Revue Archéologique de Narbonnaise

Voies, réseaux, paysages en Gaule

Actes du colloque en hommage à Jean-Luc Fiches (Pont-du-Gard, juin 2016)

Textes réunis par
Claude RAYNAUD



SUPPLÉMENT 49
Montpellier 2021

La voie dite de l'Océan : trois aperçus entre Mâcon et Lyon

Jean-Claude Béal, Catherine Coquidé, Emmanuelle Dumas

Communication

◤ *Résumé :*
Sur quelques dizaines de kilomètres au nord de Lugdunum*, trois secteurs bien documentés par les fouilles, à Saint-Georges-de-Reneins, à Anse et à Vaise, aujourd'hui quartier de Lyon, permettent d'observer les techniques adoptées pour la construction de la voie de Lyon vers le nord, les types de sites qu'elle dessert (agglomérations, étapes routières, établissements divers), et les choix faits pour son tracé. La question des rapports entre la Saône et la route paraît y avoir été primordiale.*

◤ *Mots-clés :*
Asa Paulini, Ludna, Lugdunum, *Saône, ségusiave, voie.*

◤ *Abstract:*
Approaching Lyon, the Agrippa road is well known for its archaeological excavations in three areas: Ludna, Asa Paulini *and* Lyon-Vaise*. The construction techniques have been studied, as well as the sites served. The question of the route has been addressed, in particular its relationship with the Saône, which seems particularly important.*

◤ *Keywords:*
Asa Paulini, Ludna, Lugdunum, *Saône,* Segusiavi, *Roman road.*

Dans l'énumération qu'il fait des routes établies depuis Lyon par Agrippa, Strabon (*Géographie*, IV, 6, 11) mentionne « celle de l'Océan, qui est la troisième et qui mène chez les Bellovaques et les Ambiens ». Sur cette route de la rive droite de la Saône[1], les itinéraires routiers antiques font connaître depuis Mâcon, les étapes de *Ludna* ou *Lunna*, à Saint-Georges-de-Reneins (Rhône) et d'*Asa Paulini* à Anse (Rhône). La voie, que la Saône double dans un tracé plus long et plus sinueux, arrive à Lyon par le quartier suburbain de Vaise (fig. 1).

Sur les trois secteurs, les questions se posent tour à tour de la structure, du tracé, des carrefours et du rapport aux habitats et à la rivière : à chaque fois apparaissent des solutions techniques et des infrastructures spécifiques.

1. La voie est appelée « voie de l'Océan » par Audin (1964, 55, 68) et d'autres après lui et « voie du Rhin et de l'Océan » par A. Desbat (*CAG* 69/2, 181, fig. 55). Nous la désignons ici comme « la voie de Lyon vers le nord » ou simplement « la voie de Lyon ».

I. *Ludna* et la question du rapport à la Saône

Sur la colline qu'occupait le bourg antique de *Ludna*, vers 190 m d'altitude, la voie a été reconnue sur 250 m, en sondages et par prospections géophysiques. Elle était faite d'une lentille, large de 6,30 m au minimum, de petits graviers homogènes rapportés, au nord, dans une tranchée, et recouvrait, dans la partie méridionale du site, un noyau de gros blocs. À l'ouest, un large accotement reliait la voie à une terrasse artificielle, à l'est des apports de marne soutenaient la voie (Béal *et al.* 2013, 43-47, 89-94). Au nord de la colline, l'examen du parcellaire a permis de prolonger le tracé de la voie sur 1,8 km sur le plateau des Vernailles et d'en retrouver un segment à sa retombée vers la vallée de la Vauxonne, à Gravin (fig. 2) où le resserrement de la vallée en facilitait le franchissement (Béal *et al.* 2013, 40-42).
Le lit mineur de la Saône se trouve ici à une distance variant de 1,3 km, à la hauteur de *Ludna*, à 3 km à celle de Gravin ; le lit majeur, qui atteint dans les estimations actuelles la cote des 175 m d'altitude, vient au pied de la colline de *Ludna*, tandis que sa largeur ne dépasse pas 550 m à l'est de Gravin. Cette caractéristique topographique détermine sans doute l'accès à la Saône et à son franchissement par une voie secondaire, encore hypothétique, en direction du bourg antique de Thiollet à Montmerle (Ain).

I.1. L'accès à la Saône

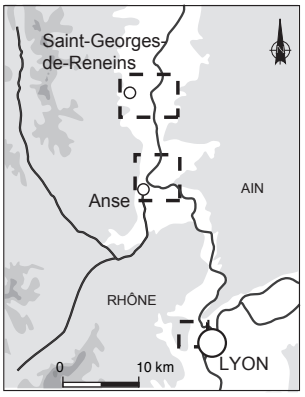
L'accès à la Saône et son franchissement ont fait l'objet de plusieurs hypothèses. À la fin du XIX^e^ s., Cl. Savoye (1898, 79-91) a développé l'idée qu'à Grelonges (fig. 2), une île aujourd'hui disparue et un gué avaient permis de franchir la rivière dès le Néolithique ; ce gué aurait aussi été emprunté par les Helvètes dans leur marche vers l'ouest (César, *BG*, I, 12). Pour l'époque impériale, il a été admis (en dernier : Bertrand 2000) que, par le gué de Grelonges, passait une voie de *Ludna* vers l'est, ou au moins un court tronçon reliant la voie de Lyon par la rive droite à un autre axe, parallèle, sur la rive gauche, dont l'existence même reste à démontrer. De son côté, A. Dumont (2002, 70, 78-80 et 97-102) a identifié à Saint-Georges-de Reneins trois hauts-fonds susceptibles de permettre les communications entre les deux rives (fig. 2), à Grelonges (gué certain selon elle), à Port-Rivière (gué probable), vers Montmerle (gué possible).

Cependant, le haut-fond sur lequel s'appuyait le gué de Grelonges n'apparaît en tant que tel qu'au bas Moyen Âge, avec la disparition de l'île, le gué lui-même étant d'ailleurs peu actif à l'époque moderne (Béal 2017). Du reste, la largeur du lit majeur à la hauteur de *Ludna* rendait vaine toute tentative pour y établir un chemin permanent à travers une zone inondable qui, lors de la grande crue de 1840, était recouverte de plus de trois mètres d'eau.

À l'est de Gravin, le gué de Voldé est clairement localisé sur la carte de Cl. Savoye (1898, 122, carte h. t.) par une vignette indiquant un « palafitte », identification à vrai dire incertaine, au point où arrivait à la Saône un axe fort du paysage local actuel, immédiatement en amont du « bief de Rivière » (fig. 2). Venant de Charentay, cet axe, d'origine médiévale sans doute, croisait à proximité du château de Marzé, à la limite de la zone inondable maximale, les chemins de Villefranche-sur-Saône à Belleville et de Saint-Georges-de-Reneins à Montmerle ; soutenu par les courbes de niveau de 175 m et de 172,5 m jusqu'à 500 m de la rivière, il donnait accès à la Saône, en traversant un site que Cl. Savoye (1898, 122-123) croyait protohistorique et qui est peut-être médiéval[2] ; sur la rive gauche, le passage d'eau permettait de rejoindre Messimy (Dubois 1948, 118), où la route royale de Lyon à Tournus descendait du plateau pour rejoindre ponctuellement les basses terres. Mais l'origine de ce point de franchissement important est peut-être récente. T. Dumorey, qui ne mentionne pas ici l'existence d'un gué mais s'intéressait aux entraves à la navigation, écrit en 1779 (Dumont 1997, 98) que le « bief appelé de Rivierre (…) a formé un banc de gravier dans le lit de la Saône du côté du couchant ». Ce bief était l'un des exutoires du moulin Thiroud, dont l'existence remonte au moins à 1570 ; mais si les rejets de graviers du bief ont pu cumuler avec ceux de la Mâtre qui conflue juste en face, en rive gauche, pour former un haut-fond, on ne sait ce qu'il en était avant sa création[3].

En amont, les découvertes faites dans la rivière à l'occasion de dragages sont nombreuses sans être très bien localisées. Cependant, « un peu en aval de l'île [de Montmerle] », deux épées en bronze ont été découvertes en Saône ; à la hauteur du camping de Montmerle (fig. 2), une drague à grappin a remonté des ossements, une meule romaine, des fragments de poteries et un vase du Néolithique (Dumont 2002, 70). Or, en rive gauche, on est ici à moins de 200 m du bourg antique de Thiollet, installé à la limite de la zone inondable, et, en rive droite, au point de rétrécissement maximal de cette zone inondable : peut-être est-ce là, soit à 5 km de *Ludna*, qu'il faut chercher un point de franchissement qui reliait ce bourg à celui de Thiollet : faute de traces archéologiques claires que l'importance des dragages ne permet guère d'espérer, c'est du moins une hypothèse vraisemblable.

2. Il y signale des fragments de céramique « à pâte grise bien cuite, ornés de bandes impressionnées » analogues à ceux qu'il a rencontrés à proximité du gué de Grelonges, et qui se sont révélés médiévaux (Béal 2017 ; rens. d'A. Horry).
3. Cl. Savoye (1898, 122) a recueilli dans ces parages une série lithique préhistorique ; deux épingles de l'Âge du Bronze proviennent des dragages de ce secteur (Jeannet 1971, 3-4) ; quelques autres découvertes ont été faites immédiatement en amont (rens. de G. Lamercerie).



