, p. 425 1*).

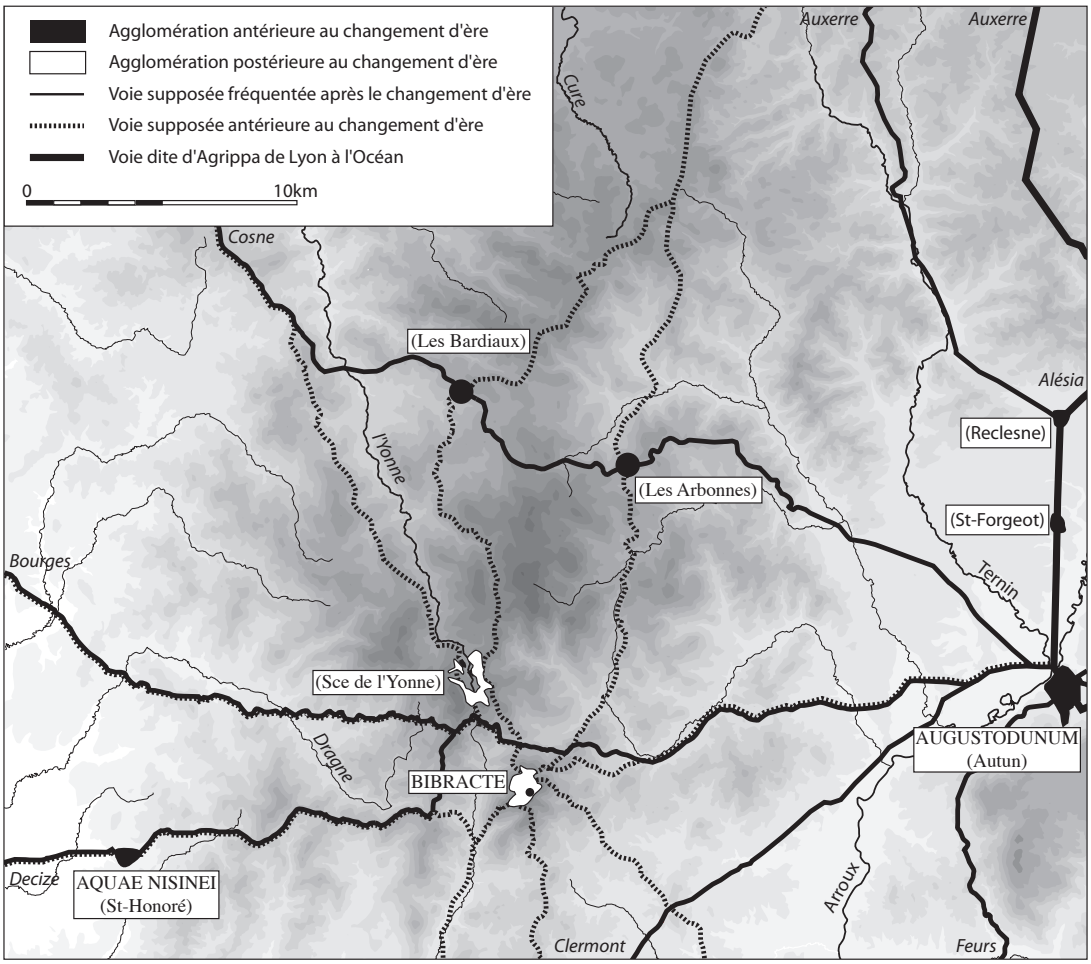
C'est encore le cas de la voie Troyes – Orléans par Sens, coupée à Vulaines (Kasprzyk 2007) et à Saint-Valérien. Sa structure est plus modeste que celles des voies appartenant au réseau d'Agrippa et sa mise en place semble postérieure (vers le milieu du I^er^ siècle apr. J.-C. à Saint-Valérien, fouille Hévéa inédite). D'autres sont probablement encore plus tardives. Le développement de la petite agglomération potière de Domecy-sur-Cure, au sud de l'Yonne, sur un axe partiellement recalibré, ne semble pas antérieur au début du II^e^ siècle.

Il semble donc que la création de nouveaux axes, complétant ou doublant le réseau préexistant, ait été menée en plusieurs étapes. La plus ancienne semble bien remonter à la période augustéenne et contribue à drainer largement le Rhin d'une part, la capitale des Gaules et les rives de la Manche d'autre part. Pourtant de nouvelles routes sont encore tracées par la suite, qu'elles soient secondaires (Sens – Alésia) ou reliant des capitales de cité (Orléans – Troyes par exemple). Pourtant, certains axes, comme par exemple celui de Langres à Naix, reliant deux des principales villes de cette région, conserveront jusqu'à l'Antiquité tardive un tracé sinueux, rechargé et remanié à de nombreuses reprises (Thévenard *et al.* 1996, p. 83). Cette voie livre d'ailleurs des milliaires dont le plus ancien remonte à Claude (Lannes : Thévenard *et al.* 1996, p. 242).

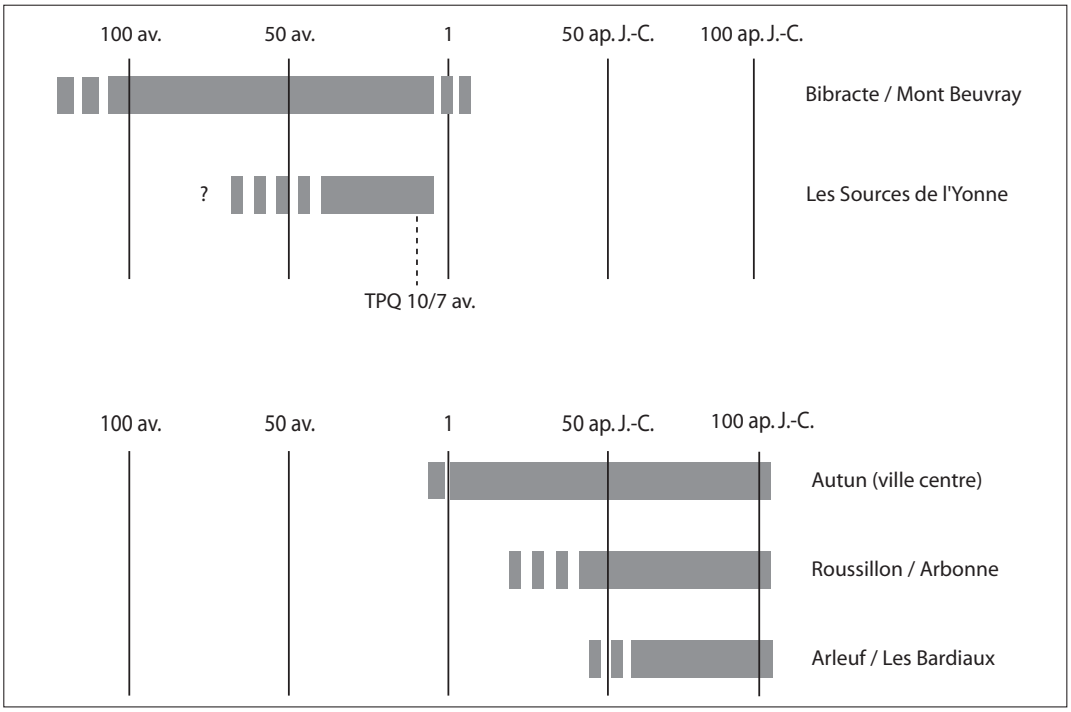
Cette évidence souligne que les travaux visant à compléter et à rationaliser le réseau de circulation en Gaule ne participent pas d'un plan initial unique. La latitude d'intervention des autorités romaines, limitée dans le cadre des cités de la Gaule du nord qui conservent l'essentiel de leurs prérogatives dans la réorganisation d'Agrippa, a certainement compliqué la chose. Contrairement à d'autres travaux similaires dans le monde romain (Laurence 1999 ; Chouquer 1996), la mise en place de ce réseau de "super-routes" ne se fait pas dans un cadre lié à la colonisation. Il faut souligner le fait qu'aucun travail d'arpentage ou de cadastration, lié ou non au tracé de ces voies, n'a été mis



4. Évolution de l'agglomération routière de Chamvres-Joigny d'après Müller et Violot 1991.



