

Les voies romaines en Bourgogne antique : le cas de la voie dite de l'Océan attribuée à Agrippa

Pierre Nouvel

▶ **To cite this version:**

Pierre Nouvel. Les voies romaines en Bourgogne antique : le cas de la voie dite de l'Océan attribuée à Agrippa. 20ème colloque de l'Association Bourguignonne des Sociétés Savantes, Saulieu, 16-17 octobre 2010, Oct 2010, Saulieu, France. pp.9-57. halshs-00819028

HAL Id: halshs-00819028
https://shs.hal.science/halshs-00819028

Submitted on 29 Apr 2013

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 romaines en Bourgogne antique : le cas de la voie dite de l'Océan attribuée à Agrippa.

Pierre Nouvel[1]

Le Val de Saône se trouve être le carrefour naturel de trois axes naturels divergents, en direction des Iles Britanniques (par le Bassin Parisien), de l'Europe du nord et de l'est et des régions méditerranéennes (par la vallée du Rhône, fig. 1). Si le parcours en direction du sud, du nord et de l'est peut se faire sans contrainte majeure, l'accès aux plaines du nord de la France nécessite le franchissement des monts s'étendant de Lyon à Langres. Contrairement à d'autres, les géographes n'ont pas coutume de les considérer comme un massif montagneux à proprement parler. Le bombement qui s'y observe, conséquence de l'orogénèse alpine, parait modeste par rapport à ses voisins jurassiens et cévenol. Ce seuil de Bourgogne, tel qu'il est nommé par les géographes forme pourtant une barrière réelle, contraignant et canalisant le trafic en directions de l'ouest et du nord-ouest. Il s'agit pourtant d'un lieu de franchissement obligé, caractère hérité de l'organisation même du territoire français. La construction de notre espace national a en effet consacré cette diagonale, renforcé par le développement concurrent du Bassin Parisien et du couloir rhodanien.

Le passage le plus court, longeant les marges du Morvan, concentre d'ailleurs aujourd'hui l'essentiel du trafic. Il rassemble, parfois sur quelques kilomètres, un faisceau d'axes stratégiques majeurs (fig. 2) empruntant les passages les plus adaptés :

- Les axes routiers Paris-Lyon que forment l'autoroute A6 et la nationale 6.
- Les chemins de fer, en particulier la ligne PLM (Paris Lyon Marseille, première ligne française mise en service en 1848), et le TGV sud-est (première ligne de ce type mise en service en 1979).
- Les voies fluviales, comme le canal de Bourgogne (premier canal à gabarit mis en service en 1835), sans parler de l'oléoduc centre européen et des lignes électriques THT accroissent son importance économique autant que géographique.

Cette zone rassemble en réalité plusieurs composantes, formant un môle de part et d'autre du Morvan lui -même, massif ancien constituant l'extrémité nord-est du Massif Central. Sa périphérie est marquée par une série de dépressions et de plateaux calcaires plus ou moins relevés au nord, nettement plus déformés à l'est le long de la dépression du Val de Saône (fig. 1).
Le centre de ce complexe, formé par le massif du Morvan, est celui qui se traverse le plus difficilement. Son paysage, caractéristique, est formé d'une succession de croupes aux sommets arrondis et aux pentes raides, séparés par des vallons profondément entaillés par la multitude de ruisseaux. Ces contraintes, de même que la nature spécifique du substrat, limitent plus qu'ailleurs le développement des axes de circulation. L'ensemble du relief est d'ailleurs structuré par une arête centrale, d'axe nord-sud, qui réduit les passages transversaux à des franchissements d'altitudes relativement élevées pour la région. Les cols des *Pasquelins* sur la route Chalon-Nevers -687m- ou col de Saint-Brisson sur la route Saulieu-Nevers, 686m ne sont d'ailleurs empruntés que par des axes relativement secondaires. Toute la zone apparaissait encore au XIX^{ème} siècle comme un pays sans route, fortement enclavé, franchissable uniquement par des chemins de traverse et aux rampes excessives (Petit 1870).
C'est donc tout naturellement que le trafic se trouve, encore aujourd'hui, déporté sur les marges de cette région (fig. 2). Au sud, la dépression du Creusot et du Charollais permet de

[1] Université de Franche-Comté / UMR 6249 chronoenvironnement pierre.nouvel@univ-fcomte.fr

relier facilement le Val de Loire et le Val de Saône, en amont de Mâcon. C'est là un passage obligé entre les monts du Lyonnais et du Beaujolais et le Morvan. Le passage vers le nord et l'ouest, qui nous intéresse ici, nécessite, quant à lui, le franchissement des plateaux calcaires dits de Basse-Bourgogne, formant corniche au dessus de la Saône, depuis Mâcon au sud jusqu'à Langres au nord. Constitués de vastes espaces tabulaires, redressés à leur extrémité orientale et fortement dentelés par l'érosion, ils nécessitent l'emprunt de voies resserrés et à fort dénivelés depuis la plaine de Saône. Les passages de La Rochepot au sud (Nationale 6, 561m) et de Sombernon au nord (586m, Nationale 5), le col de Bessey-en-Chaume (594m) sur l'autoroute A6 Paris-Lyon sont encore aujourd'hui redoutés par les routiers du fait de leur forte pente et de leur enneigement hivernal.

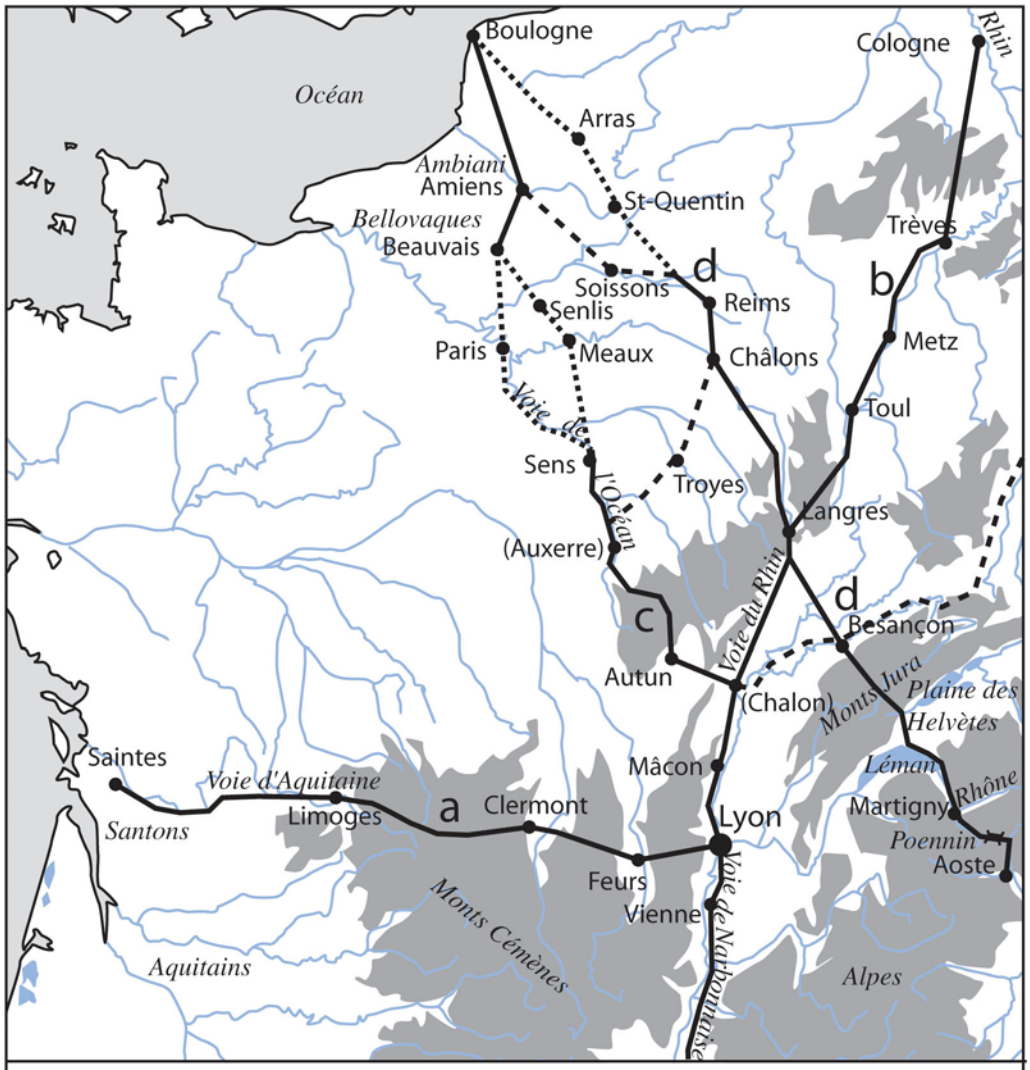


Fig. 1 : Le programme routier attribué à Agrippa : schéma général

Passé cette première barrière, les trafics sont canalisés par les dépressions périphériques (Auxois puis Terre-Plaine) bordant le Morvan à l'est. Plus loin, le voyageur doit encore franchir une succession de cuestas formant autant de barrière à sa progression. Ces corniches, délimitant les différentes auréoles géologiques du Bassin Parisien, barrent le passage depuis la

Loire au sud-ouest jusqu'à Langres au nord est. Leur franchissement peut se faire par une multitude de vallées d'axe sud-est / nord-ouest, depuis l'Aube et la Seine à l'est, jusqu'à l'Armançon, le Serein et l'Yonne à l'ouest. Les trois dernières sont les plus faciles d'accès car elles prennent naissance en Auxois et en Terre Plaine. Les trafics se trouvent alors canalisés, sur une cinquantaine de kilomètres dans ces vallées encaissées, avant de déboucher dans les vastes espaces sans contraintes de la Champagne Crayeuse.

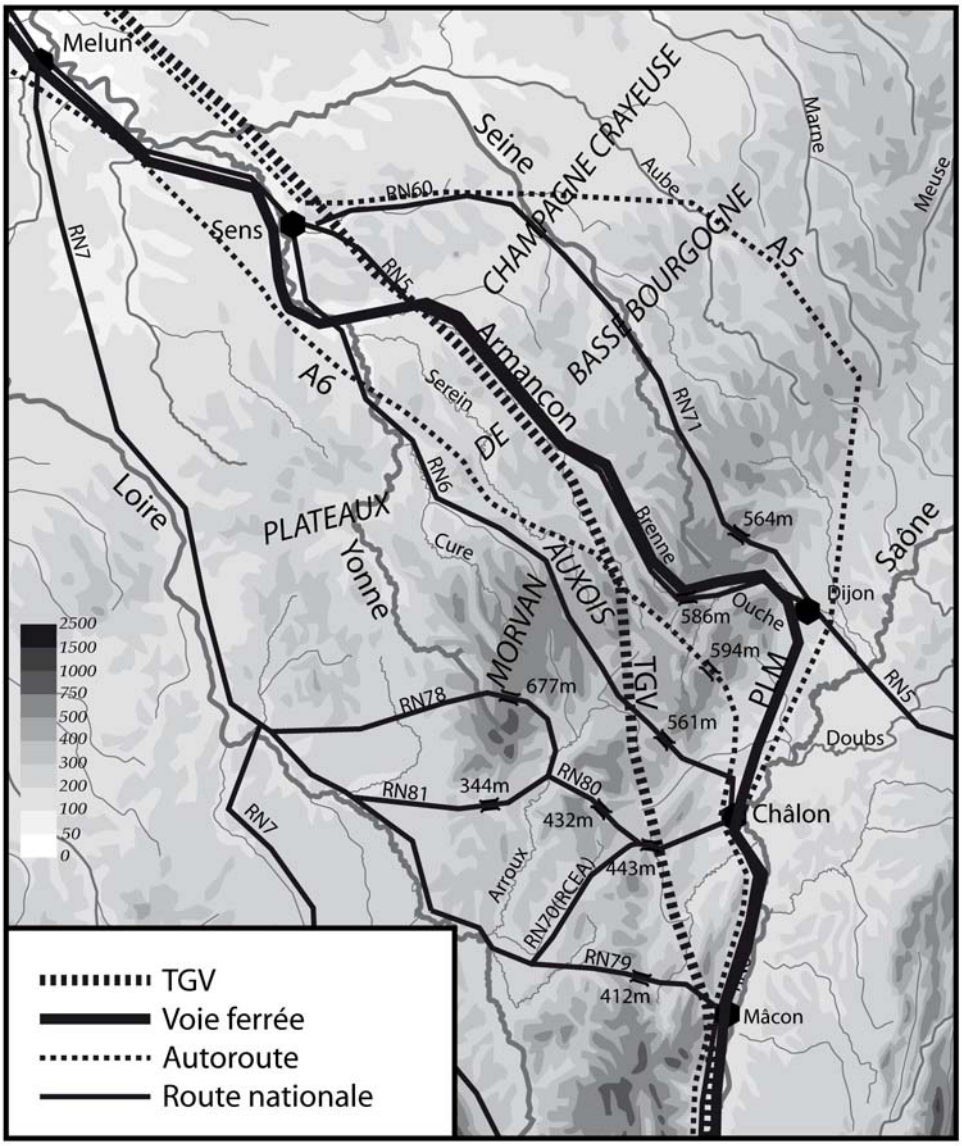


Fig. 2 : Le réseau moderne de franchissement du Seuil de Bourgogne

Cependant, la matérialisation de ce parcours sur le terrain, au cours de des périodes anciennes, pose problème. De nombreux auteurs, depuis C. Jullian (Jullian 1923) jusqu'à aujourd'hui ont particulièrement cherché à localiser sur le terrain l'axe millénaire communément connu sous le nom de « route de l'Etain », mettant en relation espaces nord-Atlantiques et monde méditerranéen. Si on ne peut douter de sa réalité, on doit cependant rejeter d'amblée l'idée d'un parcours unique. La multitude de sites dits « princiers », positionnés au débouchés des multiples vallées descendant de l'interfluve, laisserait supposer un écheveau de passages plutôt qu'un unique cheminement (Brun 1988). De même, la variété des parcours décrits par les textes antiques et médiévaux, confrontés aux données de terrain, va dans le sens de cette variété (Thévenot 1969).

A travers le *De Bello Gallico*, premier récit historique direct, on peut juger de son importance (fig. 3a et 3b).