▲ **Fig. 1 –** Emprise des trois secteurs étudiés entre Saint-Georges-de-Reneins et Lyon (DAO : E. Dumas).

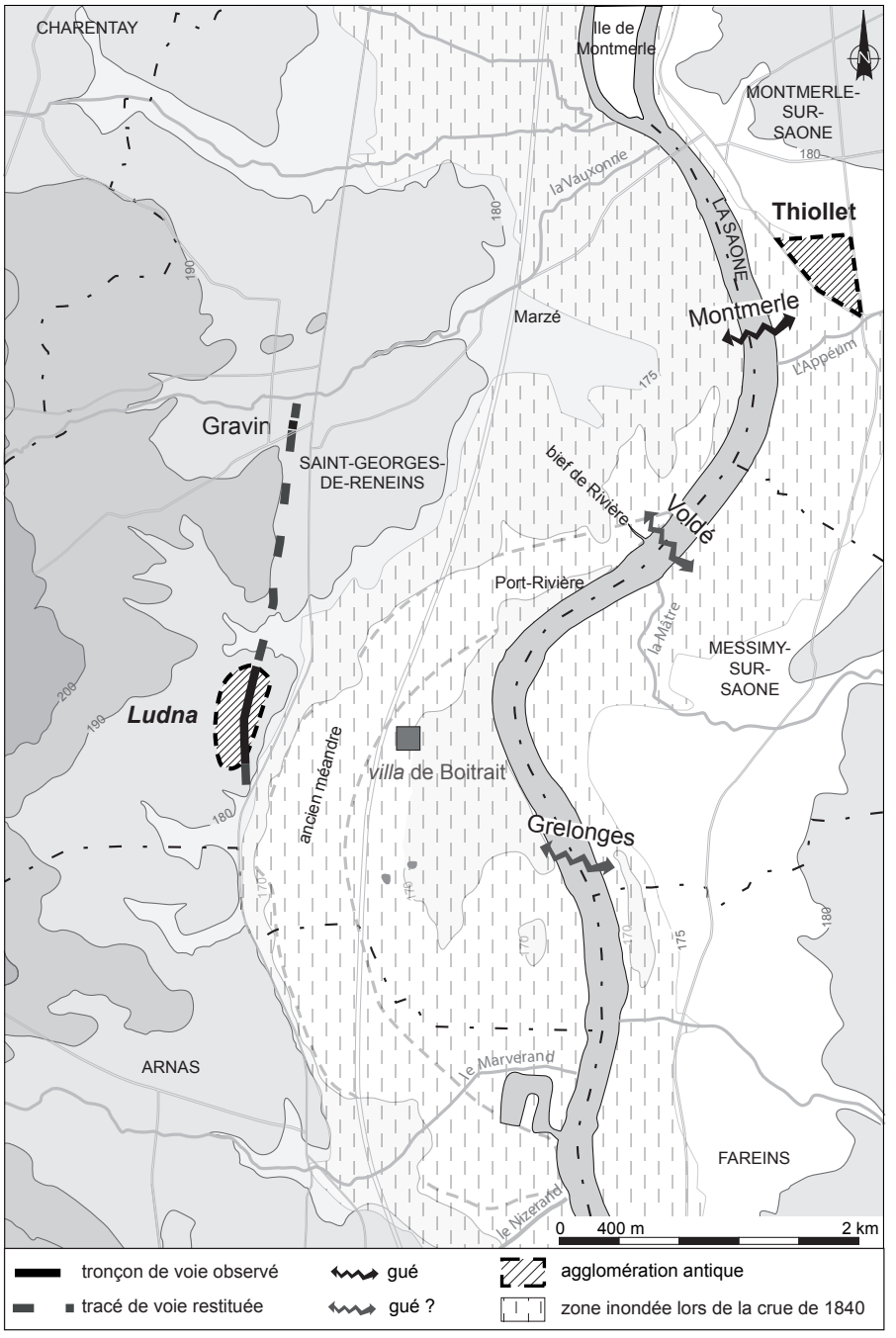


Fig. 2 – La voie de Lyon vers le nord à *Ludna* et le rapport à la Saône (DAO : E. Dumas). ▶

I.2. Les structures de stockage de *Ludna*

De la structure du bourg de Thiollet, on ne connaît à peu près rien, faute de fouilles. À *Ludna*, les fouilles programmées menées entre 2002 et 2009 ont rencontré plusieurs structures de stockage. Dans la partie septentrionale, un *horreum* à quatre nefs au moins et de plus de 400 m^2, a succédé, au cours de l'époque augustéenne, à un habitat que, sans doute, desservait déjà la voie de Lyon. Dans la partie méridionale, aménagée, au cours du I^{er} s., en une vaste terrasse artificielle adossée à la voie, deux grenier «aériens» – et sans doute davantage – ont été construits et l'un d'eux au moins agrandi au II^e s. (Béal *et al.* 2013, 63-69 et 98-104).

La présence de structures de stockage dans une agglomération secondaire a surpris. On connaît des greniers sur les lieux ruraux de production (Ferdière 2015) ou dans les lieux de grande consommation (villes, sites militaires). Mais ils sont plus rares dans les bourgs. Quelques-uns, de modestes dimensions, ont été signalés dans des bourgades des Pays-Bas (Ferdière 2015, n° 12, 15, 23, 25, 34), deux, peut-être (Ferdière 2015, n° 145 et 146), repérés dans les bourgs de

Fréteval (Loir-et-Cher) et de Granges (Saône-et-Loire). Plus importantes et plus certaines sont les découvertes d'*horreum* dans les agglomérations de Barzan (Charente-Maritime ; Bouet 2008 ; 3 000 m^2) et de Mandelieu (Alpes-Maritimes ; Lautier, Rothé 2010, 395 : 6 000 m^2) en contexte portuaire ; plus incertain est le cas des entrepôts de Chalon-sur-Saône (Bonnamour 2000, 224).

L'édification de lieux de stockage à *Ludna* tient peut-être, précisément, à l'importance du lit majeur et au risque d'inondation des basses terres, qui rendait impossible le stockage et la manœuvre de marchandises à proximité de la rivière tandis qu'en période de basses eaux interrompant la navigation, un lieu de stockage proche de la Saône était condamné à un problématique isolement. *Ludna* peut alors être perçu comme un port en retrait qu'un diverticule de la voie principale reliait à la rivière avant de la franchir : c'est la situation même de Saint-Georges-de-Reneins dont le port (Port Rivière) est resté, jusqu'au XIX^e s., séparé par un espace inondable de 2 km, avant qu'une route ne soit construite sur une levée insubmersible ; c'est, plus au nord, la topographie de Belleville (Rhône : Mandy 1991, 347-348) ou de Thoissey (Ain : Monnet 1994, 251) où des canaux de liaison, longs de 800 à 900 m, sont construits au XVIII^e s. pour relier la ville au port, comme, peut-être, cela a été fait à Anse dans l'Antiquité (voir ci-dessous). C'est en tout cas une configuration qu'on commence à reconnaître non seulement pour des villes (avant-ports de Narbonne par exemple), mais aussi dans des contextes plus modestes, comme à Incarville, sur l'Eure (Lepert, Paez-Rezende 2005, 163).

II. *Asa Paulini* : réseau et établissements au bord de la voie

À une vingtaine de kilomètres au sud de *Ludna* et au nord de Lyon, au niveau des communes d'Anse et de Pommiers, le passage du faisceau viaire était contraint par les hauteurs des monts du Beaujolais à l'ouest et par un méandre prononcé de la rivière à l'est (fig. 3). Jusqu'à la fin du XX^e s., seule la découverte, à l'ouest du bourg ansois, d'un fragment de milliaire claudien (*CIL*, XVII, 2, 525) témoignait du passage de la voie dans ces parages. La route antique est finalement devenue tangible vers la fin des années 1990, à la faveur des diagnostics et des fouilles qui ont mis au jour divers établissements gallo-romains[4] édifiés plus ou moins directement au contact de sa chaussée.

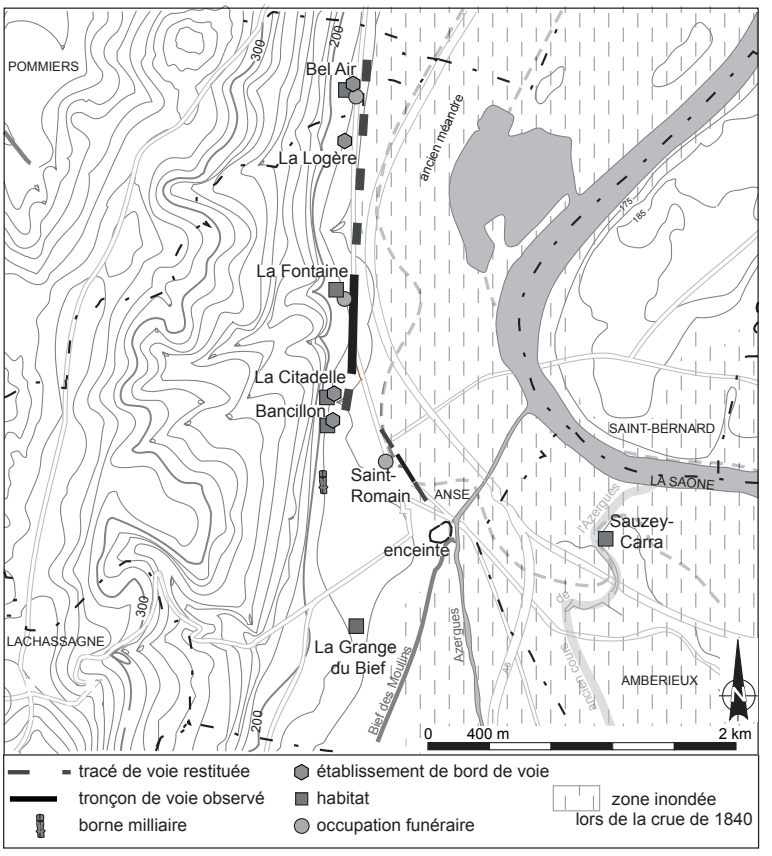


Fig. 3 – Les sites antiques de la région d'Anse (DAO : E. Dumas).