5. Les conséquences du déplacement de la capitale des Éduens de Bibracte à Autun sur le réseau routier environnant.



6. Chronologie des agglomérations routières des environs de Bibracte/ Autun d'après les prospections récentes.

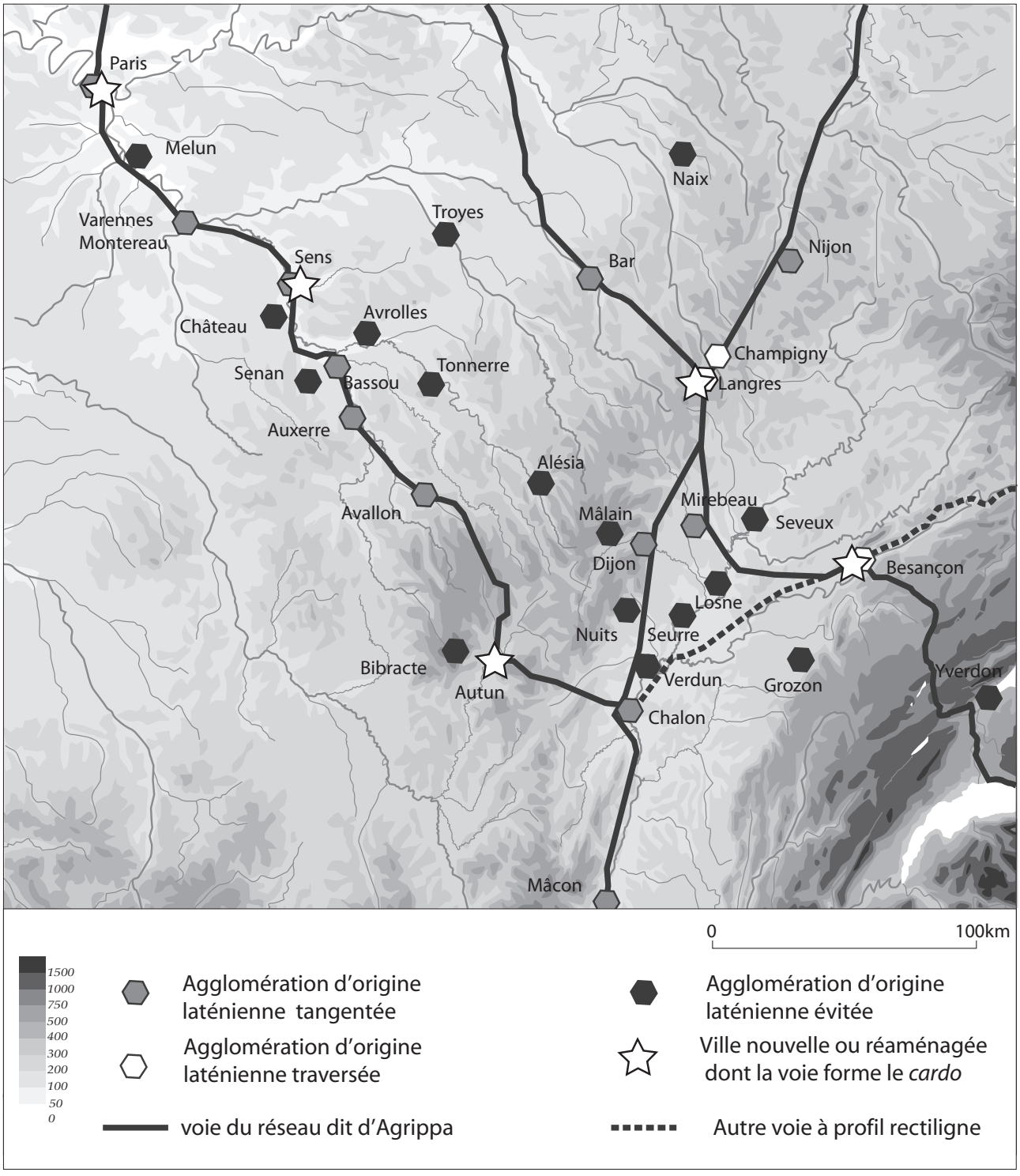
en évidence dans toute la région qui nous occupe (voir les opinions contraires de G. Chouquer 2009, p. 235-238 et 267). Cela n'est d'ailleurs pas étonnant en l'absence de déduction coloniale. Les multiples fouilles confirment *a contrario* une continuité des systèmes de peuplement et d'organisation des territoires, qui rend d'autant plus exceptionnelles les quelques voies que nous venons de décrire plus haut. Si la première vague de percement, que nous datons de l'époque augusto-tibérienne, a une envergure provinciale, les travaux suivants sont plus sûrement à l'initiative des "autorités" locales, à l'exemple de la nouvelle voie de Sens au Val de Saône, dont le tracé n'est recalibré et rectiligne que dans sa traversée du territoire lingon.

L'IMPACT DE LA CONSTRUCTION DE NOUVELLES VOIES SUR L'ORGANISATION DU TERRITOIRE

La mise en place de la nouvelle voie de Chalon à l'Océan par Autun et Sens, antérieure ou contemporaine de la fondation ou de la restructuration de ces deux capitales de cité, a eu des conséquences importantes sur les réseaux urbains préexistants autant que sur les réseaux routiers secondaires. Ces mutations sont tout particulièrement lisibles autour de Bibracte et d'Autun. Dans cette zone, le nœud routier irrigant Bibracte a été partiellement identifié à partir d'observations de terrain et de fouille. L'une des principales routes, qui permet de rejoindre le bassin de l'Yonne et celui de la Loire, quitte l'*oppidum* vers le nord, où elle doit franchir le col des sources de l'Yonne. Cette contrainte, autant que les difficultés de cette première portion de parcours, a conduit au développement, progressif mais sans équivalent, d'une autre agglomération d'environ 120 hectares, au col même et à moins de 6 kilomètres de Bibracte (ill. 5). Reconnue par de multiples fouilles et sondages (Haupt, Klenner 2007 ; Haupt *et al.* 2007), elle présente une activité artisanale intense sur une période d'occupation très ramassée et bien documentée (de 50 à 10 av. J.-C., ill. 6). Elle est entièrement abandonnée (en dehors d'un sanctuaire) au même moment que Bibracte, l'axe qui la dynamisait devenant marginal. Le développement d'Autun va, quant à lui, activer de nouveaux axes, en particulier celui qui franchit le *col des Pasquelins* pour rejoindre, lui aussi, les vallées de l'Yonne et de la Loire (ill. 5). C'est là que, de part et d'autre du col, deux nouvelles agglomérations vont apparaître, révélées par des fouilles anciennes (Arleuf *Les Bardiaux*, Olivier 1984) et des prospections terrestres et géophysiques récentes (Roussillon-en-Morvan, *Les Arbonnes*, Kasprzyk, Nouvel à paraître). Elles se développent au cours de la première moitié du I^er^ siècle apr. J.-C., sous l'influence de l'accroissement du trafic.

Lors de la mise en place de l'axe de Lyon à la Moselle, ses constructeurs ont manifestement relié les grandes agglomérations préexistantes, connues grâce à l'archéologie ou mentionnées par César, à savoir du sud au nord Lyon, Mâcon, Chalon, Langres ou Metz. Toutefois, le tracé des voies que nous nous permettons d'attribuer au réseau planifié par Agrippa laisse généralement de côté la totalité des villes secondaires d'origine laténienne, ne cherchant à relier que celles qui ont été choisies comme capitales de cité. L'examen de la portion entre Chalon et Metz ou entre Autun et Sens laisse de côté l'essentiel des agglomérations laténiennes de la région (Nuits-saint-Georges, Dijon, Nijon pour l'une, Bibracte, Avallon, Senan, Bonnard ou Avrolles pour l'autre ill. 7). La voie de Chalon à Besançon laisse aussi Verdun-sur-le-Doubs, Losne et Seurre largement au nord. Dans plusieurs cas, comme à Avallon, Mirebeau ou Bonnard, la voie tangente les agglomérations sans les traverser, contribuant, par la suite, à en modifier profondément la structure (Nouvel, Kasprzyk 2007 ; Kasprzyk, Nouvel 2010). À Avallon, l'occupation laténienne a été repérée sur l'éperon dominant le Cousin. La construction de la voie, quelques centaines de mètres au nord, va contribuer à déplacer le centre de gravité de l'occupation vers le nord par le développement de vastes nécropoles dans des espaces jusqu'alors vierges d'occupation (Nouvel, Kasprzyk 2007, fig. 5, p. 63). Un phénomène similaire a été observé à Bassou/ *Bonaritum*. La voie, tracée quelques centaines de mètres à l'ouest de la bourgade, attirera progressivement son développement au cours de l'époque gallo-romaine.