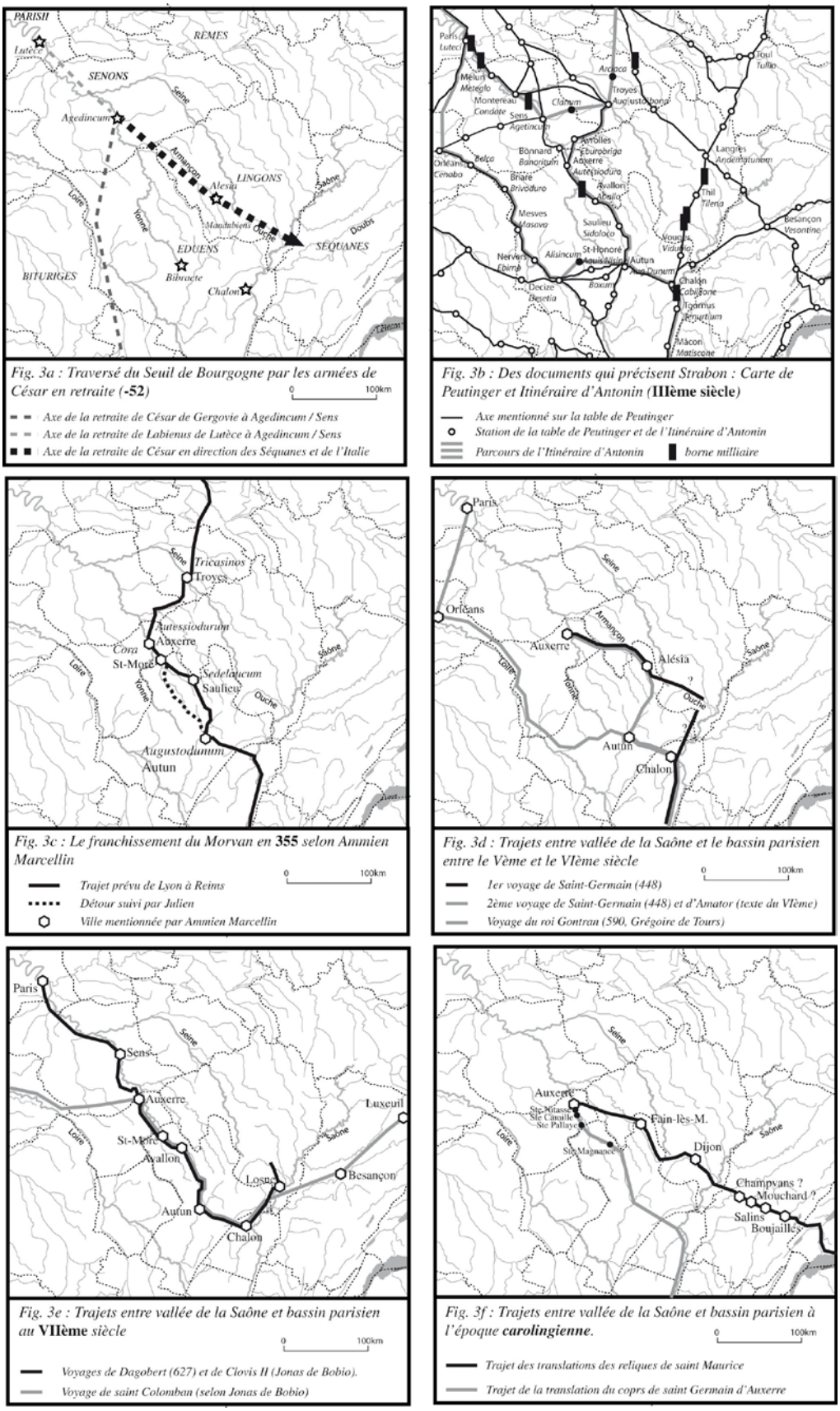


*Fig. 3a : Traversé du Seuil de Bourgogne par les armées de César en retraite (**-52**)*

0 100km

- *Axe de la retraite de César de Gergovie à Agedincum / Sens*
- *Axe de la retraite de Labienus de Lutèce à Agedincum / Sens*
- *Axe de la retraite de César en direction des Séquanes et de l'Italie*

*Fig. 3b : Des documents qui précisent Strabon : Carte de Peutinger et Itinéraire d'Antonin (**IIIème siècle**)*

- *Axe mentionné sur la table de Peutinger*
- *Station de la table de Peutinger et de l'Itinéraire d'Antonin*
- *Parcours de l'Itinéraire d'Antonin*
- *borne milliaire*

*Fig. 3c : Le franchissement du Morvan en **355** selon Ammien Marcellin*

0 100km

- *Trajet prévu de Lyon à Reims*
- *Détour suivi par Julien*
- *Ville mentionnée par Ammien Marcellin*

Fig. 3d : Trajets entre vallée de la Saône et le bassin parisien entre le Vème et le VIème siècle

0 100km

- *1er voyage de Saint-Germain (448)*
- *2ème voyage de Saint-Germain (448) et d'Amator (texte du VIème)*
- *Voyage du roi Gontran (590, Grégoire de Tours)*

*Fig. 3e : Trajets entre vallée de la Saône et bassin parisien au **VIIème** siècle*

0 100km

- *Voyages de Dagobert (627) et de Clovis II (Jonas de Bobio).*
- *Voyage de saint Colomban (selon Jonas de Bobio)*

*Fig. 3f : Trajets entre vallée de la Saône et bassin parisien à l'époque **carolingienne**.*

0 100km

- *Trajet des translations des reliques de saint Maurice*
- *Trajet de la translation du coprs de saint Germain d'Auxerre*

Fig. 3 : Les parcours de la Saône à la Seine dans les textes antiques.

A plusieurs occasions, en particulier au cours du repli de César en -52, il souligne la nécessité de conserver ouvert ce passage primordial (Kasprzyk et Nouvel 2010). Parallèlement, les études portant sur la diffusion des produits méditerranéen à la période pré conquête (amphore vinaire, céramique, objets métalliques de prestige) et, à l'inverse, sur l'exportation des produits gaulois (ressources minières, agricoles, esclaves) ont démontré que la vallée du Rhône constituait l'axe majeur de pénétration vers l'Europe moyenne. A partir du Ier siècle avant notre ère, cette vallée supplanta définitivement, pour des raisons géostratégiques complexes, les trafics alpins à l'est et cévenol puis Limagne à l'ouest, jouant jusque là jeu égal (. La plaine de Saône, devenu ainsi la plaque tournante de l'ouest européen, permettait l'accès à l'Europe Rhénane par la vallée du Doubs, au plateau Lorrain et à la plaine du nord par le seuil de Langres, ou encore l'ouest de la Gaule et la Grande-Bretagne par le seuil de Bourgogne. Cette importance explique d'une part l'origine de la Guerre des Gaules (un conflit commercial entre Eduens et Séquanes à propos des péages de la Saône) et d'autre part l'intérêt porté, au cours de l'époque romaine précoce, aux infrastructures parcourant cette zone (Kasprzyk et Nouvel 2011). C'est justement ce point qui doit nous retenir ici, en nous attachant plus précisément à l'axe qui, du Val de Saône, permet l'accès au bassin de la Seine. La matérialisation de routes antiques, en particulier de celles appartenant au réseau initiés par Auguste et son gendre Agrippa, sans être complexe, rencontre comme nous le verrons, des écueils nombreux et variés.

A) le mythe du réseau d'Agrippa :

Au-delà de l'évidence d'une multitude de routes possibles pour parcourir cet espace de moins de 200 kilomètres (Kasprzyk et Nouvel 2009, p. 228-230), l'histoire fait irruption dans le débat. Le texte de César fournit suffisamment la preuve de l'existence d'un réseau routier dense, correctement entretenu et capable de parcours rapide, fruit de l'évolution et de l'entretient d'axes préhistoriques préexistants. Leur matérialisation sur le terrain pose cependant de nombreux problèmes d'interprétation. 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 XIXè 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 ; Coulon 2007). 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. A 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 ; Thevenot 1969 ; Chevalier 1997 ; 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 se doit d'être croisés avec les données livrés par les multiples opérations archéologiques récentes.

A1 : les données historiques.

En ce qui concerne plus précisément le dossier de la voie de la Saône à la Seine, le nom de Strabon revient avant tout autre. C'est un fait assuré, en effet, qu'Auguste à mis à profit le répit offert par la fin des Guerres Civiles pour réorganiser les Gaules (en particulier à réduire

cette région en provinces et à fixer le statut des communautés civiques, les *civitates*) jusque là laissées à elles-mêmes depuis la Conquête. Les sources historiques indiquent que les années 20 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, gendre d'Auguste, 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 (en 44 av. n.-è.). 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 bas, 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 (voir ci-dessus). Rien n'indique par ailleurs dans ce texte que les itinéraires concernées correspondent effectivement à des routes nouvelles sur la totalité de leur parcours. Rien ne prouve enfin que ce programme se traduisit immédiatement dans les faits, ou même que la totalité des parcours s'appuyèrent sur des voies nouvelles. Quoiqu'il en soit, les textes postérieurs permettent de préciser la question. Les itinéraires antiques (celui dit d'Antonin et celui dit de Peutinger) ont, plus que d'autres largement mis à contribution dans ce dossier. On ne les présentera pas en détail puisqu'ils ont donné lieu à une littérature extrêmement abondante.

L'Itinéraire d'Antonin

Il décrit plusieurs tracés du bassin de la Saône à celui de la Seine (fig. 3b). Le plus direct est nommé *de Lyon à la Manche*. Il traverse les localités de *Lugduno* (Lyon), *Asa Paulini* (Anse, Rhône), *Lunna*, *Matiscone* (Mâcon, Saône-et-Loire), *Tinurtium* (Tournus, Saône-et-Loire), *Cauillono* (Chalon, Saône-et-Loire), *Augustodunum* (Autun, Saône-et-Loire), *Sidoloucum* (Saulieu, Côte-d'Or), *Aballone* (Avallon, Yonne), *Autessiodurum* (Auxerre, Yonne), *Eburobriga* (Avrolles, Yonne), *Augustobona* (Troyes, Aube), *Arciaca* (Arcis-sur-A., Aube), *Durocatalaunum* (Châlons-en-Ch., Marne), *Durocortorum* (Reims, Marne), *etc*.

Selon toute évidence, il emprunte, pour partie au moins, de la Voie de l'Océan décrite par Strabon. Elle se détacherait alors de la voie du Rhin à Chalon, en territoire éduen et non à Langres. L'*Itinéraire* ne donne pas de trajet direct entre Auxerre et Sens (puis Paris), mais un trajet avec un curieux détour par Troyes, d'où partirait une voie en direction de Harfleur par *Clanum* (Vulaines, Aube ?), Sens, Monterau, Melun et Paris.

On y trouve également un autre itinéraire, moins souvent mentionné, qui suit une route d'Autun à Lutèce par la vallée de la Loire. Les stations sont *Alisincum* (Alluy, Nièvre), *Decetia* (Decize, Nièvre), *Neuirnum* (Nevers, Nièvre), *Condate* (Cosne, Nièvre), *Briuodurum* (Briare, Loiret), Orléans, Lutèce. En se détachant l'itinéraire de Lyon à la Manche, il permettrait de contourner le Morvan par l'ouest.

La Table de Peutinger

La *Table de Peutinger* (fig. 3b) donne un itinéraire direct pour rejoindre la vallée de la Saône au Bassin Parisien, par *Cabillione* (Chalon), *AugDunum* (*sic*, Autun), *Sidoloco* (Saulieu),

Aballo (Avallon), *Autesiduro* (Auxerre), *Ban*[*o*]*ritum* (Bonnard, Yonne), *Agetincum* (Sens). Le tracé emprunte globalement les mêmes axes que l'*Itinéraire* (il n'y a cependant pas ici de détour entre Auxerre et Sens) : il s'agit probablement de la Voie de l'Océan elle même.
La variante par le Val de Loire y est également proposée. Partant d'Autun et passant soit par *Aquis Nisinei* [*Alisinci*] (Saint-Honoré, Nièvre) soit par *Boxum* (Bussière/Luzy, Nièvre ?), elle s'appuie sur les agglomérations de *Desetia* (Decize), [N]*ebirno* (Nevers), *Masava* (Mesves, Nièvre), *Brivoduro* (Briard, Loiret) avant d'arriver à Orléans puis à Paris.

Au-delà de ces deux documents, on ne peut manquer d'exploiter les rares sources écrites postérieures décrivant des itinéraires entre vallée de la Saône et Bassin Parisien. Nous les présentons par ordre chronologique.

Itinéraire de l'empereur Julien d'après Ammien Marcellin (fig. 3c)
Dans ses *Res Gestae* rédigées autour de 400, Ammien relate les déplacements de Julien entre Vienne et Troyes (puis Reims) au cours du printemps et de l'été 355 (XVI, II, 1 et 3).
Après avoir quitté Vienne, Julien se rend d'abord à Autun, qui vient d'être assiégé par les Alamans. De là, il compte poursuivre les Germains. En XVI, II, 3, Ammien relate les discussions avec les habitants de cette ville sur le meilleur trajet à adopter. Certains proposent de passer par *Arbor*[…] (non localisé), d'autres par *Sedelaucum* (Saulieu, Côte d'Or) et *Cora* (Saint-Moré, Yonne), d'autres enfin par un chemin de traverse auparavant emprunté par le *magister peditum* Silvanus. Julien choisit ce dernier itinéraire et arrive à Auxerre puis se rend à Troyes et enfin à Reims où l'attend l'armée. Ce passage a été très souvent commenté (voir la synthèse dans Thévenot 1969, p. 69-71) car il semble donner trois trajets permettant de franchir ou contourner le Morvan. Cette interprétation est discutable, car on a toujours considéré que les trois choix qui s'offrent à Julien conduisaient à Auxerre ou Troyes, ce que n'indique pas le texte pour le premier. En l'état, on a :

- un trajet par une localité du nom d'*Arbor*, actuellement inconnue sur le terrain (communément assimilée à Lormes, sans évidence épigraphique ou prosopographique).
- un trajet par la voie de l'Océan (sur laquelle sont situés *Sedelaucum* et Cora), donc en direction d'Auxerre.
- un trajet alternatif qui permet d'arriver à Auxerre (c'est ce dernier que choisit Julien).

Itinéraires de Germain, évêque d'Auxerre, à destination d'Arles et Ravenne (fig. 3d)
Dans la Vie de Germain, évêque d'Auxerre de 418 à 448, Constance de Lyon relate deux voyages de Germain à destination d'Arles et Ravenne. Le premier voyage, qui se déroule vers 430, voit Germain emprunter un trajet d'Auxerre à *Alesia*, puis la Saône en direction de Lyon et Arles (*VG*, 19-23). Le second voyage a lieu en 448. Germain part d'Auxerre, passe à Alesia puis sur le *territorium Augustodunense*. Il traverse des *ciuitates* gauloises non précisées avant de franchir les Alpes, passer par Milan et atteindre Ravenne (*VG*, 29-35). Ces deux voyages de Germain en direction du bassin de la Saône se caractérisent par leur passage par *Alesia*. On pourrait comprendre que Germain remonte ensuite la vallée de la Brenne en direction de Dijon, mais durant le second, il oblique ensuite vers le *territorium Augustodunense* où il doit rattraper la Voie de l'Océan. Le passage par *Alesia*, un détour sensible, s'explique simplement par le fait qu'il profite de son voyage pour s'arrêter en route chez son ami *Senator*, prêtre dans cette localité.

Itinéraire d'Amator, évêque d'Auxerre, à destination d'Autun

La *Vita* d'Amator, évêque Auxerrois du IV^{ème} siècle, est postérieure de près de deux siècles aux évènements qu'elle relate (Etienne l'Africain, Vita Amatoris, 25-29 : *Vita Amatoris auctore Stephano Africano Presbytero*, AASS, Maii, I, p. 53-6). L'un des passages, décrivant son voyage d'Auxerre à Autun doit donc être considéré comme le reflet d'un trajet empruntable au VI^{ème} siècle. Amator se rend à Autun depuis Auxerre pour demander à un certain Iulius de laisser Germain d'Auxerre devenir évêque. Après avoir quitté Auxerre, Amator *ad locum adventauit, cui nomen est Gobilium (Vita Amatoris, 25)*. Un épisode suivant mettant en scène un habitant d'*Alesia* suggère que ce toponyme correspondait à Gouaix (commune de Saint-Bris-le-Vineux, Yonne), sur la voie en direction d'*Alesia*, itinéraire emprunté par Germain d'Auxerre dans la Vie rédigée par Constance de Lyon. Avant d'entrer dans Autun, Amator se rend sur le tombeau de S. Symphorien (description en 28), ce qui suggère qu'après son passage à ou dans les environs d'Alise, il a rejoint la voie de Langres à Autun (à Sombernon ?). Dans ce texte, l'important détour que représente le passage par *Alesia* ne trouve pas d'explication convaincante.

Itinéraires dans les Dix livres d'Histoire de Grégoire de Tours (fig. 3d)

Les *Dix livres d'Histoire* de Grégoire de Tours signalent deux voyages du roi Gontran de Chalon (qui est alors une des capitales de la Burgondie mérovingienne) en direction de Paris.
Le voyage de 590, relaté en X, 11 est rapidement décrit et n'offre guère d'indications topographiques. En revanche, le voyage de 584 (*HF*, VIII, 1) voit Gontran quitter Chalon pour Nevers, puis Orléans avant d'attendre Paris. Bien que Gontran adopte un itinéraire décrit dans l'*Itinéraire d'Antonin* (Autun à Lutèce par la vallée de la Loire, voir *supra*), ce trajet s'explique avant tout par le fait qu'il doit passer par une de ses capitales (Orléans) avant d'atteindre son but.