II.1. La voie terrestre à Anse et à Pommiers

II.1.1. Le faisceau viaire ansois

La voie a été observée (fig. 3 et 4) au nord d'Anse sur 120 m au lieu-dit La Citadelle, puis, quelques 200 m au-delà, sur 177 m au lieu-dit La Fontaine. Si elle n'apparaît pas en tant que telle aux lieux-dits La Logère et Bel Air, soit entre Anse et Pommiers, 1 km vers le nord, son tracé y semble acquis puisqu'elle desservait les établissements mis au jour sur son accotement ouest. C'est finalement un segment rectiligne de 1,6 km qui a été localisé en bas de versant, sur la bordure supérieure d'une terrasse d'origine glaciaire qui limite le lit majeur de la Saône. La chaussée y était installée à l'abri des inondations, à une altitude fluctuant entre 183 et 185 m NGF, sous et aux abords occidentaux de la route actuelle.

4. Responsables des opérations : Th. Argant (Archeodunum), G. Ayala (Inrap), A. Bouvier (Inrap), S. Brouillaud (Inrap), C. Coquidé (Inrap), D. Frascone (Inrap), J. Galy (Mosaïques), P. Jacquet (Inrap), J.-M. Lurol (Inrap), S. Nourissat (Inrap), C. Ramponi (Inrap), A.-C. Remy (Inrap), P. Réthoré (Inrap), D. Tourgon (Archeodunum), J.-M. Treffort (Inrap), C. Vermeulen (Inrap). Les fouilles des sites de La Logère (Galy *et al.*, Rapport 2013, Argant, Rapport 2013) et de Bel Air (Tourgon, Rapport 2015) sont encore inédites. Centré sur la question des voies et du réseau, notre propos complète une publication antérieure (Béal *et al.* 2013) en incluant des données postérieures à 2013 et en proposant deux éclairages transversaux sur le rapport que les sites entretiennent avec la voie et le territoire.

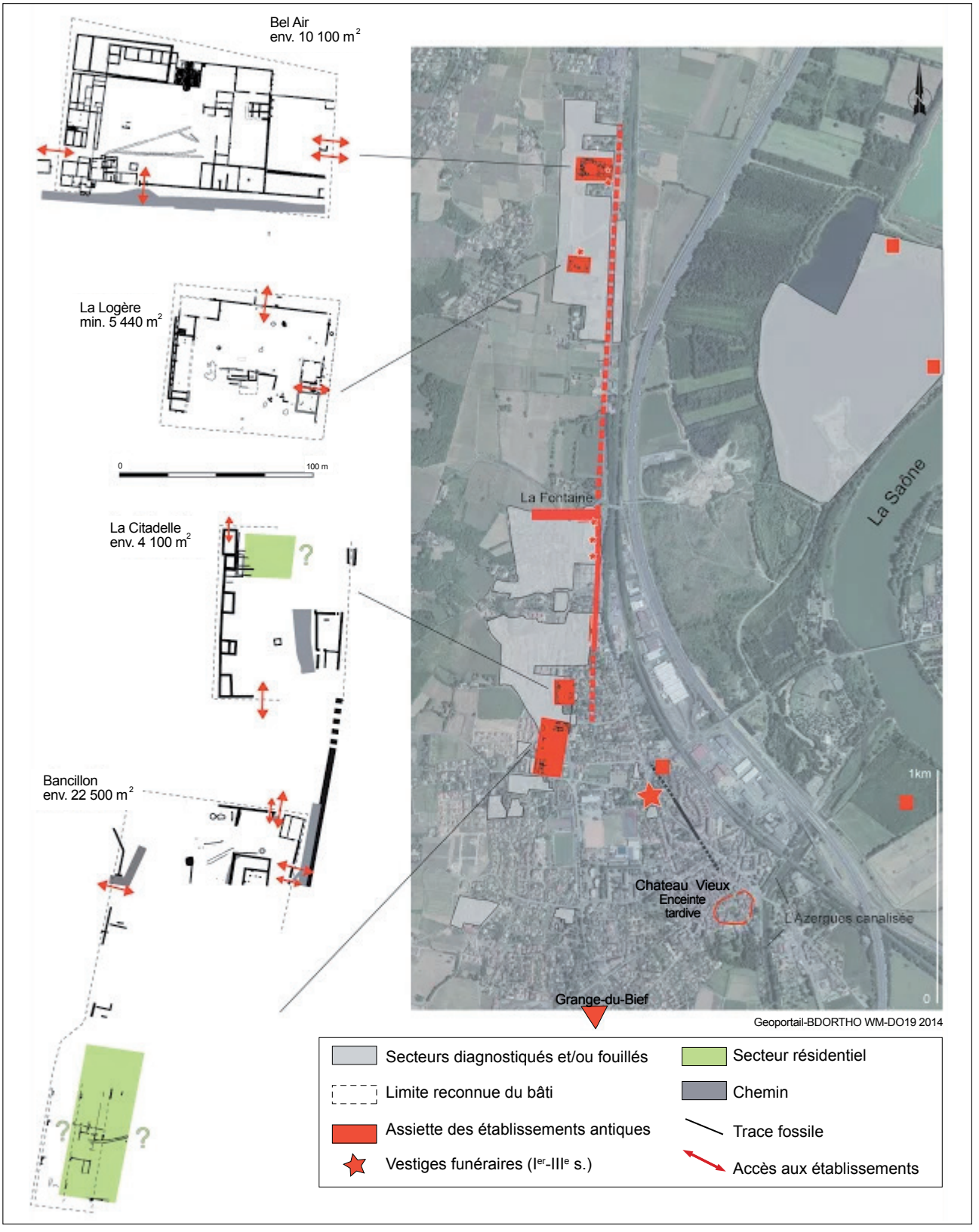


Fig. 4 – Opérations et établissements localisés aux abords de la voie majeure entre Anse et Pommiers (fin du I^er^ s. ap. J.-C.-III^e^ s.). État des recherches à la fin de 2016 (DAO : C. Coquidé).

Plus au sud se dressait l'enceinte tardive de Château Vieux (Béal *et al.* 2013, 266-286) autour de laquelle l'habitat d'Anse s'est regroupé à partir du Moyen Âge. La voie de Lyon, passant plus à l'ouest, ne desservait pas directement cette enceinte, et la prolongation théorique du segment rectiligne de la route butterait sur l'imposante résidence de La Grange-du-Bief (Béal *et al.* 2013, 290-334), dont elle doit donc s'écarter. Mais, comme le val de Saône s'élargit ensuite en rive droite, on ne sait quel chemin empruntait le faisceau viaire. D'un côté, un passage occidental, en bas de versant le long du coteau, est possible, mais aucun des diagnostics conduits dans ce secteur n'a livré d'indice de son passage. De l'autre, un passage par l'est est envisageable, débordant sur le val de Saône, dans un milieu dangereux et instable pourtant choisi plus tard par les diverses états de la route royale de Paris à Lyon.

Deux voies transversales au moins se greffaient sur la voie principale (fig. 4). L'une, à l'ouest, desservait un habitat groupé antique installé dans un vallon perpendiculaire à la vallée à La Fontaine. L'autre apparaît sur une vue aérienne et rejoignait par l'est la porte nord-ouest de l'enceinte tardive de Château Vieux. Un bâti du II^{e} s. ap. J.-C. au moins, bordait la partie septentrionale de son tracé. Enfin, si des échanges avec la voie fluviale sont avérés par l'archéologie (occupations de la basse terrasse, aménagement de berge), aucun gué permettant de franchir la rivière n'est attesté pour la période antique (Béal *et al.* 2013, 341-347).

II.1.2. Une chaussée rustique

Sur l'axe principal nord-sud, la chaussée, très inégalement conservée et observée au plus large sur 9 m, épousait les irrégularités du toit de limons argilo-sableux issus du démantèlement du socle rocheux amont. Le contact direct avec ces formations implique l'enlèvement préalable des terres végétales de surface. Des ornières ou des drains fondent la base de la stratigraphie et étaient localement surmontés par des radiers présentant des matrices sablo-caillouteuses. Une bordure de pierres sèches limitait parfois leur extension à l'ouest.