Sur son trajet, la voie Chalon – Sens laisse largement de côté l'agglomération de Senan (qui apparaît pourtant comme l'une des agglomérations les plus dynamiques de cette zone avant la période augustéenne) et surtout l'ancienne capitale des Éduens, Bibracte. La création même d'Autun, en lieu et place de Bibracte, peut d'ailleurs être considérée comme l'une des conséquences les plus importantes de la mise en place de ce nouveau réseau. Implantée trop à l'ouest, dans une région très montueuse, la ville protohistorique ne pouvait être atteinte par l'ouvrage. S'éloignant largement à l'ouest du tracé le plus direct reliant Chalon au Bassin parisien, la voie de l'Océan fait cependant



7. Le tracé des voies du réseau d'Agrippa et le réseau urbain préexistant.

un large détour pour atteindre la plaine de l'Arroux, où fut fondé Autun. Ce choix a contraint les ingénieurs à franchir, plus au nord, les marges orientales du Morvan, alors que le tracé plus direct, emprunté aujourd'hui par la Nationale 6, leur aurait permis d'éviter ces difficultés. C'est donc bien volontairement qu'ils ont consenti à ce détour.

La mise en place de ces axes nouveaux dont le caractère perturbateur apparaît clairement dans la présence des fossés d'expropriation, ne se fait pas sans conséquences majeures. Des axes plus anciens, reprenant les mêmes parcours, ont sans nul doute été déclassés. Ils ont été identifiés sur certaines portions de leur parcours. Entre Saulieu et Saint-Moré, un chemin sinueux, souvent pris pour la voie de Chalon à Auxerre, suit une direction similaire. Recoupé à sept endroits par les agents voyers du département de l'Yonne (Nouvel 2008), il présente des caractères similaires aux autres voies secondaires de la région.

Plus au nord-ouest, entre Avallon et Sermizelles, la voie apparaît jalonnée de nécropoles protohistoriques et se suit, grâce à une série de clichés aériens et de coupes des agents voyers, jusqu'au confluent de l'Yonne et de la Cure (Nouvel 2009). Contrairement à la nouvelle voie militaire, elle emprunte des parcours de crête et les vallées principales. De même, la construction d'une portion nouvelle sur l'axe Dijon – Sens a vraisemblablement déclassé un axe antérieur entre Tonnerre et Avrolles, ici encore révélé par la prospection aérienne et suivant le large méandre de la vallée de l'Armançon (Nouvel 2007, p. 21).

Enfin, on observe un lien évident entre le tracé de ces nouveaux axes et le développement d'un grand nombre d'agglomérations nouvelles au cours du Haut-Empire (ill. 7 ; Kasprzyk, Nouvel 2010). Les agglomérations sans antécédents laténiens sont pour l'essentiel implantées sur les portions de voies nouvelles. Elles nous sont souvent connues par les itinéraires de la fin de l'Antiquité. Ce phénomène concerne aussi bien les deux grands itinéraires décrits ci-dessus (voie de Chalon au Bassin parisien et Dijon – Sens), que les portions nouvelles d'axes secondaires (voie Sermizelles – Nevers par exemple, avec l'agglomération potière de Domecy-sur-Cure) ou la voie de la Loire (développement *ex nihilo* de Nevers au gué de la Nièvre à partir de l'époque augusto-tibérienne). L'étude plus précise du cas de Chamvres-Joigny *Les Grands-Malades/ Le Cheminot*, présenté ci-dessus, permet de mieux approcher les phénomènes qui permettent leur genèse. Sur ce site (ill. 3), le creusement des fossés externes est immédiatement suivi de l'installation d'un potier, utilisant son talus pour creuser son alandier (Delor 1991). Il sera bientôt rejoint pas une multitude d'artisans (céramistes, bouchers, tabletiers et surtout métallurgistes) qui formeront une petite agglomération routière, de part et d'autre du gué du Tholon (Delor *et al.* 2002, p. 431-432). Un phénomène similaire a pu être mis en évidence sur le site de Jaulges/ Villiers-Vineux (Yonne), où une agglomération artisanale, devenue au III^e^ siècle l'une des principales exportatrices de produits céramiques des Gaules, s'est générée, au milieu du I^er^ siècle, de part et d'autre de l'axe Dijon-Sens nouvellement créé (Delor *et al.* 2002, p. 338-340 ; Nouvel 2004a, p. 180-181 et t. II, site 89205-01).

Ces habitats groupés, plus ou moins importants, se développent généralement aux passages à gué ou aux petits cols. L'examen toponymique indique d'ailleurs que les noms de ces agglomérations nouvelles sont généralement formés de termes romains et prennent le nom de la rivière auprès de laquelle elles se sont développées. On notera ainsi, sur le tableau ill. 8 l'adéquation entre les noms d'agglomérations antiques sans antécédent laténien et les rivières sur lesquelles elles sont installées.

CONCLUSION

Les données archéologiques du nord-est de la France, essentiellement livrées par l'accroissement des prospections aériennes et des fouilles préventives, permettent de renouveler la réflexion concernant la romanisation progressive des infrastructures routières.

Celle-ci est en premier lieu illustrée par la construction de nouveaux axes, datables de la période augusto-tibérienne, contemporains ou précédant la mise en place des capitales de cité de l'est de la Gaule. Ce nouveau réseau permet de rejoindre l'Océan et le Rhin, en un ou plusieurs points, à l'aide de routes provenant soit de Lyon, soit directement d'Italie. Ce schéma directeur augustéen constitue une certaine rupture avec les modes de construction antérieurs, qui tient en premier lieu au tracé lui-même, formé de portions rectilignes. Leur tracé, au milieu des propriétés et des accidents du terrain, nécessita d'une part l'expropriation des riverains et, d'autre part, la mise en œuvre de travaux d'ingénierie que seuls maîtrisaient alors les arpenteurs militaires. Les marques de cet apport sont encore visibles sur les voies qui parcourent l'est des Gaules.

NOM ANTIQUE	NOM ACTUEL	RIVIÈRE FRANCHIE
Voie C2		
?	Palleau	Dheune
Vidubia	Vouges	Vouges
?	Norges	Norges
Tilena	Til-Châtel	Tille
?	Vaux-sous-Aubigny	Badin
?	Longeau	Vingeanne
Voie E4		
?	Champigny-lès-Langres	origine laténienne
?	Changey	Amance
?	Lénizeul	
?	Rangecourt	
Mosavicus	Meuvy	Meuse
Noviomagus	Nijon	néant
?	Pompierre	Mouzon
?	Neufchâteau	Mouzon
Solimariaca	Soulosse-sous-St-Élophe.	Vair
Voie F1		
?	Mellecey	origine laténienne
?	Dennevy	Dheune
Siduoloco	Saulieu	néant
?	Ste-Magnance	Romanée
?	Celse	Celse
Aballo	Avallon	origine laténienne
?	Bouchat	Bouchet
?	Voutenay	Bouche
Cora-Vicus	Saint-Moré	Cure
Bacerna	Bazarnes	Yonne
?	Vincelles	Genotte
Autessiodurum	Auxerre	Vallan
Bonaritum	Bonnard	origine laténienne
?	Chamvres/ Joigny	Tholon
?	Le Péage	Vrin
?	St-Julien	Ocques
?	Villeneuve-sur-Yonne	St-Ange
?	Pont-sur-Yonne	Yonne
Voie E1		
Lousonna	Lausanne	Flon
Urba	Orbe	Orbe
Ariolica	Pontarlier	Arlier
Filo Musiaco	Nods	néant
Voie E2		
?	Dammartin-Marpain	néant
Pons Ariola	Pontailler-sur-Saône	Saône/ Arar
?	Mirebeau-Oisilly	néant
?	Dapierre-Fontenelle	Bèze
?	Isôme	néant
Voie F1		
Cabilonum	Chalon	origine laténienne
Pons Dubris	Pontoux	Doubs
?	St-Aubin-Choisey	Sablonne
?	Tavaux	Cleux
?	Dôle	néant
Crucinae	Rochefort-sur-Nenon	Nenon
?	Lavans-lès-Dole	Arne
?	Ranchot	Hyombre
?	Saint-Vit	néant
Voie de la Loire		
Nibernum	Nevers	Nièvre
Vicus Masava	Mesves	Mazou