Itinéraires dans les œuvres de Frédégaire et Jonas de Bobbio (fig. 3e)

L'*Histoire* de Frédégaire et la *Vie de saint Colomban* par Jonas de Bobbio contiennent des descriptions très détaillées d'itinéraires entre la vallée de la Saône et le Bassin Parisien au VIIe s. Frédégaire décrit un itinéraire emprunté en 627 par Dagobert entre Chalon et Paris. Venant de Losne, il se rend à Chalon puis gagne Paris par Autun, Auxerre et Sens. Quelques années plus tard, Clovis II et sa cour empruntent le même trajet en sens inverse (Frédégaire, XC). Dans la *Vie de Colomban*, on trouve une description d'un voyage du saint entre Luxeuil et Auxerre (puis Nantes par la vallée de la Loire). Colomban passe par Besançon, Autun, le *castrum* d'Avallon, *Cora* / Saint-Moré et atteint Auxerre (Jonas de Bobbio, Vita Columbani, 20-22).
Si l'on ne dispose pas d'indication précise sur l'itinéraire de Colomban entre Besançon et Autun, ces deux textes indiquent encore une fois que la Voie de l'Océan constitue toujours l'itinéraire le plus fréquenté entre la vallée de la Saône et le Bassin Parisien au début du VII^{ème} siècle. A ce titre, il est notable que Chalon constitue une étape « obligée » entre le dijonnais et le Bassin Parisien, alors qu'un itinéraire passant plus au nord serait assurément plus direct.

Heiric d'Auxerre et la translation des reliques de Saint-Maurice d'Agaune (fig. 3f)

Nous terminerons cet examen des sources anciennes par un récit des *Miracula sancti Germani* d'Heiric d'Auxerre (*Miracula sancti Germani*, éd. Migne, *PL*, CXXIV, col. 1261), relatant une translation des reliques des saints Maurice, Tiburce et Innocent d'Agaune à Auxerre. Celle-ci est censée se dérouler sous l'épiscopat de Germain (v. 418-448), mais nous considérerons que l'itinéraire décrit correspond plutôt à l'époque carolingienne, période à laquelle vécu le moine Heiric. Il part d'Agaune, passe à Boujailles (Doubs), Salins-les-B. (Jura), le *saltus de Mortcalia* (Mouchard ?, *id.*), une *uilla* du *pagus* Amausensis *quae Campus Vellii dicitur*

(Champvans ?, Jura), traverse la Saône (vers Saint-Jean-de-Losne ?), le *pagus Oscarensem*, Dijon, Fain-les-Montbard (Côte d'Or), la *uilla Pompeiacus*, et arrive à Auxerre. Ce tracé contraste avec l'itinéraire emprunté par Colomban au VI^{ème} siècle et le choix d'un itinéraire septentrional qui passe très certainement par Sombernon et *Alesia*. C'est le lieu de dire aussi quelques mots de la tradition, apparemment plus récente, de la *translatio* des reliques de Saint-Germain, de Ravenne à Auxerre, supposé se placer en 448 de notre ère. L'ouvrage d'E. Thévenot (Thévenot 1940) a souligné le caractère tardif du texte (1ère mention au XIIè siècle : C.G.Y. I-323) mais son adéquation avec la toponymie et la réalité de la voie de Chalon à Sens. Cette légende médiévale, carolingienne au plus tôt, rapporte que quatre jeunes femmes, *Magnentia*, *Palladia*, *Cammilla* et *Anastasia* auraient été chargées de rapporter le corps depuis l'Italie. Le trajet choisi reprend l'axe Chalon – Sens dans sa totalité, par Autun. Les quatre jeunes filles seraient mortes successivement d'épuisement sur le trajet, la première à Sainte-Magnance, la seconde à Sainte-Pallaye, la troisième à Escolives-Saint-Pallaye et la dernière à Sainte-Nitasse, aux portes de la ville épiscopale (fig. 3f). Ces différents toponymes ne sont pas mentionnés dans les textes avant le IX^{ème} siècle[2]. Comme le soulignait E. Thévenot, ce texte, s'il ne doit pas être considéré comme une source de première main, souligne cependant la sacralisation de cet axe majeur et la persistance de son importance dans l'imaginaire collectif au cours du Moyen âge.

L'examen des textes permet de dégager trois grands itinéraires entre vallée de la Saône et Bassin parisien du I^{er} s. av. et le VIII^{ème} s. ap. J.-C..
Avec six attestations certaines, le plus important est celui qui, partant de Chalon, se dirige vers Autun puis Saulieu, *Cora* / Saint-Moré et Auxerre, c'est à dire en contournant les franges orientales du Morvan par la dépression liasique de l'Auxois. Durant l'époque romaine, il semble même que ce passage obligé permette aussi atteindre toute la partie occidentale de la Gaule Belgique (Reims ou Boulogne par Meaux, Collart 2007). L'analyse croisée de Strabon et de l'*Itinéraire d'Antonin* laisse penser qu'il s'agit de la Voie de l'Océan entreprise par Agrippa. On notera que dans les quatre plus anciennes sources mentionnant cet axe (Strabon, Itinéraire, Table, Ammien Marcellin), on cherche plus à atteindre l'ouest de la Gaule Belgique que le bassin parisien. L'importance de cet axe semble renforcée à la fin de l'Antiquité. Au IV^{ème} siècle, il semble surclasser l'accès à la Gaule Belgique par Langres puis Châlons-en-Champagne, comme l'illustreraient une allusion du *Discours de remerciement à Constantin*, ou l'itinéraire de Julien entre Autun et Reims. Par ailleurs, la mise en place du *tractus* militaire entre *Cora* et Paris, décrit par la *Notitia Dignitatum*, semble indiquer un renforcement de l'importance de l'itinéraire vers le centre du bassin parisien. Aux VI^{ème} et VII^{ème} s. l'apparition des capitales royales de Chalon et Paris fait de cette route le passage obligé entre vallée de la Saône et Bassin parisien : les exemples tirés de Frédégaire ou de la Vie de Colomban montrent parfois que les voyageurs se détournent considérablement vers le sud afin de l'emprunter. L'itinéraire de Chalon à Paris par Autun, Nevers et Orléans qui apparaît chez Grégoire de Tours semble anecdotique et avant tout lié au fait que Gontran doit passer par Orléans (qui est une de ses capitales) avant de se rendre à Paris.

Les autres franchissements, par l'est et l'Armançon ou l'ouest et le Val de Loire, semble plus marginaux.
On retiendra que les itinéraires donnés dans les textes ne suffisent pas, à eux seuls, à localiser précisément les axes que l'on doit au programme augustéen. Les multiples hypothèses sur le sujet indiquent d'ailleurs que celle dite de l'Océan est sans nul doute la plus polémique.

[2] Sainte-Pallaye : *Sancta Palladia in pago Autessiodurense* au IX^{ème} siècle (Geste des Evêques d'Auxerre) ; Sainte-Nitasse : *Sancta Anastasia au XIème siècle, Geste des Evêques d'Auxerre* ; Sainte-Magnance : *Sancta Magnantiae Ecclesia* en 1139 (C.G.Y. I-323).

A2 : La voie de l'Océan : un tracé polémique.

La première des voies dites d'Agrippa (fig. 1a) est reconnue sur le terrain et passe par Feurs, Clermont-Ferrand, les Monts d'Auvergne et Limoges, aboutissant effectivement en Saintonge (Desbordes 2010). Elle présente des caractères structuraux (présence de portions rectilignes et de doubles fossés qui confirment, archéologiquement, son caractère de « route nouvelle », par opposition au réseau antérieur remanié (De Nimal 1994; Dassié 1999). Celle de Narbonnaise ne pose pas non plus de difficulté, en dehors de la portion de Lyon à Vienne qui peut être localisée sur l'une ou l'autre rive du Rhône. De même, celle du Rhin est facilement reconnaissable sur le terrain (fig. 1b). Formant un axe rectiligne longeant l'axe de la Saône, il file par Mâcon, Chalon-sur-Saône et Langres, laissant à l'ouest les agglomérations de Nuits-Saint-Georges et de Dijon. Il poursuit son trajet par Toul et Metz, présentant, ici encore, des caractères tout à fait reconnaissables et confirmant son statut de voie neuve de facture militaire (Thévenot 1969). On mentionnera néanmoins la possibilité que ce tracé soit plus récent, l'axe initial pouvant remonter la vallée du Doubs jusqu'au seuil de Bourgogne et toucher le Rhin à proximité de Bâle (Kasprzyk et Nouvel 2011, p. 27-29). Enfin, la cinquième, qui rejoint directement l'Italie à Langres a été l'objet de découvertes et d'études récentes qui permettent de confirmer son passage par Pontarlier, Besançon et Mirebeau (Kasprzyk et Nouvel 2011, p. 24).

La question de la Voie de l'Océan (fig. 1c), qui se dirige vers le nord du bassin parisien et nous concerne ici, pose plus de difficulté. Son parcours, dont seules les extrémités nous sont connues, est l'objet de polémiques nombreuses (Jullian 1923, Chevallier 1997, Delor 1993, Collart 2007). 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, Chevalier 1997) qu'elle se détache à Langres de la voie du Rhin. Nombre d'auteurs, en premier lieu E. Thévenot (Thévenot 1969, p. 103-108) ont toutefois démontré que Strabon distinguait les deux parcours et qu'il fallait considérer d'une part une voie de Lyon à l'Océan, d'autre part une voie de l'Italie à l'Océan.

Précédent E. Thévenot, la tradition érudite bourguignonne a considéré, à la suite de François Pasumot, de Claude Courtépée et de Bourguignon d'Anville que cette route, venant de Chalon, se rendait à Autun puis, prenant au nord, se dirigeait par Saulieu et Avallon avant de rejoindre Auxerre. Ils suivent par là la leçon des itinéraires. Dans le détail, on trouve dans la littérature une multitude d'options, défendues par des érudits locaux. Si le tracé de Chalon à Autun ne pose guère problème (Thévenot 1969, p. 75-80), par Mercurey, Dhénevy et St Emiland, il n'en est pas de même au-delà d'Autun. C'est particulièrement entre cette ville et Saulieu que les avis divergent le plus Au-delà, les difficultés sont moindre jusqu'à Rouvray, les sections rectilignes, reprises par la RN 6 et notées sur les cartes d'état-major présentant un caractère d'évidence (Foissey 1872 ; Thévenot 1969, p. 88-89 ; Chassignet 2009). Entré dans l'Yonne, suivant la leçon de Le Tors (Le Tors 1735 ; Le Tors 1737), on accepte que la voie, sinueuse, tangente la national 6 jusqu'à Avallon (Thévenot 1969, p. 88-89). Entre Avallon et Auxerre, Claude Courtépée proposait de faire passer la voie par le plateau, mais F. Pasumot a montré qu'il fallait la voir dans la vallée de la Cure puis le plateau, dans les portions rectilignes se dirigeant sur Bazarnes. Les différents auteurs locaux doutent cependant de son tracé exact entre Avallon et Sermizelles : certains militent pour un tracé par la vallée du Cousin, d'autre par le vieux chemin de Girolles. Entre Bazarnes et Auxerre, reprise par des routes modernes, son tracé fait consensus.

Plus au nord, à la suite d'Ernest Petit (Petit 1851) et de Maximilien Quantin (Quantin et Boucheron 1863), les archéologues icaunais ont proposé de voir dans la voie Auxerre – Avrolles – Troyes la suite de ce tronçon (Corrard de Bréban 1862). Cette idée a été reprise par Augusta Hure (Hure 1934) jusqu'à Jean-Paul Delor (Delor 1993). Les données livrées par les

fouilles et la prospections aériennes démontrent qu'il n'en n'est rien et que ce tronçon, sinueux, était d'origine gauloise. Nous verrons ci-dessous quels sont les arguments qui militent pour la placer sous le tracé d'Auxerre à Sens par la vallée de l'Yonne.
On a pu noter récemment l'émergence d'une autre hypothèse, qui ferrai passer la voie de l'Océan par les hautes Côtes, entre Beaune et Sombernon puis Alésia (Ratel 2009). Elle ne résiste pas à un examen sérieux des éléments archéologiques disponibles.

Pour quitter le terrain de la conviction, il convient donc de se pencher sur les indices fournis par l'archéologie, en particulier sur la structure et les indices de datation des différents axes attribués à l'initiative d'Agrippa.

A3 : Les éléments épigraphiques.
Les éléments épigraphiques sont peu nombreux, mais le positionnement des bornes milliaires confirment dans les grandes lignes ce tracé (fig. 3b) : En Bourgogne, les seules trouvées l'ont été le long de la voie de Chalon à Sens par Autun. En territoire Eduen, on connaît les milliaires en place de Chatenoy-le-Royal (Saône-et-Loire : *AE* 1958, 194=*CIL* XVII/2, 484, érigé en 238 à XXXII milles d'Autun) et de Prégilbert (Yonne : *CIL* XIII, 9023=XVII/2, 491, érigé en 261 à LXXII milles d'Autun) ; chez les Sénons, le milliaire de Cannes-Ecluses (*CIL* XVII/2, 492, Erigé en 366). Rien ne permet d'attribuer le milliaire parisien *CIL* XIII 8974=XVII/2, 494 à cet axe plutôt qu'à un autre au départ de la *ciuitas Parisiorum*. La borne supposée à Saulieu (Croix de Saint-Andoche, Olivier, 1983, p. 124, fig. p. 150), celle du quart d'Auxy (Thévenot 1969, p. 92) et celle détruite d'Avallon (Nouvel et Kasprzyk 2007) restent douteuses. La totalité des autres bornes proposées en Bourgogne se sont avérées, après vérification, fausses. On mentionnera encore le « milliaire d'Autun », fragment d'un indicateur polygonal récapitulant les principales voies quittant Autun (CIL 13, 2681, p 670). Parmi elle apparait une voie menant à Auxerre par Saulieu. Elle n'apporte rien au débat qui nous anime ici (Thévenot 1969, p. 64-66).

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 XXème siècle, il a effectivement été laissé aux chercheurs locaux, qui ne renouvèlent guère l'historiographie traditionnelle (Delor 1993 ; Guinchard 1990 ; Cloppet 1996 ; Chassignet 2009). Les approches spatiales régionales, fondées sur l'analyse des formes anciennes du paysage, montrent également leur limites, incapables de démêler dans l'écheveau des réticules viaires l'apport des différentes phases d'aménagement (Favory 2011). Les travaux confrontant les données historiques à celles, accumulées en grand nombre, depuis 20 ans par l'archéologie préventive, restent peu nombreux, tout particulièrement pour notre région (Chassignet 2009 ; Nouvel et Kasprzyk 2010). Ils permettent cependant de tracer sur le terrain un réseau de voies anciennes complexe, qui présentent, comme nous le verrons, des caractères variés (fig. 4). 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 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, Kasprzyk et Nouvel 2011) 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 confidentiels.