Sur cet accotement (le côté oriental, à la rupture de pente de la terrasse, a été peu exploré), aucun fossé n'a été observé en continu, les linéaments existants étant surtout relevés au lieu-dit La Fontaine. Les rechapages des sections viaires les plus basses et les traces de curage des fossés signalent un entretien qui, quoique récurrent, n'intervenait que lorsque le vestige avait presque disparu (voir la contribution de P. Conjard-Réthoré dans Béal *et al.* 2013, 135-138, 406).

Aucun élément matériel ne permet de dater la voie. Seule l'émergence, au cours de la période augustéenne, des édifices qui la jouxtaient permet de supposer qu'à cette date, au moins, un lien routier existait.

II.1.3.Les abords immédiats de la chaussée

Les surfaces avoisinant la voie ont été diversement mis en valeur durant l'Antiquité. Au lieu-dit La Citadelle (sites de Bancillon et de La Citadelle), de nombreux vestiges signalent un espace dédié à diverses activités – circulation parallèle à la voie, exploitation agro-pastorale - qui ne nécessitaient pas d'infrastructures massives ou pérennes (empierrements, puits, poteaux et épandages de mobiliers antiques : voir Béal *et al.* 2013, passim). En revanche, à La Fontaine, en dépit de sondages complémentaires, peu d'indices permettent identifier l'usage des surfaces attenantes à la voie.

Dans le secteur de La Logère et de Bel Air, la gestion du sol semble encore différente. On y relève la présence de très nombreux drains, certes mal datés, qui témoignent d'un traitement des eaux de ruissellement, peut-être dès l'Antiquité puisque l'un de ces drains au moins (fig. 5) apparaît en bas de versant au cœur d'une pédogenèse déjà ancienne. Composé de blocs calcaires et de terres cuites architecturales, il s'insérait au sommet de formations post-glaciaires évoluant lors de la protohistoire et de l'Antiquité, scellées par des limons de ruissellement qui sous-tendaient la voie tardo-médiévale et moderne (Coquidé, Rapport 2011, 44 et 81).

S'il reste difficile d'appréhender les motifs des différences observées dans la gestion du sol, on peut considérer que la proximité de certains établissements, voire les caractéristiques du versant, ont influé au moins autant dans le traitement des surfaces que la présence d'un axe majeur de circulation.

II.2. L'occupation du sol en bord de voie

Sur les 1,6 km de voie repéré au nord d'Anse, ont été mis au jour cinq édifices (fig. 4), qui occupaient le bas du versant et se prolongeaient sur la terrasse glaciaire, le long de l'accotement ouest de la voie de Lyon, soit un site tous les 340 m en moyenne. Les plus proches voisins, ceux de Bancillon et de La Citadelle, étaient distants de 80 m, les plus éloignés, ceux de La Citadelle et de La Fontaine, étaient séparés l'un de l'autre par 750 m ; 300 m environ séparaient ceux de La Logère et de Bel Air. Dans l'intervalle, 650 m sont inexplorés, un espace suffisant pour qu'un ou deux autres édifices au moins y restent à découvrir.

Alors que l'on constate une large diversité de profils, les études réalisées permettent d'observer certaines des modalités d'affichage et de circulation de ces sites par rapport à l'axe routier et au milieu environnant.

II.2.1. La diversité des sites

Les plans-masses (fig. 4) présentent un état du bâti entre la seconde moitié du I^{er} s. ap. J.-C. et le courant du III^{e} s., toutes

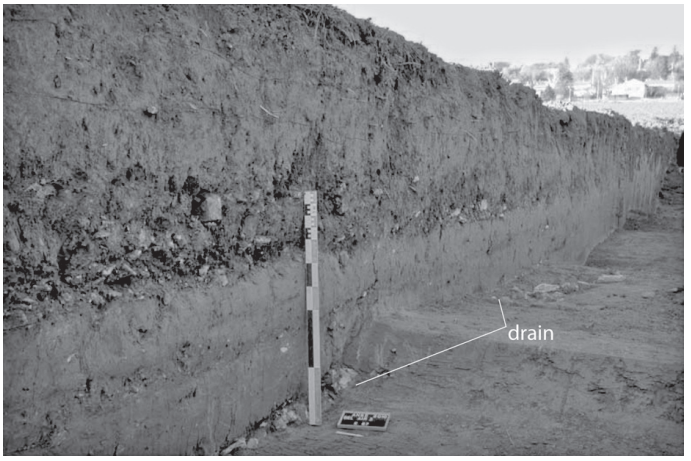


Fig. 5 – Stratigraphie du bas de versant au lieu-dit Bel Air : drain antérieur au Moyen Âge (cliché : équipe de fouilles).

phases confondues. C'est dans cet intervalle que les sites, un habitat groupé, trois établissements de bord de voie apparemment autonomes et une *villa*, ont développé leur plus forte emprise au sol.

Le site de La Fontaine est le seul habitat groupé repéré à ce jour sur la commune d'Anse. Seule, sa marge méridionale a été observée, dans deux diagnostics suivis de mesures conservatoires. Il est donc difficile d'en présenter un plan et son extension en direction du nord est inconnue. D'est en ouest, en revanche, les espaces bâtis s'échelonnaient sur 260 m au moins, au cœur d'un vallon incisant les hauteurs beaujolaises vers l'ouest. La forte densité de murs laisse deviner de nombreux espaces construits, sans qu'y apparaisse un niveau de confort particulier. Deux chemins desservaient cet ensemble dans l'axe du vallon, dont l'un rejoignait la voie de Lyon. Ce bourg abritait probablement des gens dont une partie de l'activité avait affaire avec la fréquentation de l'axe routier ou avec les établissements qui en étaient proches ; mais sa localisation dans un vallon qui donnait accès au relief occidental signale aussi son intégration à un réseau rural.

À La Citadelle, La Logère et Bel Air, trois établissements de bord de voie présentent un plan ramassé et une assiette relativement réduite, entre 0,5 ha et 1 ha d'emprise au sol pour le bâti. Alors que certaines catégories de mobiliers révèlent l'aisance d'une partie au moins des occupants, seule une portion réduite de la surface est dévolue à l'habitat. Si celui de La Logère n'a pas été repéré et celui de La Citadelle localisé et non fouillé (Béal *et al.* 2013, 164), à Bel Air, on connaît deux espaces habitables peu étendus. Au nord, une suite de pièces ouvrait sur une cour et un ensemble balnéaire, et semble plus liée à l'accueil des voyageurs que dédiée au repos et à l'intimité des habitants. Elle disparaîtra dès le III^e^ s. au profit d'un très large bâtiment à vocation économique. Au sud-ouest, un autre espace habitable, confiné dans l'angle de l'établissement, perdurera, en restant modeste. Dans ces espaces, le confort des hôtes, des propriétaires ou de leurs représentants ne semble pas avoir été la préoccupation première.

Les infrastructures des secteurs non résidentiels, composées d'espaces couverts ou seulement clos, montrent des configurations et des articulations variées, attestant la diversité d'activités qui se répartissaient autour d'une ou de plusieurs cours. Le module de certains bâtiments laisse envisager la collecte ou le traitement d'importants volumes (l'angle nord-est à Bel Air au cours du III^e^ s., le bâtiment en façade occidentale à La Logère). Les indices de production relevés concernent la vinification ou la viticulture à La Citadelle, à Bancillon et à Bel Air. Sur le premier site, les imposantes fosses excavées dans le rocher incluant deux profonds conduits verticaux, non interprétées jusqu'ici (Béal *et al.* 2013, 151-152, fig. 176-177), trouvent à présent un parallèle sur le site de Parville dans l'Eure (Hervé-Monteil *et al.* 2011, 167-174, notamment fig. 105) : même si la configuration au sol reste un peu différente, il semble qu'il se soit agi là d'un pressoir venant compléter des infrastructures vinicoles plus modestes déjà repérées dans la pièce mitoyenne au sud. D'autres productions agricoles ont transité par ces espaces. Ainsi, à La Citadelle, dans le même bâtiment d'angle qui abritait le pressoir et après l'abandon de ce dernier, une grande quantité d'orge a été stockée, ce seul fait venant illustrer l'adaptabilité des espaces au sein des établissements.

Ces productions, si tant est qu'elles soient liées à des cultures locales, ne constituaient sans doute pas l'unique source de revenus des lieux. Il est probable que les établissements qui avaient fait le choix d'une telle proximité avec la voie développaient une ou plusieurs fonctions en lien avec le trafic qu'elle engendrait : en témoignent les infrastructures déjà signalées, consacrées au stockage et à la transformation de biens et de denrées, mais offrant aussi des possibilités de commerce et d'accueil des voyageurs et de leurs équipages.

Enfin, les activités agro-pastorales pourraient demeurer la principale vocation des activités liées au site de Bancillon. Celui-ci s'étendait sur 2,5 ha, étageant ses infrastructures en terrasses sur 200 m au long du versant. Le secteur résidentiel se développait sur 3500 m^2 au moins et profitait de deux à trois terrasses « avec vue » agrémentées de colonnades. Le secteur non résidentiel était conséquent (plus de 1,5 ha). Il se composait d'un secteur densément construit au plus haut du versant, surplombant d'autres espaces bâtis ou clôturés en contrebas. Le site de Bancillon peut ainsi être identifié comme une *villa*.