8. Le nom de quelques agglomérations fondées le long des nouvelles voies romaines.

Par la suite d'autres axes furent encore tracés *ex nihilo*, au moins jusqu'à la fin du Ier siècle apr. J.-C. (par exemple en rive droite de la Loire, entre Troyes et Orléans ou encore Sens et Alésia). Si on y reconnaît encore l'impact de la force publique, elle peut être plus locale dans ces étapes postérieures.

Si la période postérieure à la conquête est bien marquée par la mise en place de nouvelles routes, mettant en œuvre une ingénierie et des modes de construction jusque-là inusités, cela ne signifie pas le remplacement total d'un système antérieur. Les quelques voies nouvelles, somme toute peu nombreuses dans l'est de la Gaule, restent largement minoritaires. Le réseau laténien préexistant forme certainement l'ossature de la grande majorité des axes durant toute l'époque romaine. Les mutations et la nature des réhabilitations qui touchent ce réseau ne peuvent pas encore être mesurées dans l'état actuel de nos connaissances. Les données disponibles nous empêchent, pour une bonne part, de confronter les modes de constructions propres aux routes laténiennes à ceux qui sont caractéristiques de l'époque impériale. Cela tient essentiellement au fait que la presque totalité des axes sondés ces dernières années (en particulier en Champagne) a subi une réfection profonde, sinon totale, de leur structure au cours des premiers siècles de notre ère. Les réaménagements ambitieux de la voie de Langres à Naix ou de la voie de Besançon à Langres, bien documentés par les recherches anciennes (Thélier 1977), confirment d'ailleurs que la réorganisation des infrastructures routières pouvait passer alternativement par la création de routes nouvelles ou par le recalibrage d'axes préexistants. Ces travaux, qui ont pu débuter avant même la conquête, se sont certainement poursuivis tout au long de l'Antiquité.

Quoi qu'il en soit et quels qu'aient été leurs objectifs, ces différentes campagnes de réhabilitation et de création font passer le réseau protohistorique, local et utilitaire, à une organisation logistique qui dépasse le simple cadre de la *civitas*. La mise en place des axes, en particulier ceux du réseau dit d'Agrippa, contribua à renforcer la hiérarchisation du réseau urbain de ces régions. On doit même être frappé de la rigueur du schéma directeur qui associe dans une vision d'ensemble le réseau de capitales de cités et la mise en place des infrastructures routières.

Parmi les agglomérations, certaines furent favorisées (Auxerre et Chalon : Nouvel, Kasprzyk 2010), d'autres délaissées à terme (Bibracte, Alésia), contribuant à largement remodeler l'organisation spatiale de ces régions. Enfin, le développement de nouveaux flux contribua au développement de nouveaux habitats groupés, plus ou moins importants selon les lieux. C'est là certainement la poursuite d'un processus continu mais qui semble connaître, d'après les données archéologiques, un dynamisme tout particulier au cours de la période julio-claudienne.

BIBLIOGRAPHIE

Barral *et al.* 2002 : BARRAL (Ph.) GUILLAUMET (J.-P.) NOUVEL (P.). — Le territoire des Éduens d'après les dernières découvertes. *In* : GARCIA (D.), VERDIN (F.) dir. — *Territoires celtiques, espaces ethniques et territoire des agglomérations d'Europe occidentale*. Actes du XXIVe congrès de l'AFEAF, Martigues, 1er au 4 juin 2000. Paris : Errance, 2002, p. 271-296.

Bonnamour 2000 : BONNAMOUR (L.). — Les ponts romains de Chalon-sur-Saône, étude préliminaire de la pile n° 3. *Gallia,* 57, 2000, p. 273-306.

Bourquene 2000 : BOURQUENE (N.). — Contribution à l'étude de l'occupation du sol dans les campagnes du Doubs à l'époque gallo-romaine, Besançon : université de Franche-Comté, 2000, 2 vol. (Mémoire de DEA).

Cellard, Tripier 2009 : **CELLARD (E.), TRIPIER (A.).** — Le mobilier de *Ludna*/ Saint-Georges-de-Reneins (Rhône) : la céramique de la première fréquentation romaine de l'agglomération (Auguste-Tibère). *In :* RIVET (L.), SAULNIER (S.) dir. — *Actes du congrès de Colmar, 21-24 mai 2009.* Marseille : Société française pour l'étude de la céramique antique en Gaule, 2009, p. 325-344.

Chassignet 2007 : CHASSIGNET (Ph.). — *Les voies romaines en Côte-d'Or, un regard sur le réseau routier entre les capitales des Sénons, des Lingons, des Éduens et des Séquanes*, Dijon : université de Bourgogne. 2007, 2 vol. (Mémoire de Master 1).

Chassignet 2009 : CHASSIGNET (Ph.). — Les voies romaines en Côte-d'Or, un état des lieux. *In* : ***Provost 2009a**, p. 292-305.

Chevallier 1997 : CHEVALLIER (R). — *Les voies romaines*. Paris : Picard, 1997.

Chouquer 1996 : CHOUQUER (G.) dir. — *Les formes du paysage, t. 2, Archéologie des parcellaires.* Actes du colloque d'Orléans, mars 1996. Paris : Errance, 1996 (Coll. Archéologie Aujourd'hui).

Cloppet 1996 : CLOPPET (C.). — *Le système routier gallo-romain entre Rhône, Loire et Rhin. Tracé, structure, monuments.* Strasbourg ; ANRT : université de Strasbourg ; Lille, 1996, 3 vol. (Thèse de 3e cycle).

Collart 2007 : COLLART (J.-L.). — Au Bas-Empire, la capitale des *Viromandui* se trouvait-elle à Saint-Quentin ou à Vermand ? *In :* ***Hanoune 2007**, p. 349-393.

Collectif 1983 : *Les voies anciennes en Gaule et dans le Monde romain occidental*. Actes du colloque, Paris, École Normale Supérieure, 5-6 juin 1982. Paris : École Normale Supérieure, 1983 (Caesarodunum ; XVIII).

Cüppers 2001 : CÜPPERS (H.). — Die Römerbrücken. *In* : Kuhnen (H.P.) dir. — *Das römische Trier*. Stuttgart : Theiss, 2001, p. 158-165 (Führer zu archäologischen Denkmälern in Deutschland ; 40).

Debatty 2004 : DEBATTY (B.). — Une dédicace à Caius César découverte à Sens (*CIL*, XIII, 2942). Hypothèses sur la nature du support de l'inscription. *Cahiers du Centre Gustave-Glotz*, XV, 2004, p. 382-383.

Delor-Ahü, Labaune 2003 : DELOR-AHÜ (A.) LABAUNE (Y.). — Un contexte augustéen à Autun (Saône-et-Loire) ? Le mobilier de la cave 537. *In* : RIVET (L.) dir. — *Le mobilier céramique du IIIe siècle dans la cité de Vienne et à Lyon ; Actualité des recherches céramiques.* Actes du congrès de Saint-Romain-en-Gal (2003). Marseille : Société française pour l'étude de la céramique antique en Gaule, 2003, p. 269.