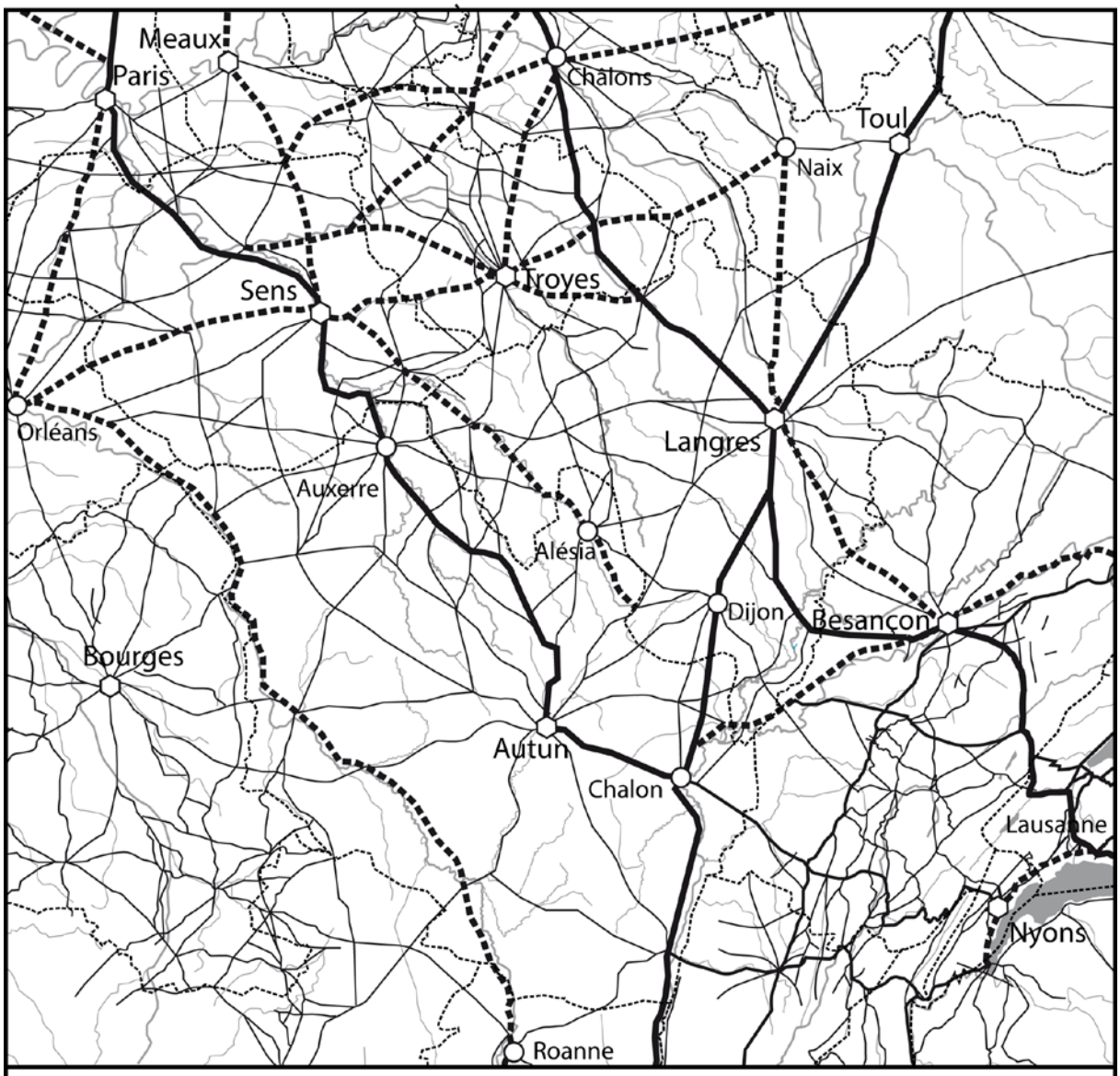


Fig. 4 : Etat des connaissances sur le réseau routier antique de part et d'autre du Seuil de Bourgogne

- Limites théoriques des cités
- Voie d'origine ou de tradition protohistoriques
- Voie nouvelle à tracé militaire (doubles fossés bordiers)
- Voie partiellement ou entièrement recalibrée, sans doubles fossés bordiers attestés

B) 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 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). Ils relient densément les agglomérations d'origine laténienne (Avrolles-Troyes, Bibracte-Decize par exemple, Barral Guillaumet et Nouvel, 2002, p. 274). Les quelques études de détail, en particulier dans l'Yonne (Nouvel 2004b) 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 réaménagement des fossés bordiers, sans pour autant, dans la plupart des cas, aboutir à leur déplacement ou à leur recalibrage. Les quelques fouilles préventives récentes ont confirmé que ces premiers axes 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 (en particulier un tracé sinueux privilégiant les parcours de crête), se distinguent nettement des aménagements observés sur un second corpus d'axes (ci-dessous et Delor 1993, p. 7). Les voies de ce second corpus sont marquées par une succession de portions rectilignes, discordantes par rapport aux contraintes du relief et par la présence de simples voire de doubles fossés de chaque côté de la bande de roulement (Nouvel et Kasprzyk 2010). Ils apparaissent comme des tracés 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 indéniablement appel à un savoir-faire issu du monde italique, des agronomes et des ingénieurs latins en particuliers (Laurence 1999 ; Favory 2011). Ils sont toutefois relativement nombreux et semblent correspondre à plusieurs phases de réorganisation, qui n'appartiennent certainement pas toutes au programme attribué à Agrippa.

***B1* les structures spécifiques de la voie de Chalon à Sens.**

Parmi ces voies « neuves » et historiquement « romaines », certains tracés se distinguent par la présence d'une large bande de roulement (plus de 8m, généralement 12m), bordé de fossés de drainages. Au-delà, une seconde paire de fossés, située à 40 pas romains, délimitent l'espace exproprié au profit de la collectivité. Ces caractères sont reconnus par exemple sur la voie Lausanne – Besançon – Langres qui appartient à l'évidence au réseau programmé par Agrippa. C'est le cas aussi de la voie parallèle à la Saône, entre Lyon et Chalon. A l'inverse, les voies, pourtant nouvelles, tracées d'Alésia à Sens (créée d'après les données archéologiques à la fin du Ier siècle de notre ère, Kasprzyk et Nouvel 2010) ou de Sens à Troyes, datée de la même période, présente des structures différentes : la voie, moins large, n'est pas bordée de deux paires de fossés, mais d'une seul ou, dans le second cas, de trois.

Il y a donc là une évidence archéologique qui permettrait d'identifier la première génération de voie tracée par le pouvoir impérial. Cette structure particulière de la voie facilement reconnaissable grâce aux prospections aériennes ou au fouille, permet donc de faire le tri parmi les différentes hypothèses proposées. En particulier, l'axe de Chalon à Sens en présente tous les caractères qui 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. 5a et b) 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), 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 les observer directement, contrairement à la fouille de Saint-Moré qui les a retrouvés nettement. Les photographies aériennes disponibles confirment 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, fig. 5c) 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.

fig. 5a : CHICHERY (Yonne), la Voie Chalon - Sens recoupée par un méandre de l'Yonne

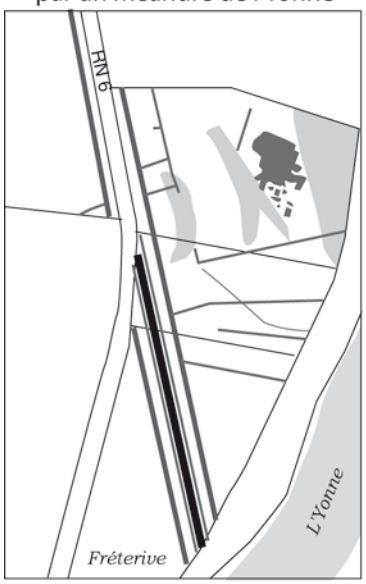
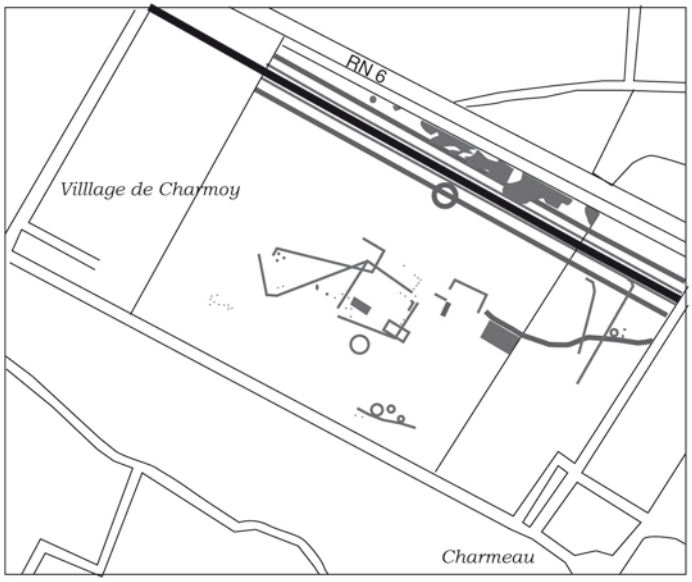


fig. 5b : CHARMOY (Yonne), Château de Charmeau. La voie Chalon - Sens et un établissement rural mitoyen.



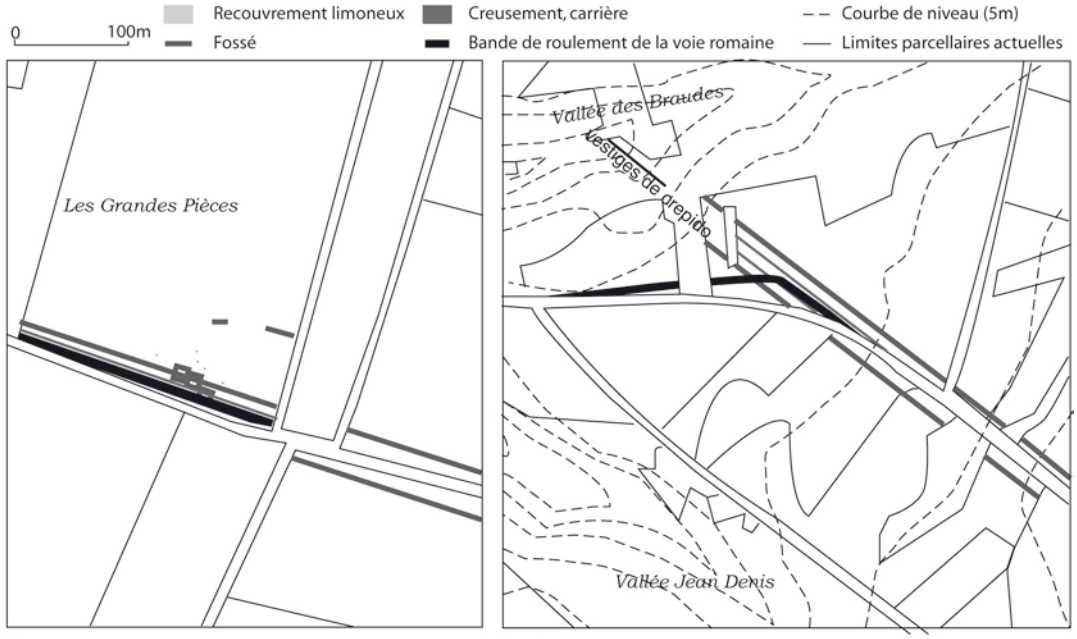


fig. 5c : CHAMPLAY (Yonne). La voie Chalon-Sens recoupant une petite nécropole de La Tène finale

fig. 5d : SERY (Yonne). Repentir sur le tracé de la voie Chalon - Sens

***** La confrontation du mode de construction de cette voie à ceux des autres tracés indique des différences évidentes. La coupe de l'axe Autun – Sens présente une succession de

couches correspondant formant un massif régulier (Delor 1993) alors que les recharges de la grande voie Auxerre – Troyes est beaucoup moins épais et régulier. Elles correspondent aux principes émis par Siculus Flaccus, Vitruve et Pline le Jeune.

***** 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 auxquels 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 d'ambitieux talutages et de longues tranchées. Les choix les plus hardis aboutissent souvent à des revirements postérieurs. La photographie aérienne fig. 5d, prise dans cette même zone (Séry, Yonne, 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 concordants qui placent son édification à la période augustéenne. Les indices fournis par les milliaires ne sont pas les plus intéressants. 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 ap. J.-C.), les autres (Prégilbert, Cannes-Ecluse et Paris) étant postérieurs. Les arguments archéologiques sont largement plus pertinents. Lors de la mise sa mise en place, ses constructeurs ont relié quelques agglomérations préexistantes, à savoir Chalon et peut-être Paris, laissant à faible distance d'autres villes laténiennes pourtant importantes (Avallon, Senan, Sens préromain, Varennes-sur-Seine près de Montereau, Melun par exemple). 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 sont d'ailleurs exemplaires. A Autun, la voie forme le *cardo* de la ville, bornée 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 évènements 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 avant notre ère (Rebourg 1991, p. 105 ; Delor-Ahu Labaune 2003). Les niveaux de remblai les plus anciens du *cardo* à Autun livrent du mobilier de la fin de l'époque augustéenne (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 et Rebourg 1991, p. 103), alors que d'autres y verrait plus volontiers des constructions datables des dernières années du règne d'Auguste ou du début du règne de Tibère. Parallèlement, l'abandon de l'oppidum de Bibracte, capitale des Eduens avant la fondation d'Autun, semble devoir être fixé dans la dernière décennie du premier siècle avant notre ère, les derniers habitats de Bibracte étant abandonnés avant le début du règne de Tibère (Paunier et 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 Eduens 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. n.-è., comme l'indique la découverte d'une dédicace à Caius et Lucius César dans l'Ile d'Yonne, le long du nouveau *decumanus*, (CIL XIII 2942), 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).
A côté du cas des capitales de cité, une série d'interventions ponctuelles, liées à des opérations préventives, ont permis d'apporter un certain nombre d'éléments de datation concurrents. A Autun, nous avons vu que la voie ne saurait être postérieure aux années 10/7 av. n.-è. A Avallon (Kasprzyk et Nouvel 2011), elle 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 avant notre ère et du début de notre ère ont été anciennement mise au jour au bord de la voie (Nouvel et Kasprzyk 2007). Quelques kilomètres au nord, à Saint-Moré, les diagnostics de S. Alix (voir ci-dessous) ont livré du mobilier de la fin de l'époque augustéenne dans les niveaux les plus anciens associés à cette voie. 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. 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 de la dernière décennie avant notre ère et de la première décennie de notre ère (Delor 1991). Les éléments les plus anciens recueillis dans le comblement des fossés sont contemporains de la fin du Ier siècle avant notre ère (Müller et 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 de cette région (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 connaissance, de déterminer, l'antériorité ou la contemporanéité des deux phénomènes.

B3 : Le tracé de la voie dite d'Agrippa, sur la portion de Chalon à Sens d'après les données nouvelles.

A la suite d'E. Thévenot (Thévenot 1969, 73-80, avec apparat documentaire), on peut suivre la voie, formée de portions rectilignes, entre Chalon et Autun (fig. 6). Elle quitte la ville par le quartier de la Verrerie, passe la Thalie au Pont de Pierre, puis, par des portions rectilignes, traverse Mercurey, franchit les hautes côtes au pied d'Aluze, puis disparait en partie jusqu'à Dennevie, où elle franchit la Dheune. Son tracé pose plus à l'ouest quelques problèmes de détail jusqu'au nord de Couche, ou son tracé rectiligne se distingue à nouveau clairement. La portion qui suit, jusqu'à Autun, est encore nettement visible sous la RD 978, formée d'une ligne brisée évitant les accidents du terrain, par Saint-Emiland, le Pont d'Argent, Pont de Charbonnière, la Vieille Route, avant de descendre le plateau d'Antully par une rampe étroite mais rectiligne. Contrairement à ce que laisse entendre Thévenot et à ce qu'affirme R. Niaux (Niaux 1995, p. 19), elle présente sur tout son parcours connu un profil rectiligne. Au-delà, on a coutume de la faire parvenir à Autun par la porte de Rome, quittant la RN 80 à hauteur de

Cerveau, rejoignant ici la voie en provenance de Mâcon. Il est également possible qu'elle rejoigne, toujours sous le tracé de la RN 80, la porte Saint-André, bordée par la nécropole de Pont-l'Evêque récemment dégagée. Sur cette portion, on ne connait que deux agglomérations routières (Mellecey / Marlou au gué du Giroux et Denevy de part et d'autre de la Dheune). Un certain nombre d'autres manquent probablement.

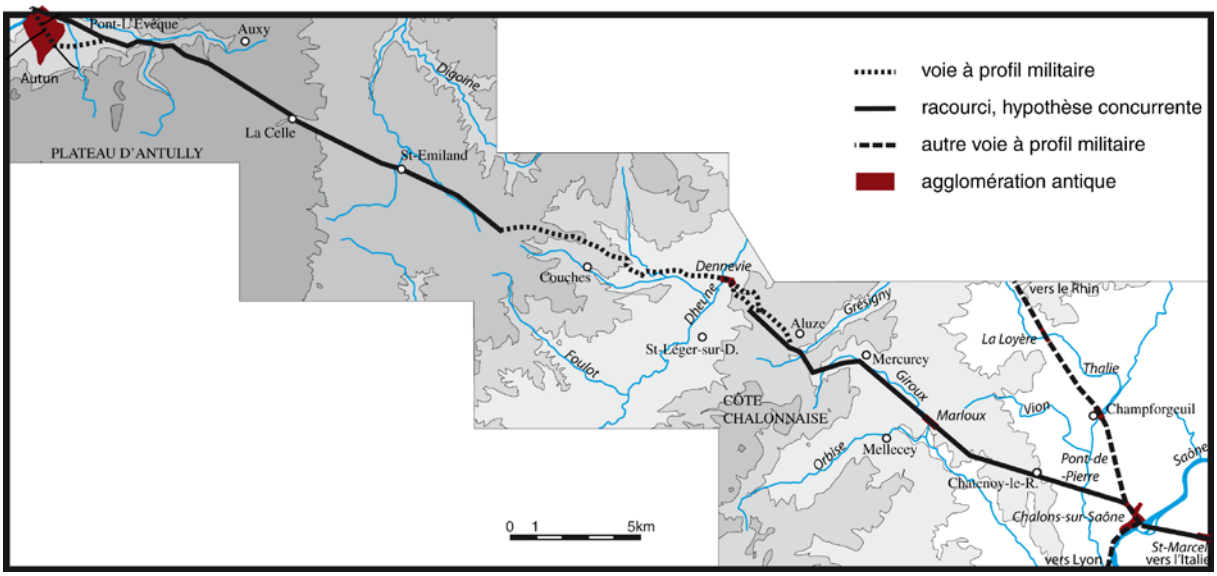


Fig. 6 : le tracé de la voie entre Autun et Saulieu.