II.2.2. Le rapport à la voie

L'ampleur des décapages permet de compléter l'étude et de développer deux points de vue qui révèlent la complexité des

relations que les sites entretenaient avec la voie et témoignent d'interactions fortes entre ceux-ci et le territoire alentour.

Un affichage ambigu depuis la voie de Lyon

Le rapport à la voie qui jouxtait les façades orientales de chacun des sites est ambigu. Alors qu'une grande proximité avec le réseau viaire était choisie, elle n'était en réalité pleinement assumée que sur l'habitat groupé de La Fontaine où le bâti paraît s'être greffé sur la voie de Lyon. Sur les quatre autres sites, les modalités de raccordement à l'axe de circulation sont variées, alliant un affichage ostentatoire à, parfois, une séparation claire entre le flux routier et les activités des domaines.

Tangents à la chaussée par leur plus petit côté, les établissements de Bel Air et de La Logère s'annonçaient de façon monumentale. À Bel Air, la large première cour était encadrée par deux petits pavillons d'angle du côté de la voie et abritait un espace funéraire ou cultuel qui hébergeait à l'est un monument. L'accès aux cours arrière, et notamment à la plus imposante d'entre elles, *via* cet espace, n'était pas possible. À La Logère, l'accès depuis la voie conjuguait également monumentalité et mise à distance. L'affichage était assuré par deux imposants pavillons encadrant l'accès à la cour. L'établissement se prémunissait en outre du flux routier par un retrait d'une dizaine de mètres par rapport à la voie. Les sondages n'ont révélé dans l'intervalle aucune infrastructure particulière, mais la fouille montre quelques épandages de mobiliers et l'amorce d'un mur de clôture. Un espace ouvert (cour ?) formant un sas au contact de la chaussée peut avoir existé à cet endroit.

Les sites de La Citadelle et de Bancillon se prémunissaient du passage par des murs ou des palissades dont la construction a été maintes fois renouvelée. Un faisceau pérenne composé de tels éléments, mais aussi de fossés, délimitaient également l'espace intercalaire entre les deux sites sans toutefois les relier. Le rapport à la voie reste néanmoins très prégnant à La Citadelle puisque ces linéaments constituaient la limite orientale de l'aile est de l'établissement. Cette observation est confortée par une opération récente qui a mis au jour trois murs nord-sud prolongeant cette limite dans l'angle nord-est de l'établissement (Brouillaud, Rapport 2016). L'accès principal à la voie pourrait se placer soit au sud, où menait une importante desserte interne, soit vers l'angle nord-est, à proximité du secteur d'habitat. Le bâtiment d'angle au nord-ouest montrait d'ailleurs une étroite ouverture, côté nord, desservie par un chemin empierré est-ouest qui menait probablement à la voie de Lyon. À Bancillon, un diverticule empierré se détachait sans doute de la voie et se frayait un chemin vers le mur oriental pour desservir un double accès (charretier et piétonnier) ouvert sur le secteur économique.

Les circulations secondaires

L'accès direct à la voie de Lyon n'était pas la seule préoccupation des résidents et des cheminements secondaires existaient aussi.

S'il paraît délicat d'assurer que les motifs de ces circulations étaient en lien direct avec l'axe routier, ils n'en restent pas moins générés par les établissements présentés précédemment, participant ainsi à la dynamique des échanges. À Bel Air, les cheminements annexes étaient même déterminants pour rejoindre l'espace central. Le chemin d'accès latéral à la cour principale se prolongeait pour conduire à l'arrière du bâti ; de là, un second accès permettait de rejoindre le cœur de l'établissement. Au sud, les façades des édifices de La Citadelle et de Bancillon se faisaient face ; des accès y étaient ouverts, large du côté de La Citadelle et mixte, à la fois piétonnier et charretier, du côté de Bancillon. Le lien avec le territoire rural est aussi perceptible à Bancillon où s'ouvrait, au nord-ouest, un imposant porche fermé de battants solidement implantés et à La Citadelle où le bâtiment d'angle au nord-ouest montrait une étroite ouverture où aboutissait un chemin empierré est-ouest.

II.3. L'étape routière d'*Asa Paulini*

Quelle est la nature et l'extension réelle de ce groupe de constructions mis au jour au bord de la voie de Lyon, sur plus de deux kilomètres au nord d'Anse ? Il s'agit là d'une somme d'établissements ayant pignon sur voie, lieux d'échanges et de service, permettant aussi l'accueil et le repos des voyageurs, tous attirés par les opportunités qu'offrait le passage d'une voie, et parmi lesquels une *villa* paraît même s'être trouvée.

Pourquoi avoir investi à *Asa Paulini* ou s'y être établi alors que c'est l'ensemble de cette partie du val de Saône qui présentait une configuration topographique compatible avec une circulation nord-sud de longue distance ? Aucune ville dont l'activité fédérerait cet agglomérat de sites ne paraît s'être développée ici, même si un doute subsiste sur la présence de niveaux antérieurs à l'Antiquité tardive autour de l'enceinte de Château Vieux (Béal *et al.* 2013 : 270-278). Et nous sommes loin de la localisation stratégique de certains points, tels les cols alpins, où les nécessités du contrôle et du franchissement fédéraient un certain nombre d'établissements (Leveau 2014).

Mais l'endroit ne manquait pas d'atout. Anse était à environ une journée de voyage de *Lugdunum* et l'endroit était assez fédérateur pour avoir aussi attiré l'imposante résidence de la Grange-du-Bief dont la plus haute terrasse résidentielle surplombait la vallée sur près de 200 m de longueur. Il est vrai aussi qu'un méandre particulièrement prononcé de la Saône

rapprochait voie fluviale et voie terrestre. Les berges de la rivière étaient en effet aménagées et l'enceinte de Château-Vieux allait être volontairement érigée dans la pente, contre le rebord de la terrasse géologique, ce qui montre l'intérêt que l'on portait encore à la fréquentation du lit majeur lors des siècles suivants. Enfin, la rivière d'Azergues, dont la vallée permettait de faire route vers Feurs (Loire), capitale des Ségusiaves, débouche immédiatement au sud de l'enceinte pour aller confluer à la Saône. L'hypothèse que l'embouchure de la rivière ait été canalisée dès l'époque antique jusqu'à passer au pied de l'enceinte tardive a été émise par l'un de nous (Béal *et al.* 2013, 127) : on disposerait alors ici d'un accès permanent à la Saône. Du reste, s'il est un fait qui démontre la clairvoyance du choix de cette localisation, c'est la vitalité du secteur de bord de voie et son adaptation à des bouleversements économiques majeurs, durant l'Antiquité et au-delà.

Quels étaient enfin le statut ou la vocation de ces sites au plus fort de leur activité ? Certains relevaient-ils de charges publiques, postes avancés de l'autorité impériale chargés de contrôler et d'assister aux déplacements liés au *cursus publicus* ? L'hypothèse a été évoquée (Leveau, Royet 2016, 838) et si aucune évidence n'émerge, rien ne l'interdit. Du reste, une partie du plan de ces deux établissements de La Citadelle et de La Logère est atypique. Toute l'aile occidentale du premier, dont les bâtiments étaient implantés sur podium au plus fort de la pente et au plus haut du site, ne semble pas étudiée pour accueillir des activités techniques (Béal *et al.* 2013, 143-165). Et à La Logère, un bâtiment inséré au centre de la cour principale et maintes fois reconstruit occupait une place prépondérante et semble avoir renforcé le contrôle de l'accès principal à la cour, déjà exercé par les deux massifs pavillons.

Plus consensuelles sont les interprétations de ces sites qui soulignent le rôle du négoce, qu'ils soient le fait de propriétaires exploitant directement le territoire alentour (à Bancillon) ou d'investisseurs plus lointains gérant des sortes de comptoirs ruraux, lieux de stockage de denrées ou lieu de transaction, et d'autres services offerts aux voyageurs (Bel Air, La Citadelle ou La Logère) (Leveau 2016). Retrouvé dans la cour orientale de Bel Air, un bas-relief, funéraire plutôt que cultuel, paraît montrer l'intérêt que ces personnages portaient à ces établissements après leur mort comme de leur vivant (Béal, Tourgon 2018).

Les usages liés à la voie étaient donc multiples et peuvent avoir coexisté au sein d'un même établissement. Au vu de la grande proximité observée entre certains sites, on pourrait se demander s'ils n'ont pas eu des fonctionnements conjoints et complémentaires ; mais des différences dans les modalités de construction des uns et des autres, ainsi que le nombre des opportunités créées par l'intense fréquentation de la voie de Lyon, nous incitent à préférer l'hypothèse d'entités distinctes dépendant seulement d'un même contexte économique et partageant par là un même destin.

Quoi qu'il en soit, l'observation des relations que tous ces établissements entretenaient avec la voie montre un lien particulier entre nécessité de service et protection à l'encontre de la circulation, à l'exception de l'habitat groupé de La Fontaine. Cet aspect ainsi que la perception d'interactions entre établissements ou avec le territoire alentour rend tangible la complexité des échanges générés par le voisinage de la voie mais aussi du fait de l'insertion dans un territoire, notamment dans un « arrière pays » dont nous ignorons encore les composantes.