Delor 1991 : DELOR (J.-P.). — L'atelier céramique gallo-romain de Joigny-Chamvres, les Grands Malades. *Bulletin de la Société d'Histoire du Canton de Villeneuve-sur-Yonne,* 17, 1991, p. 3-10 (Études Villeneuviennes ; 17).

Delor 1993 : DELOR (J.-P.). — *Au long des voies romaines de l'Yonne. Musée d'Art et d'Histoire d'Auxerre*. Auxerre : Réunion des musées d'Auxerre, 1993.

***Delor *et al.* 2002**.

Demarez, Othenin-Girard 1999 : DEMAREZ (J.-D.), OTHENIN-GIRARD (B.) dir. — *Une chaussée romaine avec relais entre Alle et Porrentruy*. Porrentruy : Société jurassienne d'émulation, 1999, 255 pages (Cahier d'archéologie jurassienne ; 8).

Demierre 2007 : DEMIERRE (M.). — *Étude du mobilier métallique du col des Étroits*. Rapport remis à l'Archéologie cantonale vaudoise. Lausanne : UNIL, 2007.

***Denajar 2005.**

Deyber 2009 : DEYBER (A.). — *Les Gaulois en guerre : stratégie, tactiques et techniques, essai d'histoire militaire (IIe-Ier siècles av. J.-C.)*, Paris : Errance, 2009.

Faure-Brac 2002 : FAURE-BRAC (O.). — Les voies de communication en Haute-Saône à l'époque romaine. *In :* ***Faure-Brac 2002**, p. 61-66.

Faure-Brac 2006 : FAURE-BRAC (O.). — Les voies de communication à l'époque romaine dans le département du Rhône. *In* : ***Faure-Brac 2006**, p. 75-81.

Frascone 1999 : FRASCONE (D.). — *La voie de l'Océan et ses abords, nécropoles et habitats gallo-romains à Lyon Vaise*. Lyon : ALPARA, 1999 (Documents d'Archéologie en Rhône-Alpes [DARA] ; 18).

Frézouls 1988 : FRÉZOULS (E.). — Strabon et les voies d'Agrippa. *Ktèma*, 13, 1988, p. 275-284.

Garcia-Arguelles 2007 : GARCIA-ARGUELLES (N.). — *Les voies gallo-romaines en Champagne méridionale. Troyes et ses environs*. Troyes : Éditions de la Maison du Boulanger, 2007.

Gelot 2006 : GELOT (A.). — Faux-Vésigneul. *In* : REDDÉ (M.), BRULET (R.), FELLMANN (R.), HAALEBOS (J.K.), SCHNURBEIN (S. von) dir. — *L'architecture de la Gaule romaine. Les fortifications militaires*. Paris ; Bordeaux : Maison des Sciences de l'Homme ; Ausonius, 2006, p. 277-278 (Documents d'Archéologie Française [DAF] ; 100).

Goudineau 1990 : GOUDINEAU (Chr.). — *César et la Gaule*. Paris : Errance, 1990.

Goudineau 1998 : GOUDINEAU (Chr.) dir. — *L'année terrible*. Paris : Archéologie nouvelle, 1998 (Hors série de L'archéologue ; 1).

Gras 1958 : GRAS (P.). — La voie romaine de Chalon à Langres est-elle une voie d'Agrippa ? *Annales de Bourgogne*, 1958, p. 160-167.

***Grenier 1934**.

Guinchard 1990 : GUINCHARD (P.). — *La voie romaine de Besançon à Pontarlier et à l'Helvétie et son environnement archéologique*. Besançon : université de Franche-Comté, 1990 (Mémoire de maîtrise).

Haupt, Klenner 2007 : HAUPT (P.), KLENNER (I.). — Die Caesarisch-augusteische Besiedlung im Umfeld des Oppidums Bibracte (Burgund, Frankreich), Neue Erkenntnisse zur Umgebung einer spätkeltischen Stadt und der Veränderungen an der frühen Kaiserzeit. *Archäologische Nachrichtenblatt*, 12/3, 2007, p. 257-260.

Haupt *et al.* 2007 : HAUPT (P.), KLENNER (I.) SCHÖNFELDER (M.). — Prospektionen im Umfeld des Oppidums Bibracte (Burgund). *Archäologische Korespondenzblatt*, 37/3, 2007, p. 409-419.

Izri 2009 : IZRI (St.). — *Circulation et usage de la monnaie en Gaule du Nord-est. Analyse de représentativité des ensembles monétaires et caractérisation de faciès types de site*. Besançon : université de Franche-Comté, 2009 (Mémoire de Master II).

***Joly 2001.**

Jullian 1923 : Jullian (C.). — *Histoire de la Gaule*, 2. Paris, 1920-1926 (réédition 1993).

Kasprzyk, Nouvel 2010 : KASPRZYK (M.), NOUVEL (P.). — *Du val de Saône au nord-ouest de la Gaule. Le passage du Morvan de la fin de la Protohistoire au haut* . *In* : GUILLAUMET (J.-P.), LE BIHAN (J.-P.) dir. — *Lieux de passages et passages obligés*. Actes du Colloque d'Ouessant, septembre 2007. Quimper : Publications de la ville de Quimper, 2010.

Laurence 1999 : LAURENCE (R.). — *The roads of Roman Italy, mobility and cultural change*. Londres : Routledge, 1999.

Nimal 1994 : NIMAL (P. de). — *La voie aquitanique d'Agrippa de Lyon à Saintes*. Paris : université de Paris IV, Paris-Sorbonne, 1994 (Thèse de 3e cycle).

Luginbühl 2011 : LUGINBÜHL (Th.) dir. — *Premier diagnostic sur les aménagements protohistoriques et antiques du Col des Étroits, Rapport sur la campagne de fouilles UNIL - UNIGE - UNINE de 2008*. Rapport à l'archéologie cantonale vaudoise. Lausanne : UNIL, 2011.

Maligorne 2008 : MALIGORNE (Y.). — Décor architectonique et datation de la tombe monumentale de Faverolles (Haute-Marne). *Bulletin de la Société Archéologique Champenoise*, 4, 2008, p. 60-73.

Nouvel 2004 : NOUVEL (P.). — XII, Les voies protohistoriques. *In :* BARAY (L.) dir. — Archéologie aérienne dans l'Yonne. Saint-Cyr-sur-Loire : Alan Sutton, 2004, p. 106-109.

Nouvel 2008 : NOUVEL (P.). — Les voies romaines de l'Avallonnais, apport des études récentes, *Bulletin de la Société d'Études d'Avallon*, 83, 2007 (2008), p. 19-33.

Nouvel 2009 : NOUVEL (P.). — La vallée de la Cure à l'époque gallo-romaine : Découvertes anciennes et apports des prospections aériennes et terrestres 1991-2008. *Bulletin de la Société d'Études d'Avallon*, 84, 2008 (2009), p. 14-43.

Nouvel, Kasprzyk 2007 : NOUVEL (P.), KASPRZYK (M.). — Avallon/ Aballo. Origine et développement d'une agglomération secondaire antique, Ier siècle avant notre ère – VIIIe siècle avant notre ère. *Bulletin de la Société d'Études d'Avallon*, 82, 2006 (2007), p. 43-70.

Nowicki 2002 : NOWICKI (P.). — *Occupations gallo-romaines du finage dolois, volume 1 : Facteurs d'implantations et d'organisations paysagères, volume 2 : corpus des structures orientées*, Dijon : université de Bourgogne, 2002 (mémoire de DESS).

Olivier 1987 : OLIVIER (A.). — Les portes. *In* : PINETTE (M.) dir. — *Autun/ Augustodunum, capitale des Éduens*. Catalogue de l'exposition tenue à l'hôtel de ville d'Autun du 16 mars au 27 octobre 1985. Autun : Ville d'Autun, 1987, p. 55-58.

***Pichon 2009.**

Pommeret 2002 : POMMERET (C.) dir. — *Le sanctuaire antique des Bolards à Nuits-Saint-Georges* (*Côte-d'Or*). Dijon : Revue archéologique de l'Est, 2002 (Revue archéologique de l'Est [RAE], supplément ; 16).