Formant le *cardo* de la capitale de la cité éduenne, la voie franchit la porte et la rivière d'Arroux en direction du nord. Elle adopte un tracé rectiligne jusqu'au-delà de Reclesnes (fig. 7), traversant une agglomération routière repérée aux *Denizots* (Braun et *al*. 2010). A cet endroit, la coutume veut qu'elle gravisse la montagne d'Archevaux, par une forte rampe. Toutefois, le tracé et la structure de la voie décrite par E. Thévenot (Thévenot 1969, p. 84-85) puis le docteur Olivier ne correspond pas aux formes jusque là adoptée : il est sinueux, suivant la crête et bordé d'une seule paire de fossés drainants. Sans rejeter le caractère antique de cet itinéraire, qui peut correspondre à un raccourci ponctuel pour les piétons et les bêtes de sommes, on peut noter l'existence de deux autres variantes qui se caractérisent par des critères de constructions plus proches de ce que l'on serait en droit d'attendre. Le premier, que l'on notera branche B (fig. 7), s'infléchie vers le nord est, en direction de Barnay. Il s'agit là de ce que l'historiographie locale nomme voie d'Alésia. On peut cependant suivre, grâce aux clichés aériens, un parcours formé de lignes brisées, par Vesvrotte et Barnay puis, prenant au nord-ouest, gravissant la colline par une ligne brisée jusqu'à la *Croix Vermont*, *Les Renaut* (commune de Savilly), Bois du Bouloy, Brazey-en-Morvan jusqu'à la RD 17 qui reprend au-delà à peut près son tracé. On notera d'ailleurs que l'église de Bard conserve un monument dédié par un trévire, curateur d'une corporation de marchand utriculaires (*C. I. L.*, XIII, n° 2839). Il est aisément reconnaissable par la suite, passant à l'ouest de Liernais puis à Mâcon (commune de St-Martin de la Mer) où a été reconnue une petite agglomération routière. Elle rejoint, sous la RD 15, l'agglomération antique de Saulieu. On peut également proposer un second tracé, présentant des caractères similaires, évitant la montagne par la vallée du Ternin. Il avait déjà été décrit par Lucien Olivier (ici variante C). Elle se détache de la première voie à la cote 307, au nord de St-Forgeot, sous la RD 980, puis, filant droit, passe à Reclesnes, Colonge, Usseau, Lucenay, côtoyant le Ternin sur sa rive est jusqu'à Souvert. Elle se retrouve à Chissey-en-Morvan, gravissant le plateau par une ligne droite par Buis (route actuelle) ou par un tracé plus accidenté, sur l'éperon dominant le bourg. Par des portions rectilignes, elle

suit la crête jusqu'à Pierre-Ecrite (borne milliaire ?) puis nettement plus visible, rejoint Saulieu (Thévenot 1969, p. 86).

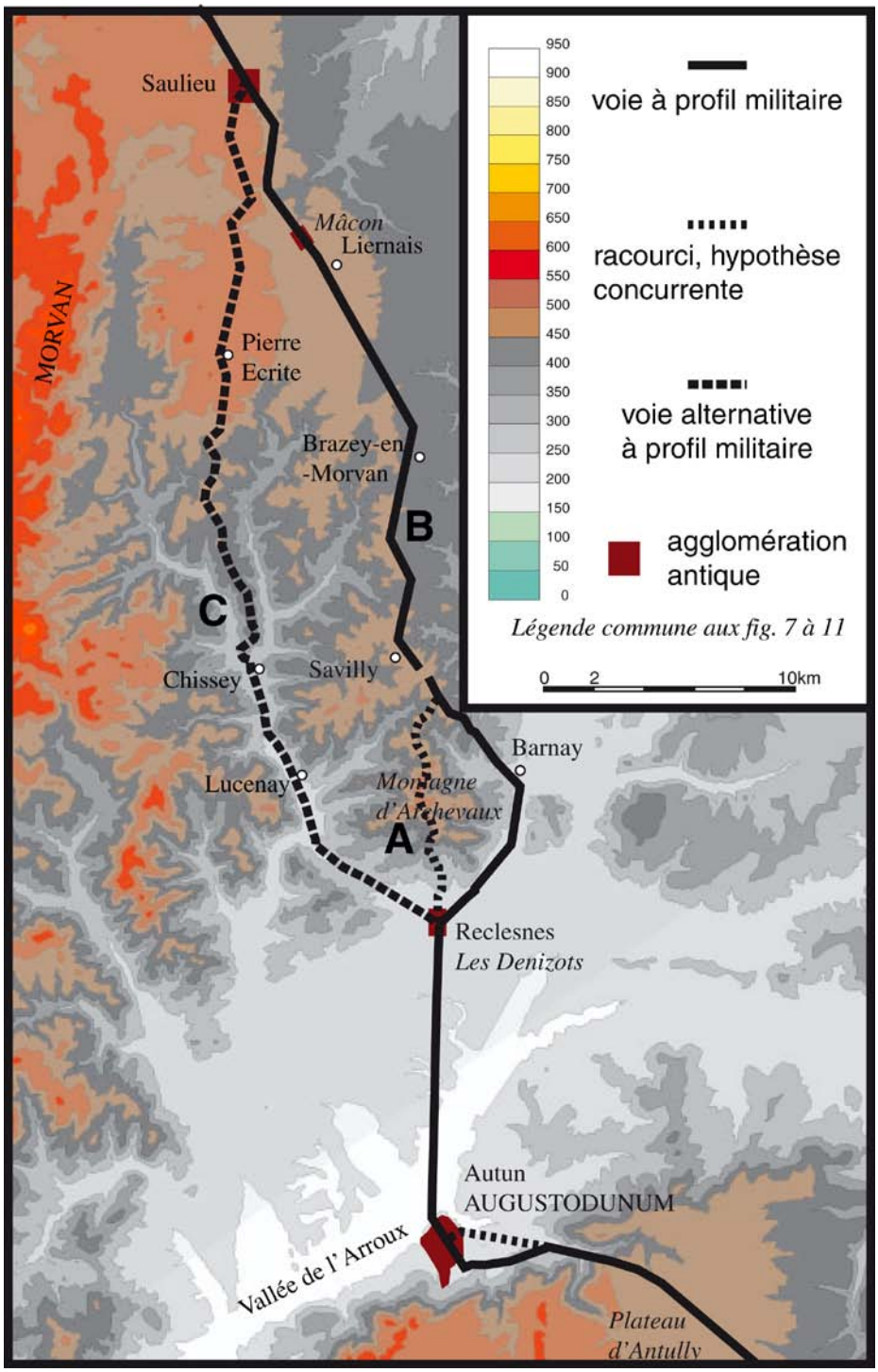


Fig. 7 : le tracé de la voie entre Saulieu et Rouvray.

Ce tracé peut-être plus récent que les deux premiers, parait cependant antique, comme l'indique les éléments de datations présents à Chissey ou à Pierre Ecrite (nécropoles gallo-romaines).

Plus au nord, le tracé ne pose pas de problème, tant il est bien conservé sous l'ancien tracé de la RN 6, souligné par une suite de limites de communes jusqu'à Sainte-Magnance (Thévenot 1969, p. 87-88 avec apparat critique ; Olivier, 1983, p. 143 et 144 ; Mangin et *al*. 1992, tabl.

XI, p. 213). Les données archéologiques militent pour que Saulieu, l'antique *Siduo Loco* des itinéraires, soit née de la voie : Le mobilier qui y a été recueilli n'est pas antérieur à la fin de la période augustéenne (J. Dupont, *in* Benard et *al*. dir. 1994, p. 157-162). Il nous manque cependant sur cette portion un certains nombre d'agglomérations routières encore méconnues. Au-delà (fig. 8), les travaux de Le Tors (Le Tors 1735), repris sans grande discussion par Pasumot 1765 ; Petit 1851, Quantin et Boucheron 1863 et Parat 1919 ont proposé de lire le tracé de la voie dans un petit chemin sinueux, qui tangente la route nationale 6. La dizaine de coupes publiées par M. Quantin (Quantin et Boucheron 1864) présentent toutefois un profil curieux, avec une bande de roulement très modeste (moins de 4 mètres) et l'absence de fossé. De plus, il n'y a aucune portion rectiligne jusqu'à Avallon. La réponse est simple (Nouvel 2006) : la voie romaine est sous la route moderne et ce chemin est l'axe gaulois préexistant. Les diagnostics réalisés par N. Tisserand à l'est d'Avallon l'ont confirmé récemment (Tisserand 2011). Dans la ville elle-même, les travaux d'urbanisme de la fin du XIXè siècle l'on clairement reconnu sous la route, évitant soigneusement la ville antique par le nord-est (Kasprzyk et Nouvel 2006). Entre Rouvray et Avallon, les découvertes anciennes et récentes, compilées dans Delor dir. 2002, permettent de localiser trois petites agglomérations routières, positionnés aux passages à gué. Il s'agit de Sainte-Magnance, de Cussy-les-Forges et de Magny / *Cerces* (Nouvel 2008).

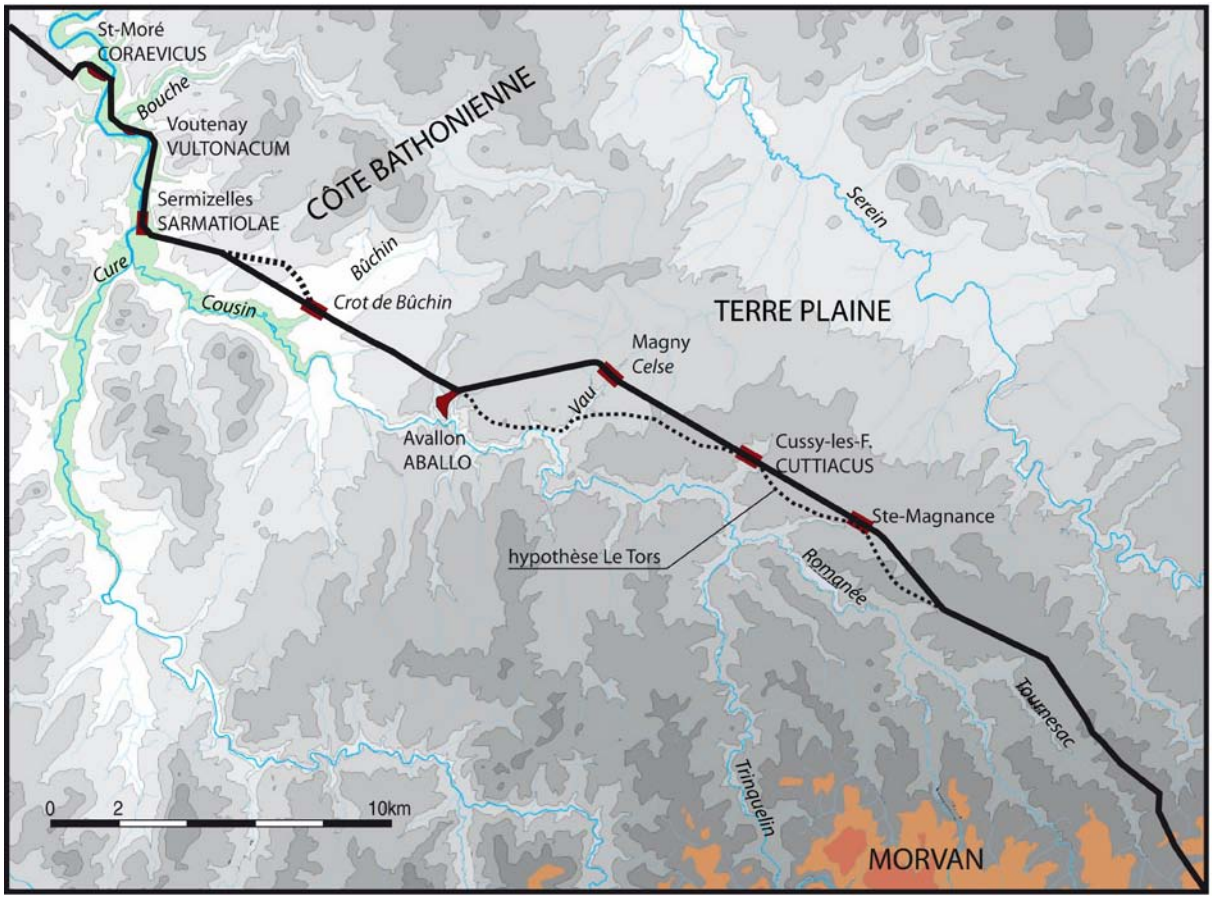


Fig. 8 : le tracé de la voie entre Rouvray et Saint-Moré.

Passé Avallon, la tradition érudite, suivant les travaux d'Ernest Baudoin (Baudoin 1848) puis Félix Ragon (Ragon 1862), rencontrait quelques difficultés. Si jusqu'au Bûchin, le tracé, rectiligne, se reconnait facilement, ce n'est plus le cas plus au nord-ouest, alors qu'il faut franchir la cuesta Bathonienne. Un vieux chemin, obliquant au nord, sous la limite de commune Annéot / Vault-de-Lugny puis prenant à l'est après le col pour rejoindre la RD 167

faisait consensus (Parat 1918). Cependant, son tracé sinueux ne correspond pas à la structure de la voie reconnue jusque là. Les photographies aériennes réalisées dans cette zone par H. Leredde l'on confirmé : la voie, bordée de ses doubles fossés, coupe droit à travers la colline, rejoignant directement la portion rectiligne de la RD 167 se dirigeant vers Sermizelles. Il y a là un tronçon rectiligne sur près de sept kilomètres, malgré le relief torturé. Le vieux chemin de Girolles pourrait cependant être antique, alternative au tracé initial trop pentu, abandonné dès l'époque antique (Nouvel 2008, p. 27). A partir de Sermizelles, le tracé de la voie, bien conservé, se conservent sous des chemins secondaires ou sous la RN 6 même, comme à la sortie de Voutenay. D'Avallon à Saint-Moré, les agglomérations routières, généralement modestes sont relativement nombreuses. On en connait avec certitude au gué du Bûchin (*Champ du Crot*) et du Vau de Bouche (Voutenay, Nouvel 2009). Le toponyme et les nécropoles positionnées au bord de la voie à Sermizelles pourraient en révéler une troisième, plus hypothétique. La plus importante reste cependant *Chora-vicus*, Saint-Moré, citée par Ammien Marcellin et qui a récemment fait l'objet d'une fouille et d'une reprise documentaire par l'INRAP (S. Venault, Nouvel 2009).