III. Vaise

III.1. La voie de Lyon vers le nord

III.1.1. Son tracé et sa matérialité

Depuis Anse, la voie de Lyon arrivait à la périphérie de *Lugdunum* par le plateau de la Duchère, traversait en ligne droite la plaine de Vaise, située à quelques kilomètres de la ville antique, en direction de la pointe de l'éperon de Loyasse qu'elle longeait ensuite pour rejoindre le talweg de Trion et monter sur la colline de Fourvière au sommet de laquelle se dressait la ville (fig. 6).

Dans le secteur de Vaise, la chaussée de la voie n'a été observée qu'à six reprises[5] ; son tracé a donc été en grande partie restitué grâce aux ensembles funéraires péri-urbains qui jalonnaient la voie jusqu'à la ville, presque sans solution de continuité. Dans la plaine, les rues de Bourgogne, des Tanneurs et une partie de celle de Chapeau-Rouge en auraient repris aujourd'hui le tracé.

Sur la plupart des tronçons fouillés, la chaussée de la voie était construite au cours de l'époque augustéenne, dès le changement d'ère sur les sites du Boulevard périphérique nord (fig. 6, n° 1 ; Frascone 1999, 21-30), du 30-32 rue de Bourgogne (fig. 6, n° 2 ; Monin dir., Rapport 2007) et de Valmy (fig. 6, n° 3 ; Le Nézet-Celestin dir., Rapport 1995) et à la fin de l'époque augustéenne sur les sites de Charavay (fig. 6, n° 4 ; Aubin *et al.* 1999, 16) et du Quartier Saint-Pierre (fig. 6, n° 6 ; Delaval *et al.* 1995, 50-53)[6].

5. Sur les sites du Boulevard périphérique nord (Frascone 1999, 21-30), du 30-32, rue de Bourgogne (*BSR* 2006, 187), de Valmy (*BSR* 1999, 161-162) ; de Charavay (Aubin *et al.* 1999, 16), du Chapeau Rouge (*BSR* 2000, 179, 181, fig. 18) et du Quartier Saint-Pierre (Delaval *et al.* 1995, 50-53).
6. Les tronçons partiellement mis au jour sur les sites de la ZAC Saint-Pierre (Le Nézet-Célestin, Vérot-Bourrely, Rapport 2000) et du 47, rue du Chapeau Rouge (fig. 6, n° 5 ; *BSR* 2000, 179) ne sont pas datés.

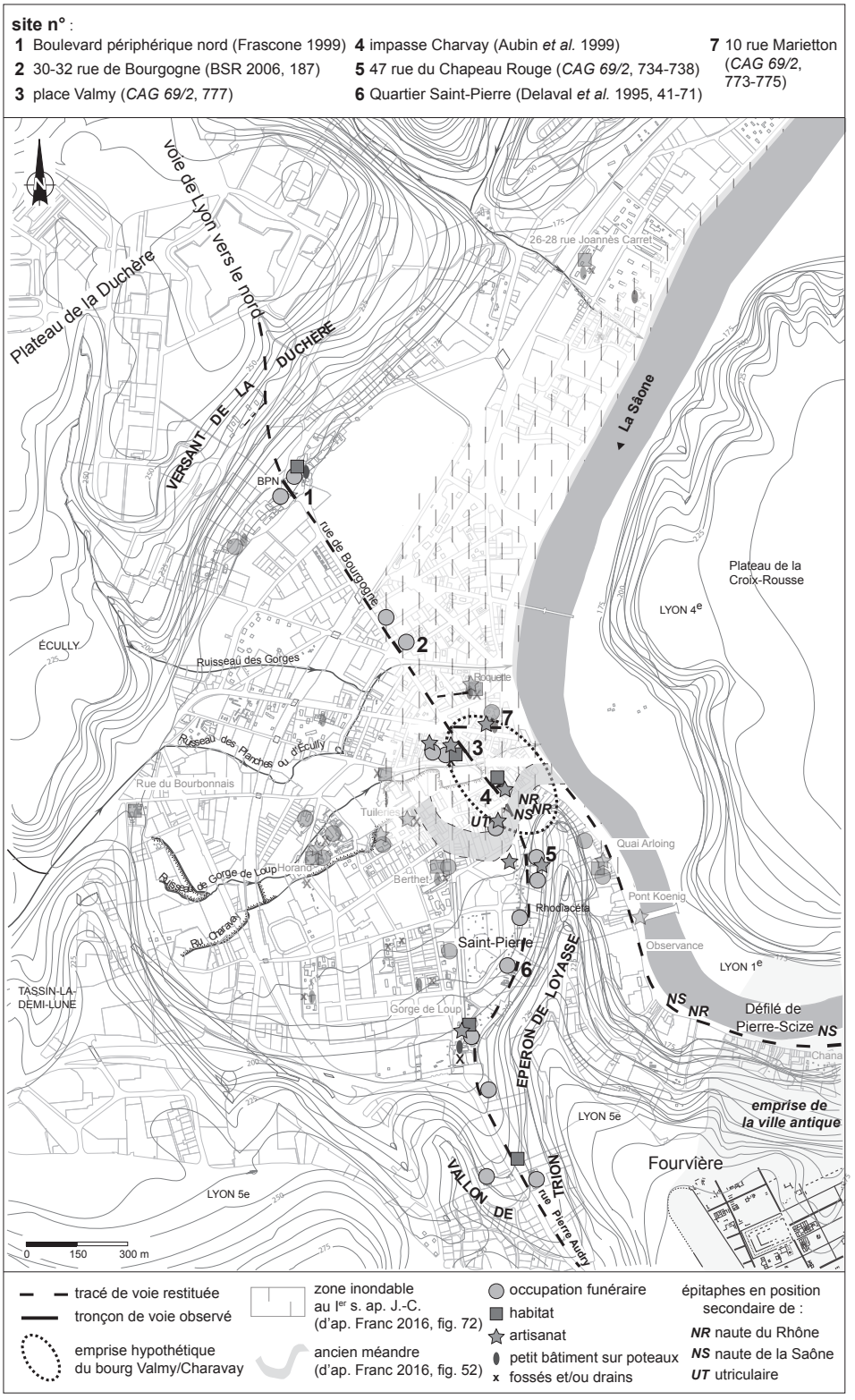


Fig. 6 – La voie de Lyon vers le nord à travers la plaine de Vaise au Haut Empire (fond de carte du Grand Lyon ; DAO : E. Dumas).

Cette chaussée était constituée d'un radier de blocs de gneiss et de galets - sauf sur le site de Valmy (*BSR* 1995, 161 ; *CAG* 69/2, 777) où la chaussée était formée d'éclats de gneiss et de cailloutis. Elle était bordée d'un bas-côté de cailloutis[7] et de fossés[8] sur presque tout son tracé dans la plaine, hormis dans le bourg de Valmy-Charavay où les bas-côtés et les fossés bordiers ont été remplacés par des portiques à partir du milieu du I^er^ s. (*BSR 1995*, 161 ; Aubin *et al.* 1999, 17).

La chaussée avait un profil transversal bombé dans la plaine et de route « de montagne » (Sganzin 1839, 181-182) sur les versants abrupts de la Duchère et de Loyasse-Trion dont la déclivité peut atteindre jusqu'à 33%. Sa largeur mesurait entre 6,60 m et 7,40 m sur les tronçons accrochés aux versants (sites du Boulevard périphérique nord [Frascone 1999, 23] et du quartier Saint-Pierre [Delaval et *al.* 1995, 51]) et pouvait atteindre plus de 7 m sur les tronçons de la plaine (sites du 30-32 rue de Bourgogne [*BSR* 2006-1, 187] et de la rue des Tanneurs [*BSR 2015*, 172]).

III.1.2. Les contraintes physiques et humaines à l'arrivée sur Lyon

Le mode de construction de la voie et le développement de son tracé ont dû être adaptés aux contraintes topographiques que constituent les versants abrupts du plateau de la Duchère, au nord de la plaine, et de la colline de Fourvière, au sud, et tenir compte de la présence des zones inondables et de nombreux ruisseaux qui valurent à la plaine de Vaise la réputation d'être une zone humide (Delaval *et al.* 1995, 12).

Pour ce faire, la voie adopta dans ce secteur un tracé qui ne reprenait celui d'aucun axe de circulation préexistant. Sa construction à l'époque augustéenne impliqua donc de lui faire traverser, aux abords de Lyon, un territoire cadastré depuis la déduction de la colonie de *Lugdunum* dans les années 40 av. J.-C., soit plusieurs décennies avant la construction de la voie. L'ouverture de ce nouveau tracé a donc dû nécessiter d'acquérir les terrains qui se trouvaient sur son passage.

III.1.2.1. La Duchère et Loyasse, deux versants abrupts à franchir

Une voie peut franchir un versant soit avec un tracé tangent à la déclivité du versant, ce qui permet, au prix parfois de grands détours, de gravir des reliefs importants, soit avec un tracé plus direct soutenant la pente du versant si cette dernière n'excède pas 14 voire 15 % de déclivité (Sganzin 1839, 99, 94, note 1 ; Chevallier 1997, 108).