***Provost 2009a**.

***Provost 2009b.**

Rebourg 1991 : REBOURG (A.). — Les origines d'Autun. *In :* GOUDINEAU (Chr.), REBOURG (A.) dir. — *Les villes augustéennes de Gaule*. Actes du colloque d'Autun, 6, 7, 8 juin 1987. Autun : Société Eduenne des Lettres, Sciences et Arts, 1991, p. 99-106.

Thélier 1977 : THÉLIER (H.). — La voie romaine de Besançon à Langres d'après les travaux de Matty de la Tour. *In : Transports et voies de communications*. Actes du colloque de l'Association inter-universitaire de l'Est, Dijon 1975. Paris, 1977, p. 27-38.

***Thévenard *et al.* 1996.**

Thévenot 1969 : THÉVENOT (E.). — *Les voies romaines de la cité des Éduens* Bruxelles : Latomus, 1969 (Latomus ; 98).

Walser 1967 : WALSER (G.). — *Die römischen Strassen in der Schweiz, Itinera Romana – Beiträge zur Strassengeschichte des römischen Reiches*. Berne, 1967.

***Walser 1986.**

Weidmann *et al.* 2007 : WEIDMANN (D.), PIGNAT (G.), WAGNER (C.). — *Vue du ciel, Archéologie et photographie aérienne dans le canton de Vaud*. Catalogue d'exposition, Espace Arlaud, 29 septembre 2007-13 janvier 2008. Lausanne : Musée cantonal d'archéologie et d'histoire, 2007 (Document du musée cantonal d'archéologie).

Annexe 1

Mise au jour d'un tronçon de la voie antique Chalon-sur-Saône – Autun

Marie-Noël PASCAL, Benjamin SAINT-JEAN VITUS

Dans le cadre d'un diagnostic d'une durée de cinq jours, réalisé par l'INRAP en octobre 2008, sur une parcelle contiguë à la maison de retraite de Germolles, commune de Mellecey (Saône-et-Loire), à 9 km au nord-ouest de Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire), un tronçon de la voie antique Chalon – Autun a été mis au jour.

L'intérêt de ce diagnostic résidait dans la localisation précise de cette voie, préalablement repérée en 1847 sur une coupe réalisée au lieu-dit *La montée du tirelat* à Chatenoy-le-Royal, commune située entre Chalon et Germolles.

Les vestiges mis au jour sont particulièrement intéressants puisqu'ils permettent de confirmer l'axe supposé de la voie, dont il faut noter l'excellent état de conservation. D'autre part, un certain nombre de structures ont pu être appréhendées aux abords immédiats de l'axe de circulation, certaines clairement antérieures à sa construction. Les données recueillies permettent d'orienter l'axe majeur de voirie sud-est/nord-ouest, parallèlement à l'actuelle route départementale 978 et à environ 20 m au sud de celle-ci.

La chaussée est composée d'une superposition de bandes de roulement empierrées, liées au mortier de chaux (parfois au mortier de tuileau) et lissées en surface sur 6 à 7 m de large. Six états successifs ont été observés sur 1 m de hauteur. À la base, la première bande de roulement prend place sur un radier de préparation fait de pierres posées de chant dans une matrice argileuse ; ce radier est lui-même assis sur une base de gros blocs bruts de carrière, pris eux aussi dans un sédiment argileux compacté. Ce premier état est limité de chaque côté par un alignement de dalles calcaires posées de chant. Le niveau supérieur de la chaussée, pour le dernier état conservé de la bande de roulement, n'est enfoui que de 0,15 à 0,30 m sous la surface actuelle du pré.

Cette partie centrale est encadrée de fossés de différents types, de diverses largeurs et profondeurs, qui se succèdent et se recoupent dans le temps. Ceux-ci paraissent ménagés dans des talus latéraux résultant de gros apports d'argile blanche qui accompagnent chaque état de la bande de roulement. Du côté nord de la voie, la stratigraphie complexe mériterait une analyse plus précise. Du côté sud, les niveaux blancs argileux s'étendent aussi à l'horizontal, formant ce qui ressemble à une bande de circulation de 7 à 10 m au pied de la voie, au-delà des fossés. Récemment, un autre diagnostic quelques kilomètres plus à l'est, avait fait état d'aménagements similaires (Tisserand 2008).

À plus de 10 m au sud de la voie, des murs arasés, 0,40 m à 0,70 m sous la surface actuelle, témoignent de la présence de bâtiments liés à l'un ou l'autre des états de la voie. Parallèlement à la voie, l'un d'eux, large de 0,90 m, peut être restitué au fil des tranchées de sondages sur une longueur de 47 m.

Un deuxième axe de circulation, orienté est-ouest a été découvert au sud de la voie décrite plus haut. Il présente une mise en œuvre plus sommaire : un empierrement d'éclats calcaires pris dans une matrice argileuse sur une épaisseur totale de 0,20 m à 0,25 m. La jonction probable entre ces deux voies, extérieure à l'emprise du diagnostic, n'a pu être observée.

Le mobilier céramique recueilli lors de cette opération témoigne d'occupations réparties au moins de 40/30 av. J.-C., à 60/70 apr. J.-C. En particulier, la voie scelle des structures (sablières, fossés ?) datées du début du règne d'Auguste, voir légèrement antérieures. Nous avons donc ici l'opportunité de dater la mise en place effective de cette voirie, traditionnellement attribuée à Agrippa à partir de 22/21 av. J.-C.

Annexe 2

Tronçon de voie antique à l'est d'Avallon

NICOLAS TISSERAND

Lors d'un diagnostic réalisé en 2008 à l'est de la ville d'Avallon (Tisserand 2008) plusieurs vestiges protohistoriques et antiques ont été découverts parmi lesquels un tronçon de voie qui peut être identifié comme la voie d'Agrippa (ill. 1).

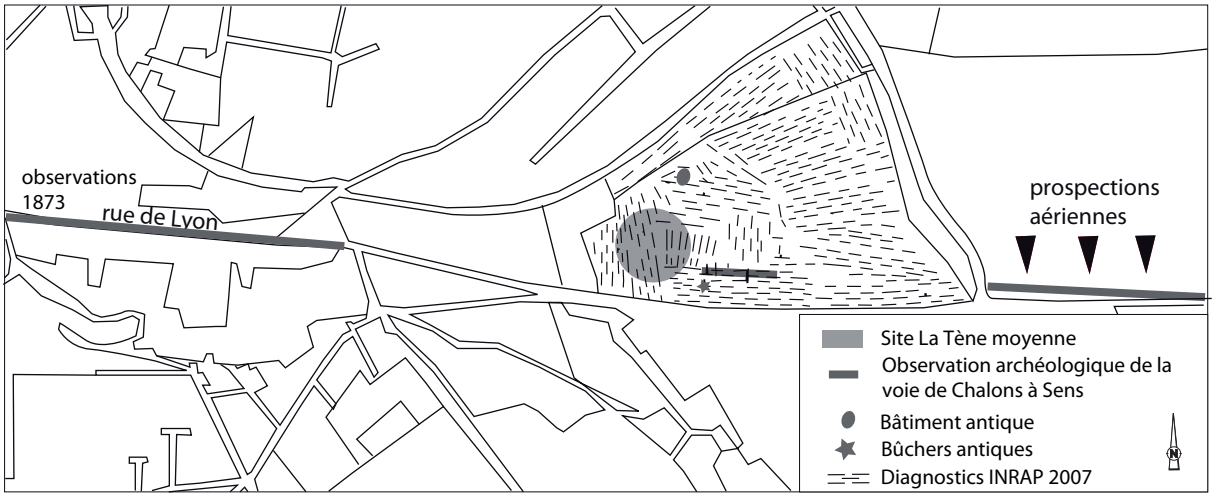
Cette voie n'est réellement conservée que sur 300 m de long environ, dans un micro-vallon qu'elle coupe, mais des traces fugaces permettent de l'attester sur toute la parcelle (blocs erratiques dans certaines tranchées).