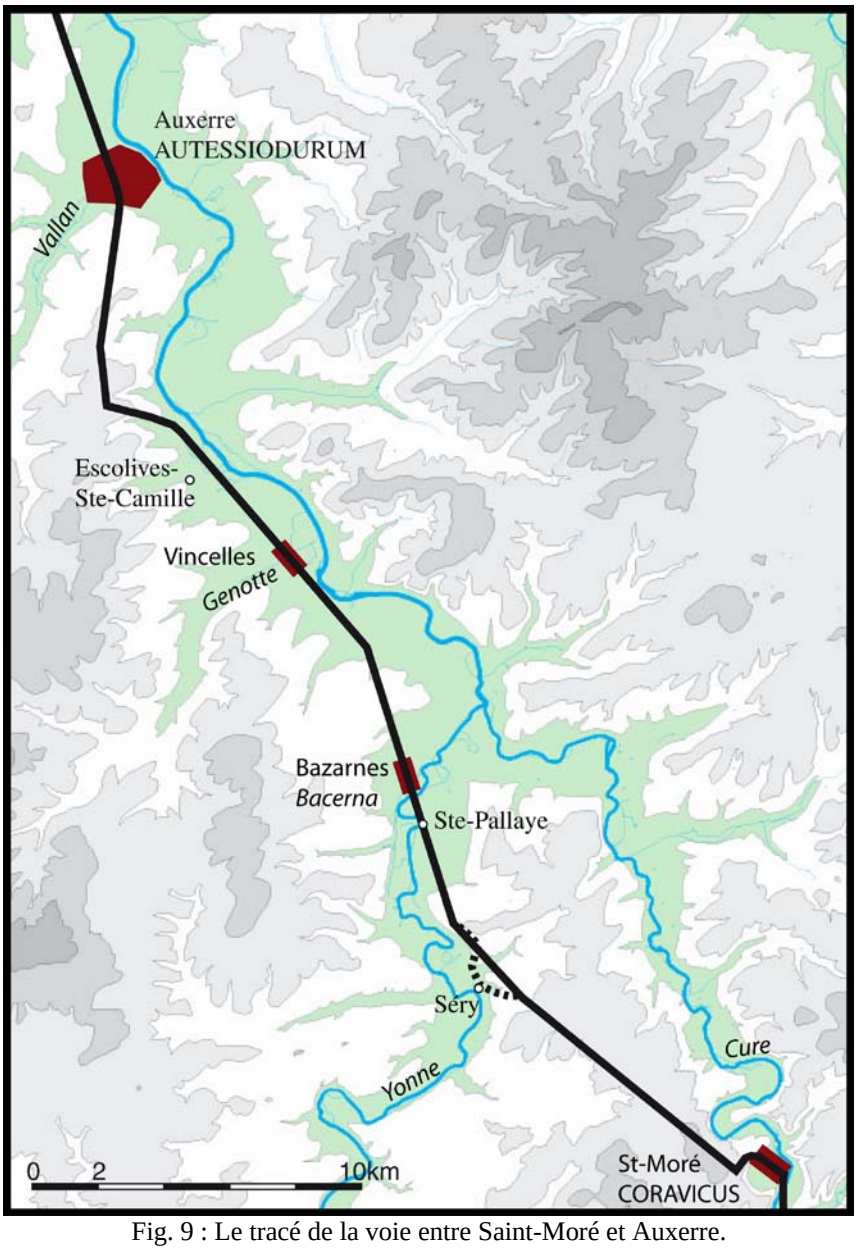


Fig. 9 : Le tracé de la voie entre Saint-Moré et Auxerre.

Jusqu'à Auxerre (fig. 9), le tracé de la voie, généralement bien conservé, ne pose plus de problème. On y observe cependant quelques revirements, en particulier autour de Séry. Ici, comme l'ont bien montré les prospections aériennes et terrestres (Delor 1993), le tracé initial, trop accidenté, n'a jamais dépassé le stade de l'expropriation. La bande de roulement et les fossés de drainage ont été tracés sous la forme d'une longue courbe plus adaptée aux charrois (fig. 5d). Elle passe l'Yonne à gué à Bazarnes, où se reconnait une autre agglomération, mentionnée dès le VIè siècle sous le nom de *Bacerna*. La suivante se trouve sous le bourg de Vincelles, au gué du *Ru de Genotte*. On n'en connait pas d'autre avant Auxerre. La voie forme l'artère principale d'*Autessiodurum*, dont les niveaux les plus anciens reconnus (Rue Vaulabelle) ne remontent qu'à la période augustéenne. La question de l'antériorité de la fondation d'Auxerre par rapport à cette voie reste donc posée.

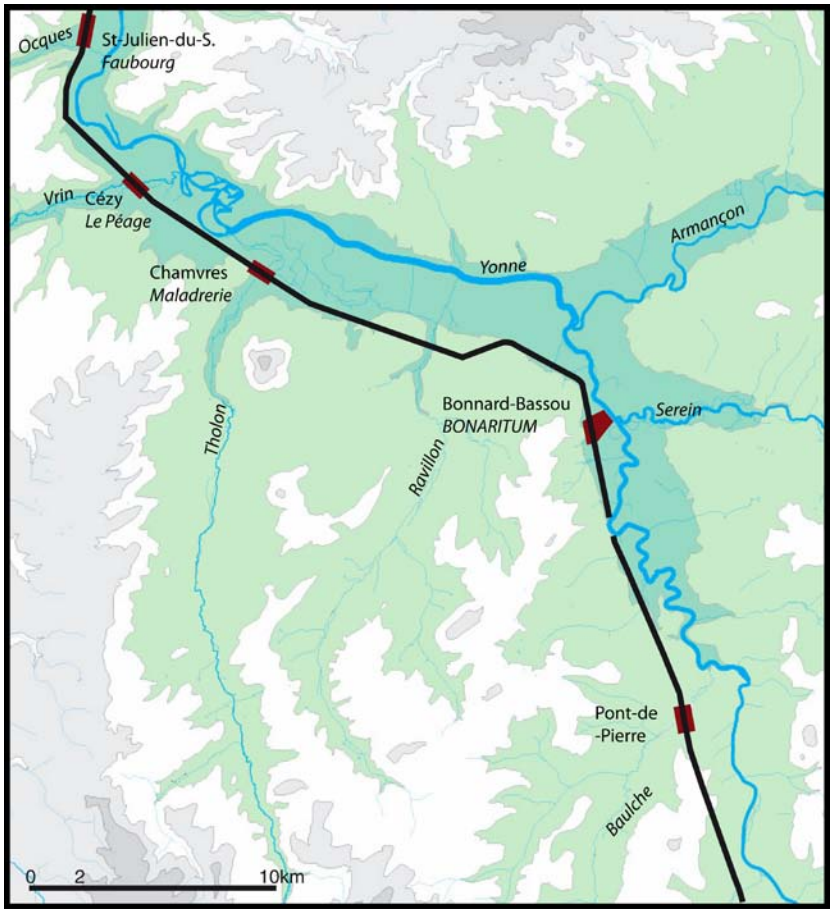


Fig. 10 : le tracé de la voie entre Auxerre et Saint-Julien-du-Sault

Au nord de la ville, les travaux de Maximilien Quantin puis de J.-P. Delor ont définitivement fixé la question (Delor 1993). La nationale 6 se superpose exactement à la voie antique, sauf au nord d'Appoigny, où elle a été détruite par l'Yonne (fig. 10). Ce n'est qu'à Epineau-lès-Vôves, après avoir franchit la limite de cité Eduens / Sénons qu'elle reprend un tracé distinct, toujours quoiqu'encore marquée par des chemins déblaviers et photographiés en plusieurs points. A partir de Cézy, elle est recouverte par la RD 182 puis RD 3 jusqu'à Saint-Julien-du-Sault. Sur cette portion, les agglomérations routières son nombreuses et bien connues. On mentionnera celle du *Pont-de-Pierre*, au gué de la Baulches, de Bassou (le *Bonaritum* de la carte de Peutinger, objet de fouilles récentes), de la *Maladrerie* au gué du Tholon, (fouillée en 1992-1992, Müller et Violot 1992), du *Péage* à Cézy (gué du Vrin), de Saint-Julien du Sault, en dernier lieu, au gué de l'Ocques. Les multiples découvertes réalisées au nord du bourg, de part et d'autre de la voie, indiquent que cette agglomération ne s'est développée qu'au cours

du Ier siècle de notre ère. Il en manque certainement une au gué du Ravillon, à l'est de Champlay : la zone n'a pas été prospectée.

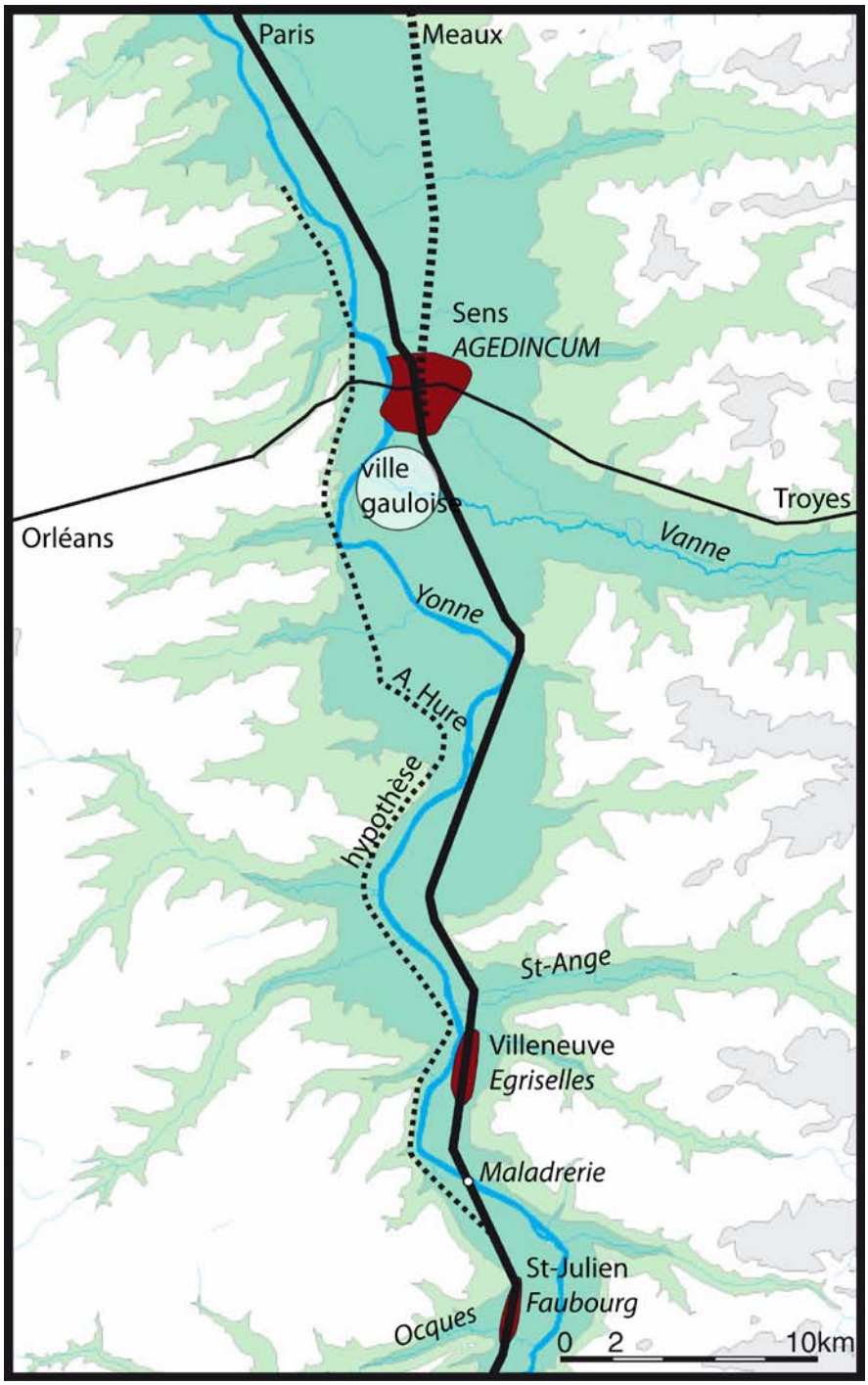


Fig. 11 : Le tracé de la voie de Saint-Julien-du-Sault à Pont-sur-Yonne.

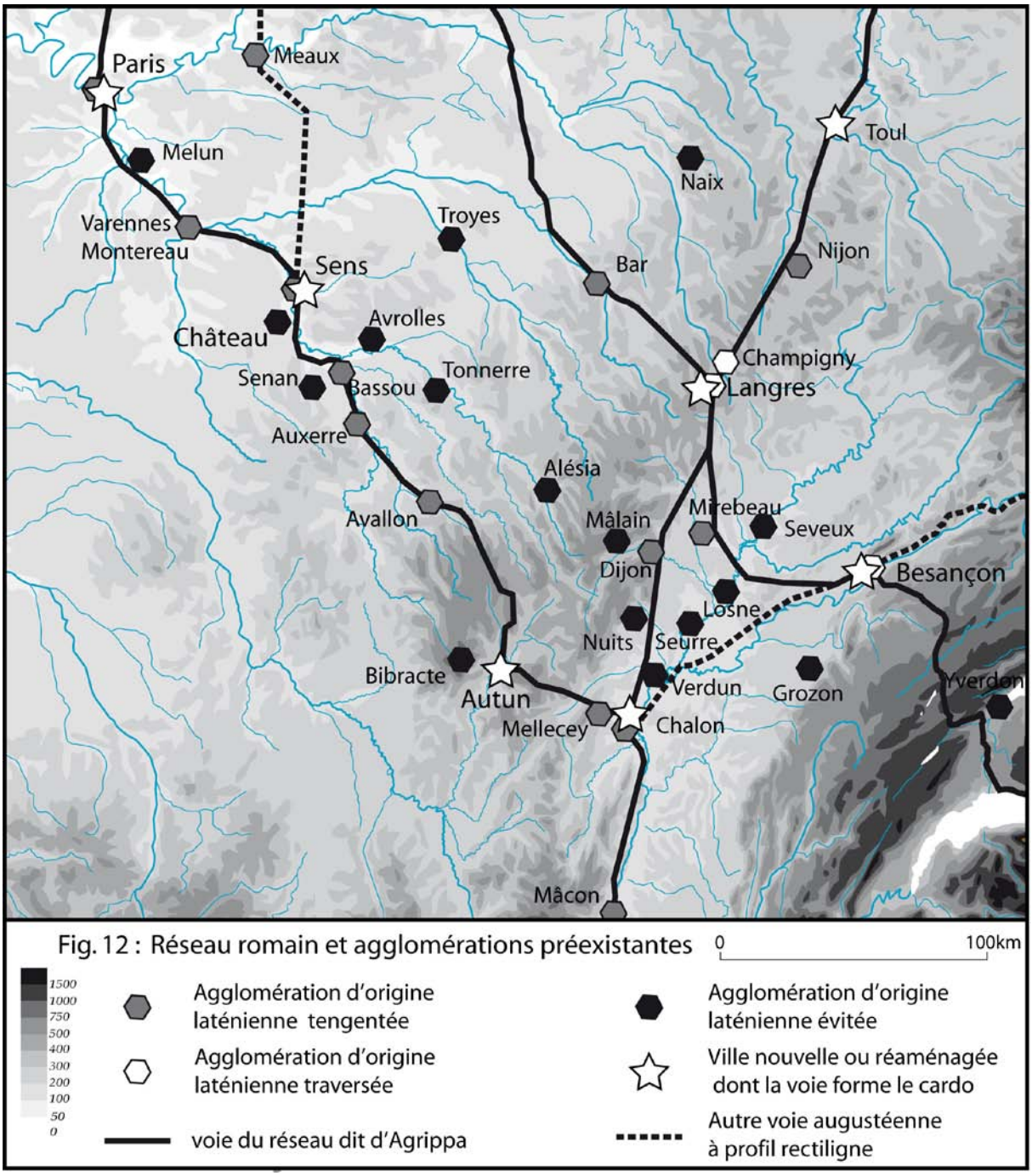
Au nord de Saint-Julien du Sault (fig. 11), E. Petit, suivit par M. Quantin et A. Hure (Hure 1934) perdant la voie, proposaient, au prix de contorsions, de faire poursuivre la voie en rive gauche, malgré l'absence d'éléments tangibles. Ils la reconnaissaient dans une succession de chemins sinueux, antiques sinon laténien d'après le mobilier et les coupes dressées par les agents voyers, mais sans rapport, par sa structure et son tracé, avec les portions précédentes. C'est ici une fouille de sauvetage, suivi par les prospections aériennes qui ont résolu le problème (Delor 1993, p. 26) : elle franchit l'Yonne (par un pont ?) au nord de la *Maladrerie*

et rejoint la RN6 en aval d'Armeau. Les portions rectilignes, reprises par la route moderne, se succèdent alors jusqu'à Sens / *Agedincum* ou la voie forme le cardo de la refondation augustéenne. Si on ne connait pas de halte routière au gué de l'Yonne, une vaste agglomération s'est développée plus au nord, depuis l'anse des *Egriselles* jusqu'au gué du *Ru St-Ange*, en partie masqué par l'actuelle Villeneuve-sur-Yonne. Les prospections aériennes (entre autre un temple) et les découvertes anciennes (dépôt monétaire, mobilier) révèlent un groupement assez important, sept kilomètres avant la capitale de cité.
Au-delà, comme nous l'avons dit, deux écoles s'opposent. Certains proposent de faire poursuivre la voie de l'Océan vers Meaux et Soissons. D'autres la font poursuivre vers Paris, peu ou prou sous la nationale 6, passant l'Yonne à nouveau à Pont-sur-Yonne, où a été retrouvée une agglomération associée à une nécropole remarquable (collectif 2009). On notera que cet sur cet axe, et non sur le premier, que les bornes milliaires ont été retrouvées (à Cannes-Ecluses puis Saclas). Cependant, l'une et l'autre branches présentent des tracés rectilignes : le dossier reste donc ouvert (Kasprzyk et Nouvel 2011).