Les tracés choisis pour gravir les pentes

Le pendage du versant de la Duchère a une orientation spatiale de 50° S qui coïncidait avec la direction de la voie. Comme l'inclinaison du versant n'excédait pas 15°, il fut possible d'opter, à l'époque augustéenne, pour un tracé de voie soutenant la pente (Frascone 1999, 23-30), tandis que l'adéquation entre la direction du versant de Loyasse-Trion et celle de la voie permettait de lui faire adopter, cette fois, un tracé tangent au plan de déclivité et d'avoir ainsi une chaussée avec un plan d'inclinaison relativement faible par rapport à celle du versant. Ainsi le tronçon de voie qui gravissait le vallon de Trion en contournant l'éperon de Loyasse avait une pente qui n'excédait pas 5 % alors que le versant accusait des pentes moyennes de 22 à 33 % (Delaval *et al.* 1995, 50 ; Le Nézet-Célestin, Vérot-Bourrely Rapport 2000, 23-24), ce qui faisait de cette voie l'un des accès les plus aisés pour rejoindre la ville antique depuis la rivière.

En revanche, le tronçon de voie qui soutenait la pente du versant de la Duchère avait un plan d'inclinaison plus important qui atteignait 13 % de pente (Frascone 1999, 23-30), ce qui correspond presque à l'inclinaison maximale que peut soutenir une voie carrossable (Sganzin 1839, 94, note 1). Au IV^e^ s., ce tronçon pentu fut abandonné au profit d'un nouveau tracé, tangent cette fois au plan de déclivité et dont la chaussée, en pente plus douce, avait un plan d'inclinaison qui n'excédait plus les 8,5 % (Frascone 1999, 31).

Les profils en revers adoptés par la chaussée

Les routes « de montagne » peuvent adopter deux types de profil transversaux en fonction du type de tracé choisi. Un tracé tangent au plan de déclivité d'un versant permet de construire une voie en déblai tandis qu'un tracé perpendiculaire à la pente nécessite de construire la voie sur un remblai. À Vaise, où les deux types de tracés ont été adoptés pour gravir les versants, les deux profils ont pu être observés (fig. 7).

Ainsi sur le site du Quartier Saint-Pierre (Delaval *et al.* 1995, 51-53) où la voie est tangente au plan de déclivité, le versant de Loyasse a été entaillé pour faire passer la voie en déblai (fig. 7 : 2). Sur ce tronçon, la chaussée, en galets, présentait

7. Les bas-côtés observés avaient une largeur de 2,50 m sur le site du 30-32, rue de Bourgogne (Monin dir., Rapport 2007) et de 1,50 à 1,90 m sur le site de Valmy (Le Nézet dir. Rapport 1995, fig.)
8. Les fossés bordiers qui ont été fouillés, mesuraient 0,55 à 0,61 m de largeur pour 0,10 à 0,27 m de profondeur sur le site de Valmy (Nézet-Celestin dir., Rapport 1995) et 1,75 à 3,30 mètres de largeur pour 0,20 et 0,50 m de profondeur sur le site du Quartier Saint-Pierre (Delaval *et al.* 1995, 50).

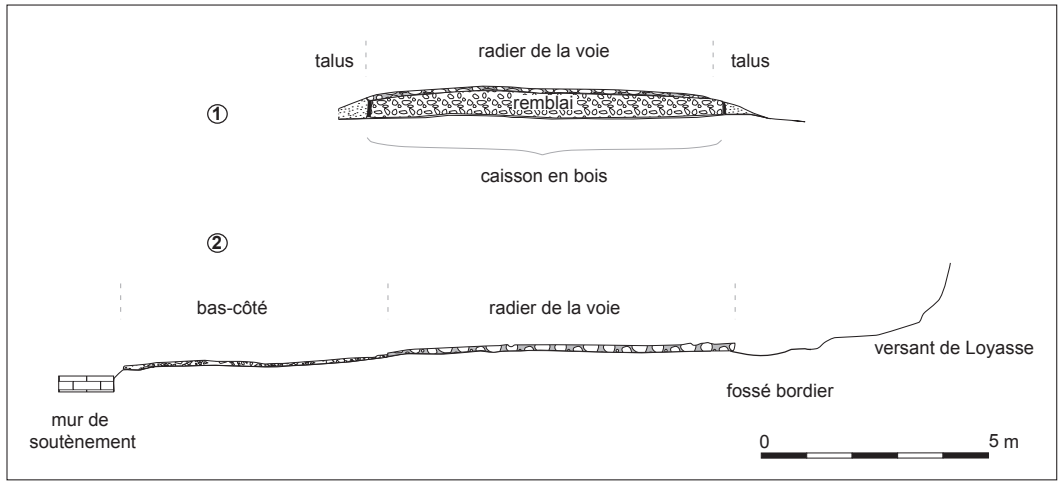


Fig. 7 – Profils en revers de route « de montagne » adoptés par la voie de Lyon vers le nord : en haut, n° 1, sur le site du Boulevard périphérique nord (d'après Frascone 1999, fig. 12) et, en bas, n° 2, sur le site du Quartier Saint-Pierre (d'après Delaval *et al.* 1995, 44, fig. 13) (DAO : E. Dumas).

un profil en ligne droite de 7,4 m de largeur ; elle était bordée d'un fossé creusé au pied de l'escarpement[9] et, vers l'extérieur, d'un bas-côté en cailloutis de 6,10 m de largeur installé une vingtaine de centimètres en contrebas de la voie et soutenu par un mur de terrasse.

De même, le tronçon de voie qui gravissait au IV^e^ s. le versant de la Duchère avec un tracé tangent à sa pente, avait une chaussée de 8 m de largeur construite en déblai et bordée d'un fossé (Frascone 1999, 31).

En revanche, sur la fouille du Boulevard périphérique nord, le tronçon de la voie qui gravissait, au haut Empire, le versant de la Duchère en soutenant sa pente, a été construit sur un remblai constitué de galets et de blocs de gneiss contenu dans des caissons rectangulaires en bois que des piquets ancraient dans la pente du versant (Frascone 1999, 23-30). La chaussée de la voie, constituée de galets et de blocs de gneiss de petits modules sur 6,60 m de largeur, a été installée sur ce remblai contre lequel de la terre avait été rapportée (fig. 7 : 1).

Les chaussées de ces routes « de montagne » sont confrontées aux risques d'ensevelissement sous les ruissellements de terres provenant des versants, quel que soit le type de profils choisis pour les accrocher au versant. Aussi était-il nécessaire de prévoir des aménagements destinés à les protéger de ces ruissellements.

Les aménagements créés pour protéger la voie des ruissellements

Le site du Boulevard périphérique nord a permis d'observer plusieurs types d'aménagements pour protéger la chaussée des ruissellements dévalant du versant de la Duchère (Frascone 1999, 28-29, 156) : des tranchées pour canaliser les écoulements (identifiées comme « dépressions A et B » par D. Frascone), un bassin pour les retenir et un fossé pour les drainer.

Lors de la construction de la voie à l'époque augustéenne, une première tranchée d'une dizaine de mètres de largeur fut creusée à l'ouest de la chaussée pour canaliser les ruissellements provenant de la pente et les retenir dans une sorte de bassin de rétention en dessous duquel fut installé un espace funéraire[10] (Frascone 1999, 156-157). Le bassin de rétention fut rapidement saturé par l'ampleur des terres ravinées et un fossé qui pouvait atteindre jusqu'à 3 m de largeur et 2 m de profondeur, fut creusé dès le début du I^er^ s. sur le bord occidental de la tranchée pour aider à l'évacuation des ruissellements. À partir du milieu du I^er^ s., il fut lui aussi saturé à plusieurs reprises par l'importance des terres colluviées lors d'épisodes de ravinement et ne put alors plus protéger l'espace funéraire des ruissellements ; en outre la répétition fréquente de ces épisodes finit par rendre le fossé drainant inopérant malgré son entretien régulier, et les terres ravinées menacèrent sérieusement la chaussée de la voie à la fin du I^er^ s.

Pour remédier à ce problème, une seconde tranchée drainante d'une quinzaine de mètres de largeur fut alors creusée au II^e^ s., à l'est de la voie cette fois, pour dévier une partie des ruissellements (Frascone 1999, 159). Celle-ci fut également débordée à plusieurs reprises par l'importance des terres emportées au cours des fréquents épisodes de ruissellement qui intervinrent au II^e^ s. et un cône de déjection finit par se former de part et d'autre de la voie à la fin du siècle, conduisant à l'abandon définitif de l'espace funéraire qu'il avait enseveli.

9. Le fossé bordier mesurait entre 1,75 et 3,30 m de largeur et entre 0,20 et 0,50 m de profondeur (Delaval *et al.* 1995, 50).

10. L'installation d'espaces funéraires dans des zones sujettes à leur ensevelissement sous des cônes de déjection est un phénomène qui a été observé à plusieurs reprises à Lyon (Tranoy *et al.* 2009, 283).

Ni les exhaussements successifs de la chaussée de la voie, ni l'entretien régulier des tranchées drainantes et des fossés bordiers au cours du III^e^ s. ne purent empêcher la formation au IV^e^ s. d'un nouveau cône de déjection qui ensevelit, cette fois, la chaussée elle-même sous les eaux de ruissellement et des dépôts caillouteux en bas du versant (Frascone 1999, 160-162) ; il conduisit à son abandon définitif au profit d'un autre tronçon construit à une cinquantaine de mètres du précédent, selon un tracé, cette fois, tangent au plan de déclivité du versant de la Duchère (Frascone 1999, 31, 156-161).