Elle a été coupée dans deux sondages (A32 et 34) et dégagée en plan dans un troisième (B43) (ill. 2).Elle est recouverte par 1 m de limons correspondant à des horizons de culture médiévaux ou modernes. Dans son état le mieux conservé elle mesure entre 1,2 et 1,4 m de haut pour une largeur de la bande de roulement d'environ 6,5 m. Dans le sondage A32 la bande de roulement semble avoir été élargie jusqu'à 11 m (ill. 2a), peut être en raison de problèmes hydrauliques.

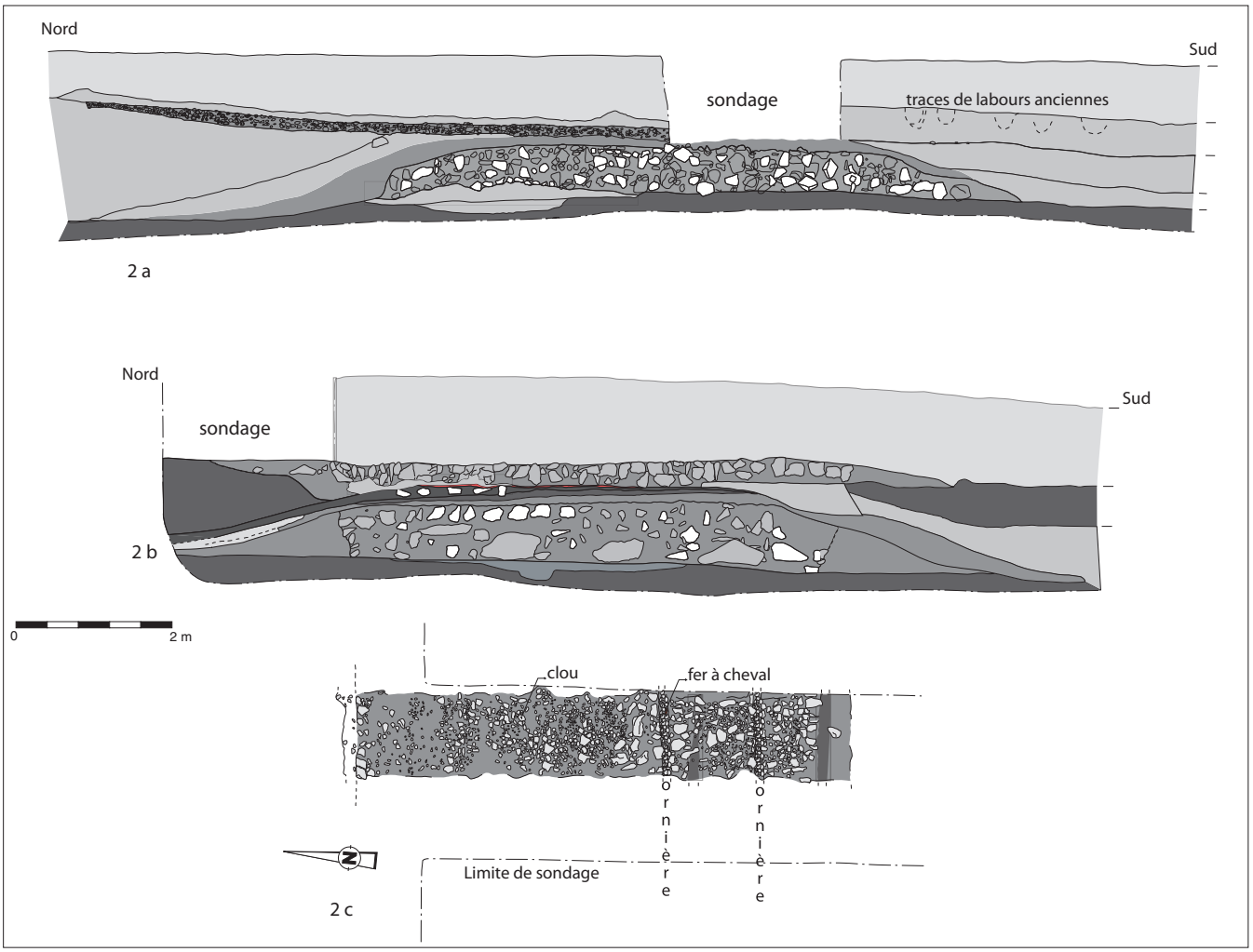
Elle se compose d'un massif à la base dont l'épaisseur varie (entre 0,6 et 0,8 m) mais qui se caractérise par un assemblage très compact de grosses pierres non taillées formant une assise très solide. Certaines de ces pierres mesuraient jusqu'à 1 m de côté (ill. 2b). Le substrat à l'époque antique a dû être en partie décaissé pour installer ce massif de fondation. Au-dessus de ce niveau se trouve, dans les deux cas, un niveau de granit concassé formant un dôme compact dans la partie sommitale et s'étiolant sur les côtés où il est mélangé à des limons. Ce niveau est destiné à niveler la surface du massif. Plusieurs couches successives de ce type sont visibles dans la coupe A34 témoignant probablement de phases de réfections voire peut-être d'un premier état. Enfin un niveau de cailloux calcaires disposés ou non de chant et en partie enchâssés dans le niveau inférieur forme la bande de roulement. Celle-ci, facilement identifiable en plan par la présence d'ornières et la forme "lustrée" ou arrondie des cailloux en surface, est bien limitée de part et d'autre par un alignement de blocs formant une bordure (ill. 2c). Comme nous l'avons signalé, il semble que la bande de roulement ait été élargie dans certaines parties. L'examen stratigraphique de la coupe du sondage A32 montre une bande empierrée d'au moins 4 m conservée sur une épaisseur d'environ 20 cm ne reposant sur aucun massif mais sur une épaisse couche de limons argileux. Il ne s'agit pas d'un effet d'érosion lié à des labours car la structure de cet empierrement est très compacte et homogène. Il s'agit plus probablement d'une extension localisée qui permet de stabiliser les abords de la voie dans un secteur toujours humide. En revanche aucun élément, même stratigraphique, ne permet de dater cet aménagement.

La présence de fossés de limite, caractéristiques de ces grands axes, n'a pu être observée avec certitude et seul un décapage extensif de la zone permettra de vérifier leur existence ou non.

La construction de la voie ne peut pas, dans l'état actuel, être datée précisément mais quelques tessons romains ont été ramassés à l'interface entre les couches marneuses et les premiers niveaux anthropiques. Il semble cependant que cette voie soit au moins antérieure aux bûchers datés du début et de la première moitié du I^{er} s. apr. J.-C.



1. Plan d'ensemble des sondages et des éléments archéologiques.



2. Plan et coupes de la voie.

Annexe 3

Le segment de la voie d'Agrippa mis au jour à Saint-Moré (Yonne)

STÉPHANE ALIX

Le tronçon de la voie d'Agrippa évoqué a été mis au jour lors d'un diagnostic archéologique mené par l'INRAP, en janvier 2009, sur un terrain (20 x 105 m) situé à moins de 100 m du centre du village de Saint-Moré, dans la vallée de la Cure (Yonne). Ces données sont issues d'un diagnostic et ne sauraient prétendre apporter plus qu'un premier aperçu des vestiges et de leur chronologie (Alix 2009). Suite au diagnostic, des fouilles préventives doivent être réalisées (ill. 1).

Les vestiges appartiennent majoritairement à des bâtiments de l'agglomération antique de Saint-Moré ("*Cora Vicus*"). Ils sont implantés en bordure de la voie d'Agrippa qui traverse perpendiculairement la partie nord de la parcelle. Ils en sont séparés par un espace de circulation ouvert (trottoir en terre battue puis galerie ?), présentant une importante stratification. Au nord-ouest, le bâtiment est limité par un chemin empierré perpendiculaire à la voie. Au sud-ouest, à l'opposé de la voie, le bâti disparaît et l'occupation s'arrête sur un large fossé (tardo antique ?) de même direction que la voie.

Les niveaux les plus anciens semblent dater du début de notre ère (Auguste-Tibère). La plupart des vestiges montrent des éléments chronologiques du Haut-Empire. Au niveau de la voirie la chronologie est plus étendue, avec une continuité d'occupation durant l'Antiquité tardive et le début du haut Moyen Âge.