Ces observations confirment donc qu'une voit nouvelle a bien été tracé entre Chalon et Sens à l'époque augustéenne. Elle présente des caractères structuraux redondants, identique sur tout son parcours, que ce soit chez les éduens ou chez les Sénons : c'est donc un ouvrage qui dépasse les prérogatives de ces états. Tout concorde donc pour y voir da voie dite de l'Océan mentionné par Strabon.

III *Impact de la mise en place des voies nouvelles sur le réseau d'occupation antérieur :*
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 terrains et de fouilles plus ou moins pertinentes. 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 contraintes, autant que les difficultés de cette première portion de parcours ont 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 (Kasprzyk et Nouvel 2011). Reconnue par de multiples fouilles et sondages, elle présente une activité artisanale intense sur une période d'occupation très ramassée et bien documentée (de 50 à 10 avant notre ère). 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, révéler de nouveaux axes, en particulier celui franchissant le *col des Pasquelins* pour rejoindre, lui aussi, les vallées de l'Yonne et de la Loire. 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 et Nouvel 2011, fig. 4). Elles se développent au cours de la première moitié du Ier siècle de notre ère, sous l'influence de l'accroissement du trafic.
Cette voie Chalon-Sens ne s'appuiera que partiellement sur le réseau urbain gaulois (fig. 12). Elle se contente généralement de longer les agglomérations préexistantes (comme à Avallon, ou à Bassou), passant au nord-est de la ville gauloise d'*Agedincum*. Tous sont d'ailleurs plus ou moins perturbés par la mise en place de la voie. A 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 et Kasprzyk 2007, fig. 5, p. 63). Un phénomène similaire a été observé à Bassou / *Banoritum* (Nouvel 2004a, fig. 166). La voie, tracée quelques centaines de mètres à l'ouest de la bourgade, attirera progressivement son développement au cours de l'époque gallo-romaine. A Sens, la capitale de cité augustéenne se développera le long du nouvel axe, à un kilomètre de l'ancienne ville gauloise.



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, Nouvel 2004a, p. 180-181) et surtout l'ancienne capitale des Eduens, 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 laténienne

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 un large détour pour atteindre la plaine de l'Arroux, où fut fondée 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.

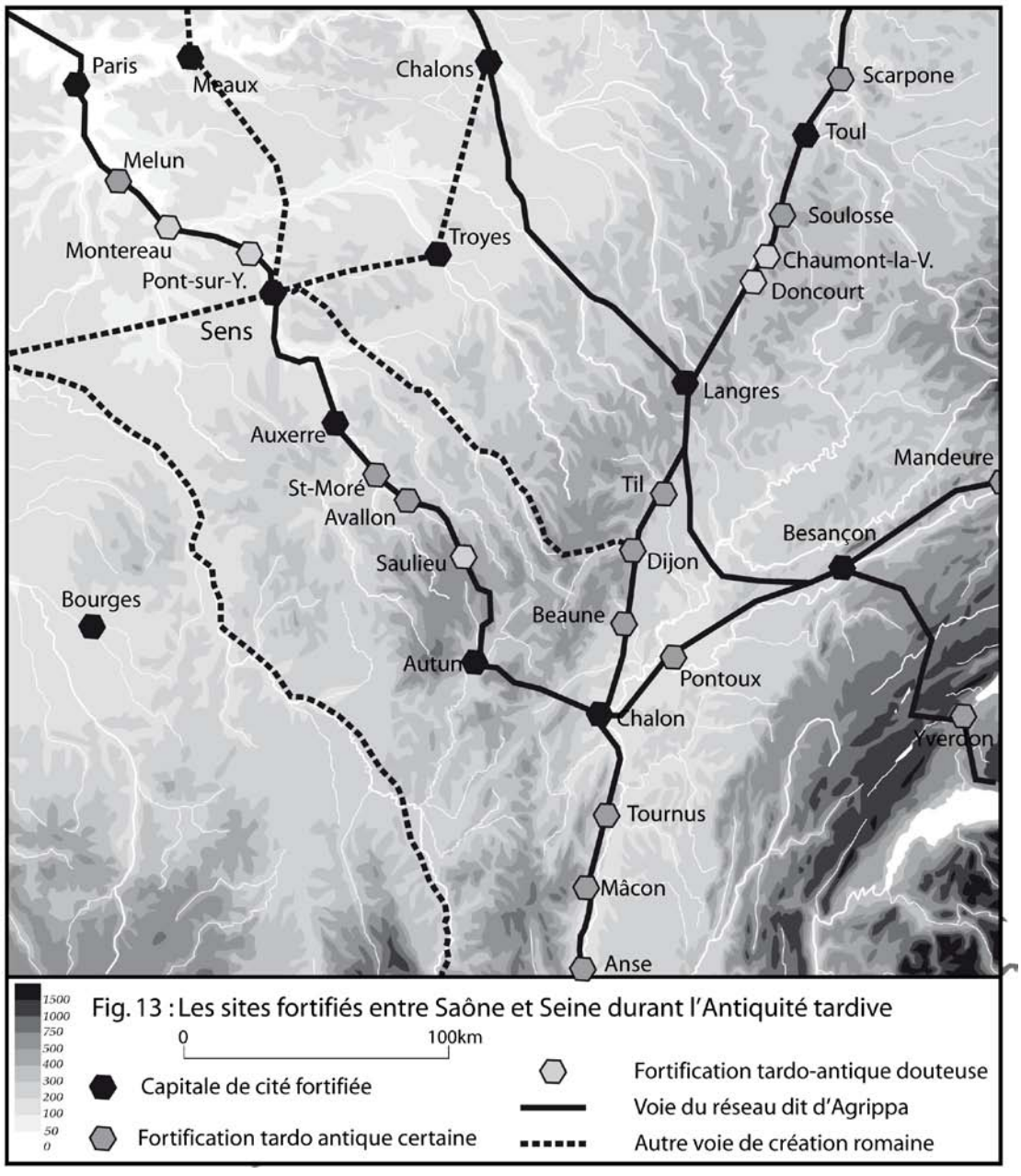
La mise en place de cet axe nouveau, dont le caractère perturbateur apparaît clairement dans la présence des fossés d'expropriation, ne se fait pas sans conséquences majeures. Des axes plus anciens, reprenant les mêmes parcours, ont sans nul doute été déclassés. Ils ont été identifiés sur certaines portions 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 pas les agents voyers du département de l'Yonne (Parat 1918, Nouvel 2006), 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.

L'observation de la carte fig. 12 permet d'observer 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. Les agglomérations sans antécédents laténiens sont pour l'essentiel implantées sur les portions de voies nouvelles (Nouvel 2004a, fig. 165 et 166). Ce phénomène concerne aussi bien les deux grands itinéraires décrits ci-dessus (voie de Chalon au Bassin parisien et Dijon – Sens), que les axes secondaires recalibrés (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* permet de mieux approcher les phénomènes qui permettent leur genèse. Sur ce site, le creusement des fossés externes est immédiatement suivi de l'installation d'un potier, utilisant son talus pour creuser son alandier (Kasprzyk et Nouvel 2011, fig. 9). 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). Il nous semble possible que ce soit la présence d'espaces publics, générés par les expropriations nécessaires à l'implantation de ces axes, qui ont permis le développement de ces nouveaux groupements artisanaux, dans des zones où la pressions foncières s'averrait moins importante. A Saint-Moré, les fouilles de l'Inrap dévoilent un scenario différent. Il s'agit là d'un lotissement volontaire, mis en place au milieu du Ier siècle de notre ère (S. Venault, en cours). Qu'il soit opportuniste ou dirigé, le phénomène semble systématique à chaque passage à gué, comme nous l'avons vu ci-dessus.

IIIb *Evolution du système au cours de l'Antiquité tardive.*

L'évolution du système, au cours des quatre premiers siècles de l'Empire, contribuera à privilégier le tracé occidental, par Autun et Auxerre, aux dépends de l'axe Dijon – Sens par Alésia. Le développement, à ses deux extrémités, d'Auxerre et de Chalon-sur-Saône (jusqu'alors agglomérations secondaires de la cité éduenne) et leur érection au statut de chef lieu de cité au cours du IV^{ème} siècle (Kasprzyk 2005), est la preuve de son dynamisme croissant au cours de la tardo antiquité.
Ce tracé servira en effet de support à une série de sites fortifiés d'importance variable, constituant ainsi un système militaire de première importance au cœur des Gaules. Les

capitales de cités, anciennes (Autun, Sens, Paris) ou récentes (Chalon et Auxerre), qui le rythment se voient dotées d'enceintes de grande taille. C'est également le cas d'une série d'agglomérations secondaires intermédiaires, fait suffisamment rare en Gaule pour être souligné. Elles se succèdent toutes, à intervalles plus ou moins régulier, entre Chalon et Paris. On citera successivement (fig. 13), du sud au nord, ceux, assurés, d'Avallon, Saint-Moré / *Choravicus*, et Melun (les cas de Saulieu, de Pont-sur-Yonne et de Montereau-Fault-Yonne restent discutés). Cette observation archéologique fait écho à la mention dans la *Noticia Dignitatum* de l'existence d'un *tractus* militaire concernant ce même parcours, entre *Cora* (Saint-Moré) et Paris. Elle rappelle surtout un phénomène similaire observé sur l'autre axe militaire de cette région, celui de Lyon à Trèves. Ici encore, l'organisation repose sur quelques chefs-lieux de cités (Lyon, Chalon, Langres, Metz) et sur un réseau de villes secondaires fortifiées (Anse, Mâcon, Tournus, Beaune, Dijon, Thil-Châtel *etc.*). Le choix de ces deux axes pour structurer la défense en profondeur des Gaules suffit à lui-même pour confirmer l'importance que l'ancien réseau dit d'Agrippa conserve au IV^{ème} siècle (Kasprzyk et Nouvel 2010).



Dans un tel cadre, le site de l'agglomération de Saint-Moré / *Cora Vicus*, implanté au centre du système, nous semble particulièrement exemplaire. Il a été créé, de toutes pièces, au milieu du Ier siècle (Nouvel 2009). L'ensemble du complexe est occupé durant l'Antiquité tardive alors que la colline voisine de *Villaucerre*, ancien camp de hauteur néolithique et hallstattien est largement réoccupé et réaménagé. Le barrage est rehaussé et renforcées par plusieurs tours, la voie est détournée et contrôlée par une porterie fortifiée alors que des bâtiments, interprété par le fouilleur comme des casernements sont édifiés derrière la fortification (Delor et *al*. 2002, 28*, p. 600). L'ensemble de cette réoccupation est mal daté (quelques monnaies et objets du IV^{ème} siècle). Au haut Moyen âge, l'importance du lieu ne diminue pas. L'agglomération est toujours fréquentée et un vaste cimetière se développe aux alentours de l'église actuelle (Delor et *al*. 2002, p. 601). Deux listes épiscopales la mentionnent alors (liste de saint Aunaire, vers 580, puis de Tétrice vers 700 Sot (dir.) 2002, p. 72 et 120). Il est précisé dans le premier que l'office s'y fait « *pour le clergé et le peuple* » (*Chore vicus cum clero et populo*), ce qui indique une population et un statut hiérarchique relativement importants, certainement celui d'une paroisse. Son nom ne changera qu'à partir de la période carolingienne, quand les reliques du jeune Moderatus y furent inventées et translatées (Sot (dir.) 2002, p. 428, Aimoin, *Translatio de Saint Georges et Aurèle* en 888).
Cette permanence de l'occupation est sans nul doute due à son statut de passage obligé, au cœur des gorges de l'Yonne, au gué de la voie Chalon - Sens. La réactivation d'un vieux camp de hauteur à partir de l'Antiquité tardive confirme d'ailleurs son caractère stratégique, au débouché du massif morvandiau, renforcé à partir du Bas Empire lorsque les menaces sur le trafic, soulignées par l'épisode de 355, se font plus présentes. L'érection d'Auxerre au statut de chef-lieu de cité, vraisemblablement dans la première moitié du IV^{ème} siècle, puis son rattachement à la Lyonnaise IV^{ème} à la fin du IV^{ème} ou au début du V^{ème} siècle plaça d'ailleurs Saint-Moré en position frontalière. La limite passait en effet entre Saint-Moré, dépendant du *pagus* d'Auxerre et Voutenay (*pagus* d'Avallon et diocèse d'Autun), village situé 1,5 km au sud sur la même voie.
L'importance du lieu est encore marquée aujourd'hui par le côtoiement, dans les gorges étroites de la Cure, de la RN6 et de la voie de chemin de fer d'Autun à Auxerre.

Cette montée en importance de l'axe Chalon – Sens durant l'Antiquité tardive, semble se faire aux dépends de l'alternative plus septentrionale, reliant Dijon à Sens, qui semblait prépondérante jusqu'à la fin du haut Empire. Autant les agglomérations laténiennes d'Avallon, d'Auxerre et de Bassou, situées sur la voie Chalon – Sens, paraissent peu dynamiques avant la création de la voie (5 hectares maximum à Avallon, faible étendue à Auxerre, quelques hectares à Bassou), autant celles situées sur l'axe de l'Armançon paraissent riches et étendues. Il suffit de citer les noms de Malain / *Médiolanum* (plus de 15 hectares), d'*Alesia* (*oppidum* de 97 hectares), de Tonnerre / *Tornodorum* (17 hectares au moins, occupé depuis La Tène C2 au plus tard, Nouvel 2007) et d'Avrolles (une vingtaine d'hectares, avec une occupation débutant à La Tène C au plus tard, Delor et *al*. 2002, p. 218-221 ; Nouvel 2004a, p. 170-174) pour souligner cette différence. A l'inverse, ces dernières agglomérations, en dehors d'Avrolles (également située sur l'axe Auxerre – Troyes) sont touchées par une rétraction importante durant l'Antiquité tardive, qui tranche avec le dynamisme des sites situés sur l'axe Chalon / Auxerre.

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 ingénieurs militaires. Les marques de cet apport sont encore visibles sur les voies qui parcourent l'est des Gaules. Par la suite, d'autres axes furent encore tracés ex-nihilo, au moins jusqu'à la fin du Ier siècle de notre ère (par exemple en rive droite de la Loire, entre Troyes et Orlésans ou encore Sens et Alésia). Si on y reconnait encore l'impact de la force publique, elle peut être plus locale dans ces étapes postérieures.
Le croisement des sources écrites et archéologiques permet de confirmer que, parmi ces axes nouveaux, la voie de Chalon à Sens peut, avec plus d'assurance que d'autres appartenir à l'étape initiale, attribuée à Agrippa. Elle est certainement antérieure à la dernière décennie avant notre ère et précède la création d'Autun.
Formée d'une succession de portions rectilignes et présentant un système double de fossés bordiers, elle permet un parcours médian. Après Chalon, il effectue un détour en direction de l'ouest, pour atteindre l'emplacement où fut fondé Autun. La nécessité de se rapprocher au plus proche du cœur du pays éduen et de son antique capitale Bibracte va vitaliser ce parcours nouveau, pourtant montueux et reliant des agglomérations jusque là peu dynamiques, comme Avallon et Auxerre. Sa mention, dans l'itinéraire d'Antonin et sur la table de Peutinger indique qu'il sert de support aux trajets officiels, au moins sur sa portion centrale, de Chalon à Auxerre. Son importance semble encore s'accroître au IV^{ème} siècle, alors que deux des agglomérations secondaires implantées sur son parcours accèdent au statut de capitale de cité (Chalon et Auxerre) et qu'un système de fortifications s'appuie sur ses villes étapes. Sa montée en puissance contribue à limiter l'importance des autres axes, en particulier celui de Dijon à Alésia. Les nombreux textes du haut Moyen-Age confirment ce basculement. La plupart des parcours décrits empruntent l'axe occidental et les rares mentions de passages par la vallée de l'Armançon sont le fait de personnages se rendant en Italie ou sur le plateau suisse par les cols du Jura.