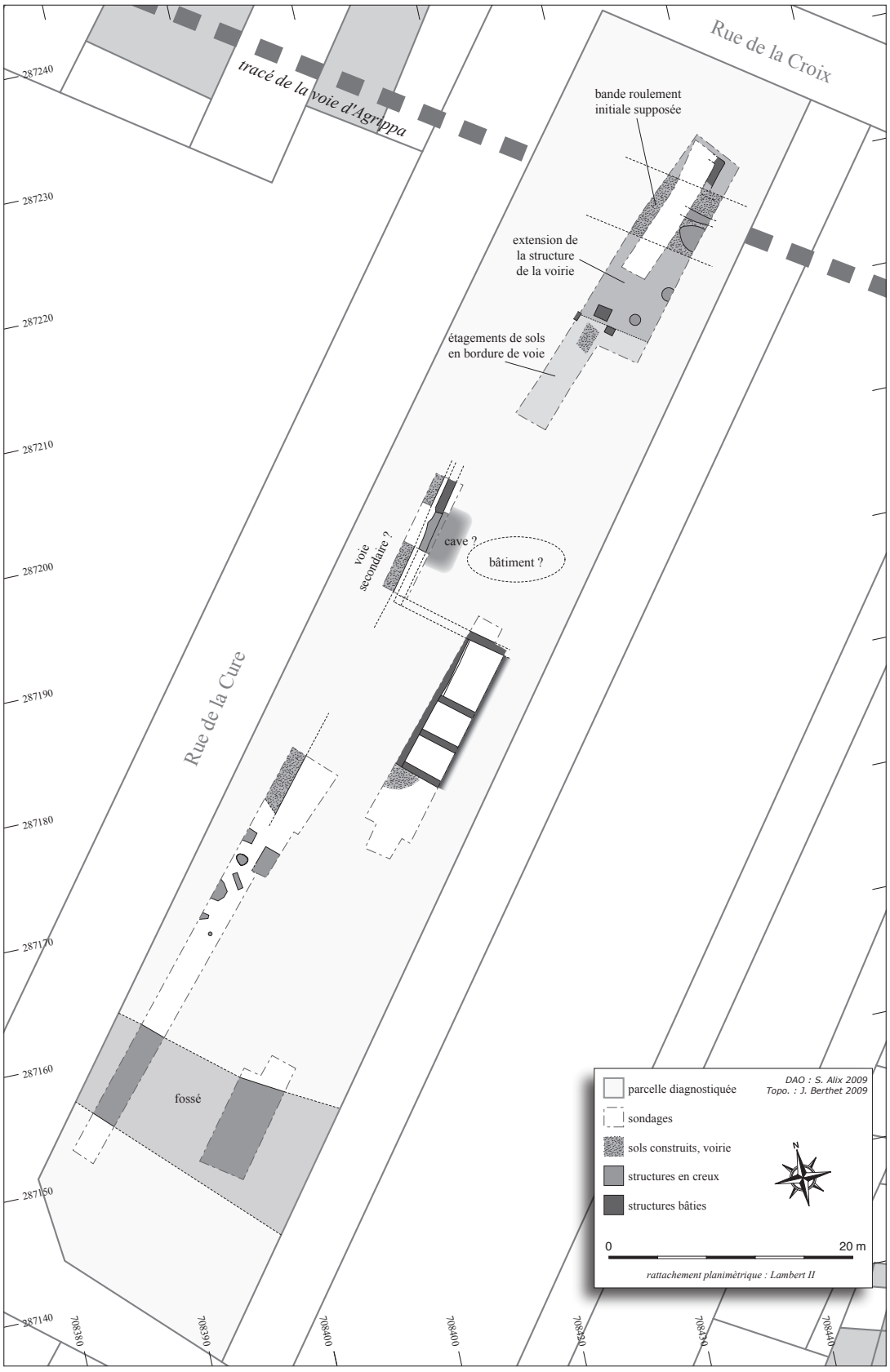
La structure de la voie n'a pas pu être observée sur toute sa largeur. Une coupe partielle permet d'avoir une vision de sa structuration, très proche de celle mise en évidence à Avallon récemment (Tisserand 2009 et ci-dessus). L'assise est installée dans un décaissement (ill. 2). Un massif de blocs calcaires en constitue le noyau (80 cm d'épaisseur), retenu par des remblais latéraux en terre. Une chape constituée de graviers et de sable compactés (épaisseur 30 cm) forme un dôme au-dessus de l'assise. Une deuxième strate, formée de graviers blancs compactés, la recouvre. Son sommet plan accueille une bande de roulement empierrée qui devait atteindre au moins 6 m de large. Elle est constituée d'un blocage compact de pierres calcaires brutes (10 cm à 45 cm) disposées de façon à former une surface plus ou moins plane. Ces différentes strates peuvent être rapprochées des 4 couches de l'architecture théorique attendue sur ce type de voie : soubassement, *rudus*, *nucleus* et *crepido* (Grenier 1934, réed. 1985). Aucun indice ne permet de déterminer si la bande de roulement est celle qui a été mise en place à l'origine, ou si elle a subi des modifications ou réfections importantes. Le seul élément chrono-stratigraphique à notre disposition est constitué par une couche d'occupation de l'antiquité tardive qui s'installe en partie sur un arrachement de la bande de roulement. Quant à la mise en place de la voie, les seuls éléments chronologiques disponibles sont les quelques fragments de céramique datés d'Auguste/Tibère, découverts dans la couche la plus ancienne de l'espace qui borde la voie, peut-être contemporains de sa mise en place.

BIBLIOGRAPHIE

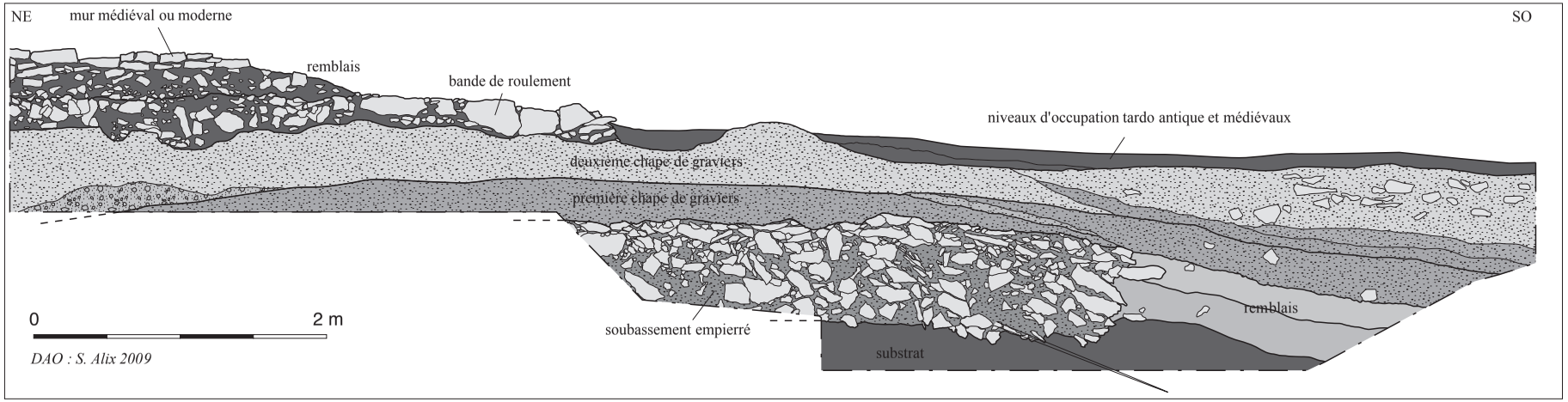
Alix 2009 : ALIX (S.). — *Rue de la Cure, Saint-Moré (89)*, rapport de diagnostic INRAP, remis au SRA Bourgogne, 2009.

***Grenier 1934**.

Tisserand 2009 : TISSERAND (N.). — *Avallon, Les Prés Damoiseau, Sur les Prés au Blanc*, rapport de diagnostic INRAP, remis au SRA Bourgogne, 2009.



1. Plan des fouilles pratiquées à Saint-Moré.



2. Coupe de la voie dégagée à Saint-Moré.