Ces deux axes traditionnels subsistent néanmoins au travers des nationales RN6 et RN5, reliant respectivement Lyon à Paris, et Dijon à Paris. Comme leurs prédécesseurs, elles permettent d'accéder à l'Italie, l'une par le Jura, l'autre par les Alpes. Comme à l'époque romaine, la mise en place d'axes nouveaux, faisant fi des contraintes du relief et de l'organisation des réseaux locales, tarit progressivement leur trafic. L'autoroute A 6 Paris-Lyon et le TGV sud-est, passant au plus court, par un parcours médian et inusité, rendent aujourd'hui obsolètes deux axes jusqu'ici consacrés par l'histoire.

Si la période post 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. Ces quelques voies nouvelles, somme-toutes peu nombreuses dans l'Est de la Gaule, restent largement minoritaires. Le réseau laténien préexistant, forme certainement l'ossature et 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. 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 dites secondaires, certaines furent favorisées (Auxerre et Chalon), d'autres délaissées (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, Guillaumet, Nouvel 2002 = Barral (Ph.) Guillaumet (J.-P.) Nouvel (P.) – Le territoire des Eduens d'après les dernières découvertes, *in* : *Territoires celtiques, espaces ethniques et territoire des agglomérations d'Europe occidentale*, actes du XXIV° congrès de l'AFEAF, Martigues, 1er - 4 juin 2000, sous la direction de D. Garcia et F. Verdin, Edition Errance, 2002, p. 271-296.

Baudoin 1848 = Baudoin (E.) – Détails sur la partie de voie romaine d'Auxerre à Avallon comprise entre Sermizelles et Saint-Moré et recherches sur Chora, *Bulletin de la Société des Sciences historiques et naturelles de l'Yonne*., 2, Auxerre, p. 363-377.

Bénard J. *et alii* (dir.), 1994 = Bénard (J.), Mangin (M.), Goguey (R.), Roussel (L.), *Les agglomérations antiques de Côte-d'Or,* (Annales Littéraires de l'Université de Besançon, 522), Paris, Les Belles Lettres, 1994, 303 p.

Bourguignon d'Anville 1761 = Bourguignon d'Anville (J.) – *Eclaircissements géographiques sur l'ancienne Gaule, précédés d'un traité des mesures itinéraires des Romains et de la lieue gauloise,* Paris, Vve Estienne, 1761.

Braun et al. 2009 = Braun (A.), Hauput (P.), Klenner (I.) – Le réseau d'habitat antique à la périphérie du Mont Beuvray, *in* Guichard (V.) dir. – *Bibracte, Rapport annuel d'activité 2009*, Bibracte, Glux-en-Glenne, 2009, p. 275-289.

Brun 1988 = Brun (P.) – Les « résidences princières » comme centres territoriaux, éléments de vérification, *in Les princes celtes et la Méditerranée*, Paris, La Documentation Française, 1988, p. 129-143.

Chassignet 2009 = Chassignet (Ph.) – Les voies romaines en Côte-d'Or, un état des lieux, *in* Provost (dir.) 2009, p. 292-305.

Chevallier 1962 = Chevallier (R.) – Essai de reconstitution du réseau routier gallo-romain ; caractères et méthode, *Revue Archéologique*, I, p. 1-49.

Chevallier 1997 = Chevallier (R) – *Les voies romaines*, Librairie Internationale Picard, Paris, 1997 [réédition].

Cloppet 1996 = Cloppet (C.) – *Le système routier gallo-romain entre Rhône, Loire et Rhin. Tracé, structure,monuments. Thèse de doctorat, sous la direction d'E. Frézouls et X. Lafon, Université de Strasbourg*. ANRT, Lille, 1996 (3 vol.).

Collart 2007 = Jean-Luc Collart – Au Bas-Empire, la capitale des *Viromandui* se trouvait-elle à Saint-Quantin ou à Vermand ?, *in* Roger Hanoune dir. « Les villes romaines du Nord de la Gaule. Vingt ans de recherches nouvelles ». *Actes du XXVe colloque international de HALMA-IPEL UMR CNRS 8164*, Villeneuve-d'Ascq, 2007, p. 349-393 (*Revue du Nord. Hors série. Collection Art et Archéologie* ; 10).

Collectif 1983 = *Actes du colloque sur les voies anciennes en Gaule et dans le Monde romain occidental, Paris, Ecole Normale Supérieure, 5-6 juin 1982, Paris, E.N.S.*, Tours, 1983, 423 pages (Caesarodunum, XVIII).

Collectif 2009 = *Hommage A L'archeologue Jean Yves Prampart*, Musée de Sens, Sens, 2009, 175 pages.

Corrard de Bréban 1862 = Corrard-de-Bréban (H.) – Mémoire sur les voies romaines signalées dans les anciens itinéraires en tant qu'elles sont comprises dans le département de l'Aube, pour servir à la topographie des Gaules, *Mém. S.A.A.*, t. 26 (2e série, 13), 1862, p. 5-62.

Coulon 2007 = Coulon (G.) – *Les voies romaines en Gaules*, éd. Errance, Paris, 2007, 236 pages.

Courtépée 1779 = Courtépée (Cl.) – *Description générale et particulière du Duché de Bourgogne*, Paris, 1779, t. V.

Dassié 1999 = Dassié (J) – La grande lieue gauloise**,** *Gallia*, n° 56, 1999, p 285-311. CNRS éditions, Paris, 2000

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, 64 p.

Delor et *al.* 2002 = Delor (J.-P), Biton (R.), Delor (A.), Kasprzyk (M.), Nouvel (P.) Rolley (Cl.) – *L'Yonne, carte archéologique de la Gaule, publié sous la responsabilité de M. Prévost, 89/1, 89/2*, Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, Paris, 2002, deux volumes, 884 pages et 1282 illustrations.

Delor-Ahu, Labaune 2003 = Delor-Ahu (Anne) Labaune (Y.) – Un contexte augustéen à Autun (Saône-et-Loire) ? Le mobilier de la cave 537, in Rivet (dir.) = *SFECAG, Actes du congrès de Vienne, 2003*, Marseilles, 203, p. 269.

De Nimal 1994 = de Nimal (P.) – *La voie aquitanique d'Agrippa de Lyon à Saintes*. Thèse (doctoral), Université de Paris IV: Paris-Sorbonne, 1994.

Desbordes 2010 = Desbordes (J.-M.) – *Voies romaines en Gaule. La traversée du Limousin*, archéologie en Limousin et fédération Aquitania, Limoges, 2010 (Travaux d'Archéologie limousine supplément 8 ; Aquitania, supplément 19), 196 pages.

Deyber 2009 = Deyber (A.) – *Les Gaulois en guerre : stratégie, tactiques et techniques, essai d'histoire militaire (IIè – Ier siècles av. J.-C.)*, Editions Errance, Paris, 2009, 526 pages.

Favory 2011 = Favory (F.) – Les parcellaires antiques de l'est de la Gaule, *in* Reddé (M.), Barral (Ph.), Favory (F.) Guillaumet (J.-P.), Joly (M.), Marc (J.-Y.) Nouvel (P.), Nuninger (L.), Petit (Ch.) dir. - *Aspects de la Romanisation dans l'Est de la Gaule*, Bibracte, Glux-en-Glenne, 2011, p. 385-415.

Simonet et Foissey 1872 = Simonet Foissey (P.) – *Voies romaines du département de la Côte d'Or et répertoire archéologique des arrondissements de Dijon et de Beaune*, Dijon, Paris, Imprimerie Nationale, 1872.

Frascone 2006 = Frascone (D.) – *La voie de l'Océan et ses abords, nécropoles et habitats gallo-romain, à Lyon Vaise. Le boulevard périphérique nord de Lyon*, ALPARA, Lyon, 1999, 172 p (Dara - documents d'archéologie en Rhône-Alpes et en Auvergne n°18).

Goudineau (dir.) 1998 = Goudineau (Ch.) dif. Guichard (V.) Reddé (M.) Soulhol (H.) - *L'année terrible*, L'archéologue, Hors-série N° 1, 1998. - Paris : Archéologie nouvelle, 1998. - 65 p.

Grenier 1934 = Grenier (A) – ***Manuel d'archéologie gallo-romaine***, 2 : 1ère partie. *L'archéologie du sol, les routes*, Paris, Picard, 1934, 468 p., 156 ill., 1 cartes, réédition Grand Manuel Picard 1986.

Guinchard 1990 = Cuinchard (P.) - *La voie romaine de Besançon à Pontarlier et à l'Helvétie et son environnement archéologique*, mémoire de maîtrise, Université de Besançon, 1990, 170 pages.

Hure 1934 = Hure (A.) – *Le Sénonais gallo-romain*, édition originale sans nom d'éditeur et sans date (Sens, 1934), [réédition Loeb, Bruxelles 1978], 422 p.

Jullian 1923 = Jullian (C.) – *Histoire de la Gaule*, 2, Paris, 1920-1926, réédition 1993, 1270 pages.

Kasrpzyk et Nouvel 2010 = Kasprzyk (M.) Nouvel (P.) - Du val de Saône au nord-ouest de la Gaule. Le passage du Morvan de fin de la protohistoire au haut Moyen Age, *in* Le Bihan (J.-P.) Guillaumet

(J.-P.)– *Lieux de passages et passages obligés*, actes du Colloque d'Ouessant, Septembre 2007, Publications de la ville de Quimper, 2010, p. 134-152.

Kasprzyk et Nouvel 2011 = KASPRZYK (M.), NOUVEL (P.) – Les mutations du réseau routier de la période laténienne au début de la période impériale. Apport des données archéologiques récentes, *in* Reddé (M.), Barral (Ph.), Favory (F.) Guillaumet (J.-P.), Joly (M.), Marc (J.-Y.) Nouvel (P.), Nuninger (L.), Petit (Ch.) dir. - *Aspects de la Romanisation dans l'Est de la Gaule*, Bibracte, Glux-en-Glenne, 2011, p. 21-74.

Laurence 1999 = Laurence (R.) – *The roads of Roman Italy, mobility and cultural change*, Londres, Roundledge, 1999, 121 pages.

Leroy et *al.* 2008 = Leroy (M.), Boch (J.-D.), Daubrine (E.), Dupouey (J.-L.) – L'apport du laser scanneur aéroporté à l'étude des parcellaires gallo-romains du massif forestier de la Haye (Meurthe-et-Moselle), *AGER, Bulletin de liaison*, 18, 2008, p. 8-11.

Le Tors 1735 = Dissertation sur quelques chemins romains qui sont aux environs d'Avallon, *Mercure de France*, juillet 1735, p. 1559-1561.

Mangin et *al.* 1992 = Mangin (M.), Fluzin (Ph.), Courtadon (J.-L.), Fontaine (M.-J.) – *Forgerons et paysans des campagnes d'Alésia (Haut-Auxois, Côte-d'Or). La terre, le fer, la route en pays mandubien : Ier siècle avant - VIIIe siècle après J.-C.*, Paris, C.N.R.S., 2000, 508 p. (Monographie CRA 22)

Müller et Violot 1992 = Müller (F.) Viollot (J.-M.) – *Rapport de fouille sur le gisement gallo-romain au lieu-dit Les Grands Malades à Chamvres (89), fouilles de janvier 1992, zone A et B*, 2 volumes, S.R.A. Bourgogne, dactylographié, 84 pages, 29 planches ; XXXXIII planches et 22 photos hors texte.

Niaux 1995 = Niaux (R.) – Prospections sur le Mont Beuvray et dans le pays Eduen, *in* Flouest (J.-L.) dir. – *Bibracte Centre Archéologique Européen Du Mont Beuvray, document final de synthèse Rapport Triennal 1993-1995, Volume 4*, Bibracte, Glux-en-Glenne 1995, p. 2-25.

Nouvel 2004a = Nouvel (P.) – *Des terroirs et des hommes, dynamiques et évolutions des occupations humaines dans le bassin de l'Yonne Moyenne*, Thèse de doctorat, Université de Bourgogne, trois volumes, 1708 pages.

Nouvel 2004b = Nouvel (P.) – XII, Les voies protohistoriques, *in* Baray (dir.) 2004, L'archéologie aérienne dans l'Yonne, Alan Sutton, 2004, p. 106-109.

Nouvel 2008 = Nouvel (P.) – Les voies antiques de l'Avallonnais, apports de l'histoire et de l'archéologie, *Bulletin de la Société d'Etudes d'Avallon*, 83, 147ème année, 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'Etudes d'Avallon*, 84, 148ème année, 2008 (2009), p. 17-33.

Nouvel et Kasprzyk 2007 = Nouvel (P.), Kasprzyk (M.) – Avallon / Aballo. Origine et développement d'une agglomération secondaire antique, Ier siècle avant notre ère – VIIIème siècle avant notre ère, *Bulletin de la Société d'Etudes d'Avallon*, 82, 146ème année 2006 (2007), p. 43-70.

Parat 1918 = Parat (A.) – Vieux chemins, voies romaines, anciennes routes de l'Avallonnais, *Bulletin de la Société des Sciences historiques et naturelles de l'Yonne*. 72, 1918, p. 73-84.

Pasumot 1765 = Notice des voyes romaines qui ont existé dans l'ancienne province de Bourgogne, *Mémoires géographiques sur quelques antiquités de la Gaule*, Paris, Graneau, 1765, p.1-226.

Petit 1851a = Petit (V.) – *Itinéraire des voies romaines qui traversent le département de l'Yonne*, Paris, Didron, 1851.

Petit 1870 = Petit (E.) – *Description des villes et campagnes du département de l'Yonne, recueil de notices historiques, biographiques, géographiques, géologiques, agricoles etc, concernant toutes les communes du département*, I : arrondissement d'Auxerre, II arrondissement d'Avallon, Auxerre, Gallot, 1870, 355 p., (réédition 1916 et librairie Voillot à Avallon, 1988).

Olivier 1983 = Olivier (L.) – *Le Haut-Morvan romain, Voies et sites,* C.N.R.S. Académie du Haut Morvan, (*R.A.E*., suppl. n° 4), 1983, 285 p.

Paunier et Luginbühl 2004 = Paunier (D.) Luginbühl (T.) - Le site de la maison 1 du Parc aux Chevaux (PC 1). Des origines de l'oppidum au règne de Tibère. Glux-en-Glenne : Bibracte, 2004, 472 p. (Bibracte ; 8).

Quantin et Boucheron 1864 = Quantin (M.) Boucheron (G.) – Mémoire sur les voies romaines qui traversent le département de l'Yonne, *Bulletin de la Société des Sciences de l'Yonne*, 18, 1864, p. 5-72.

Ragon 1862 = Ragon (F.) – Grande voie romaine d'Agrippa de Lyon à Boulogne-sur-Mer, *B.S.E.A*., 4 (4^{e} année), 1862, p. 1-14.

Ratel 2009 = Ratel (R.) –

Rebourg 1991 = Rebourg (A.) – Les origines d'Autun, in Les villes augustéennes de Gaule, colloque d'Autun, 6, 7 8 juin 1987, Société Eduenne, Autun, 1991, p. 99-106.

Thévenot 1940 = Thévenot (E.) – Voies romaines au V° siècle, l'itinéraire de la translation des cendres de saint Germain de Ravenne à Auxerre en 448, *Annales de Bourgogne*, 12, 1940, p. 57-68.

Thévenot 1969 = Thévenot (E.) – *Les voies romaines de la cité des Eduens*, Bruxelles, Latomus, 98, 1969, 338 pages.

Tisserand 2011 = Tisserand (N.) – Tronçon de la voie antique à l'est d'Avallon, *in* Reddé (M.), Barral (Ph.), Favory (F.) Guillaumet (J.-P.), Joly (M.), Marc (J.-Y.) Nouvel (P.), Nuninger (L.), Petit (Ch.) dir. - *Aspects de la Romanisation dans l'Est de la Gaule*, Bibracte, Glux-en-Glenne, 2011, p. 44-45.