Les pentes du versant de Loyasse-Trion durent également nécessiter de protéger la voie des ruissellements, mais l'emplacement des emprises des différentes fouilles n'a pour l'instant pas permis de les mettre en évidence.

III.2. La plaine de Vaise

III.2.1. Traverser la plaine

Les reliefs ne sont pas les seuls obstacles que la voie dut franchir à l'approche de Lyon puisqu'il lui fallut aussi traverser la plaine humide de Vaise où l'eau constitue une contrainte dont il fallut tenir compte pour déterminer son tracé (fig. 6).

Le tracé que nous lui restituons semble montrer que les zones que la Saône pouvait inonder[11] ont été en grande majorité soigneusement contournées par la voie et que les ruisseaux ont été franchis nettement en amont de leur confluence avec la Saône pour éviter les zones où les risques d'inondation étaient les plus importants.

De même, le versant oriental de la colline de Fourvière, qui longeait la Saône et dont la partie basse était inondable, a été délaissé au profit du versant occidental qui est protégé des débordements de la rivière. Le tracé de la voie empruntait ensuite, pour gravir la colline, le vallon de Trion au fond duquel coulait alors un cours d'eau, de sorte que la voie antique ne devait pas passer au fond du talweg comme peut le faire l'actuelle rue Pierre Audry avec un talweg devenu sec, mais lui préférer la base de son versant oriental qui était hors d'eau.

Les terrains de cette plaine alluviale abondamment arrosée, propices aux cultures et aux pâtures, avaient été assignés depuis plusieurs décennies à des propriétaires privés dont certains y avaient déjà fait bâtir leur *villa*. Ainsi, dans ce secteur de Vaise où le tracé de la voie ne semble pas reprendre un axe plus ancien mais avoir été nouvellement créé à l'époque

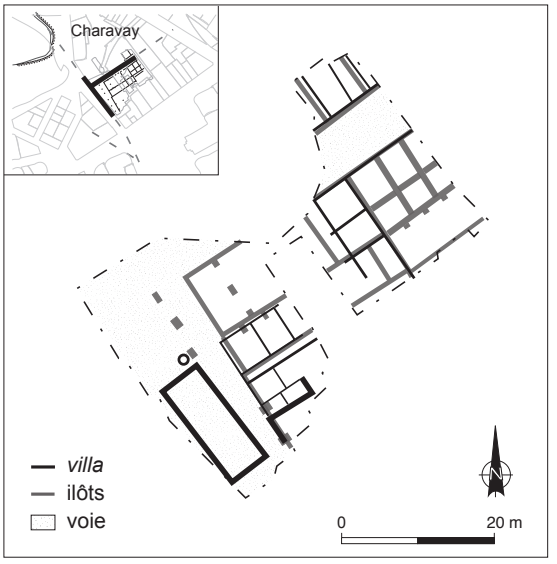


Fig. 8 – Plan d'une partie de la *villa* de Charavay surimposé au tronçon de la voie majeure et des îlots du bourg de Valmy - Charavay qui lui succédèrent (DAO : E. Dumas, d'après Aubin *et al.* 1999, fig. 3 et 5).

augustéenne, il fallut composer avec les propriétaires privés pour sa construction car, si l'expropriation pour cause d'utilité publique semble bien avoir existé dans l'Antiquité, il n'était pas bien vu d'y avoir recours (Brégi 2016, 41, 43-44 ; Cicéron, *De Lege Agraria,* I, 15 : *injuriosum*, *De officiis,* 2, 21, 73).

III.2.2. Des terrains à acquérir auprès des propriétaires terriens : l'exemple de la villa *de Charavay*

Lorsque la voie a été construite à la fin du I^er^ s. av. J.-C., la plaine de Vaise paraît avoir été encore peu occupée (Dumas 2016, 55-56 ; Dumas, Blaizot 2016, 101, fig. 6). La *villa* de Charavay, bâtie dans les années 30 av. J.-C. à proximité de la Saône (Aubin *et al.* 1999, 14-15), est le seul site que nous y connaissions pour cette période (fig. 6 : 4), or les fouilles effectuées dans l'impasse Charavay ont montré qu'elle fut détruite à la fin de l'époque augustéenne ou au début de l'époque tibérienne pour permettre le passage de la voie (Aubin *et al.* 1999, 14, 16) (fig. 8).

On peut donc s'interroger sur les raisons qui motivèrent ce choix de faire passer la voie à l'emplacement de cette *villa,* alors que le reste de la plaine est alors encore peu occupé, mais aussi sur celles qui conduisirent à la construction de ce tronçon seulement à la fin de l'époque augustéenne, au plus tôt, alors que les autres semblent avoir été construits autour du changement d'ère.

11. Les zones que la Saône pouvait inonder au I^er^ s. ont pu être restituées grâce aux observations géomorphologiques effectuées depuis trente ans sur presque toutes les opérations archéologiques qui ont eu lieu dans la plaine de Vaise (Franc 2016, 164).

La villa de Charavay versus *la voie de Lyon vers le nord : une décennie de négociation ?*

C'est à la fin de l'époque augustéenne, au moment où la *villa* de Charavay, détruite, céda ou allait céder sa place à la voie et au lotissement d'un bourg (Aubin *et al.* 1999, 14), que la chaussée du tronçon de la voie qui longe l'éperon de Loyasse, a été installée sur le site du Quartier Saint-Pierre (Delaval *et al.* 1995, 51), alors que le versant de Loyasse avait été entaillé pour la construction de la voie en déblai et son fossé bordier creusé avant le changement d'ère, date à laquelle il est comblé (Delaval *et al.* 1995, 50-51).

Les auteurs de la fouille proposent de voir un premier état de voie bordée d'un fossé mais dépourvue de chaussée, ou dont la chaussée aurait disparu, auquel succéderait à la fin de l'époque augustéenne une seconde voie pourvue d'une chaussée en galets. Au regard des autres tronçons connus de la voie, qui ont été construits à Vaise autour du changement d'ère, il nous paraît difficile d'envisager que ce tronçon ait été le seul à n'avoir pas été pourvu de chaussée dès sa construction, mais l'hypothèse de sa disparition complète, à laquelle les auteurs de la fouille croyaient déjà peu, ne paraît pas fournir une explication plus satisfaisante et ce d'autant plus que le fossé a été complètement comblé, notamment par des colluvions, avant l'installation de la chaussée en galets. La concomitance entre l'installation d'une chaussée sur ce tronçon de voie et la construction de celui de Charavay, situé à 750 m au nord-est, au débouché de l'éperon de Loyasse, nous invite à proposer une autre lecture pour cet « état de voie sans chaussée » que nous expliquerions par un arrêt des travaux de construction de ce tronçon avant leur achèvement, plusieurs années plus tard, avec la mise en place de la chaussée en galets et de son bas-côté en cailloutis à la fin de l'époque augustéenne.

Dans notre hypothèse, les travaux de préparation du terrain pour le passage en déblai de la voie au pied de l'éperon de Loyasse auraient été prévus dès le projet initial de construction de cette voie et entrepris dès le changement d'ère, en même temps que la construction des autres tronçons (fig. 6, n° 1 et 2) ; ils auraient ensuite été abandonnés plusieurs années, au cours desquelles le fossé bordier s'est comblé, et n'auraient repris que lors de l'installation de la chaussée, de son bas-côté et du recreusement d'un fossé bordier marquant l'achèvement du chantier lié à la construction de ce tronçon à la fin de l'époque augustéenne, précisément au moment où la *villa* de Charavay est détruite et laisse place au passage de la voie.

La présence, et la persistance, de cette *villa* de Charavay dans la plaine, au débouché de l'éperon de Loyasse, pourrait ainsi expliquer un abandon pendant une décennie des travaux de construction de ce tronçon de voie qui contournait l'éperon, des travaux inutiles tant que la présence de la *villa* empêchait la voie de déboucher dans la plaine à cet endroit. Les travaux auraient donc été interrompus le temps des négociations avec le propriétaire de la *villa* de Charavay et n'auraient repris qu'à la fin de l'époque augustéenne, une fois la *villa* détruite et acquis les terrains permettant la réalisation de ce segment de la voie.

Si cette hypothèse était avérée, il faudrait alors envisager qu'il ait existé un itinéraire temporaire contournant ce secteur pendant une dizaine d'années, le temps d'expulser le propriétaire réticent, de gré si un accord avait été trouvé, ou par la force.

Quoi qu'il en soit, on peut s'interroger sur les raisons qui ont pu motiver ce choix de faire passer la voie précisément à l'emplacement de cette *villa* de Charavay qui avait été implantée, à la fin de l'époque républicaine, à proximité de deux cours d'eau : le ru Charavay et la Saône.

La recherche d'un point d'accès à la Saône à l'origine de la démolition de la villa

Pour relier le versant de la Duchère au nord au vallon de Trion qui permet de gravir la colline de Fourvière et rallier la ville de *Lugdunum*, il faut, nous l'avons vu, faire traverser à la voie la plaine alluviale de Vaise et ses ruisseaux en évitant les secteurs que la Saône peut inonder.

La plaine semble pouvoir être traversée presque en ligne droite entre les deux reliefs à franchir, sans que cela présente de difficulté technique particulière. Hormis les ruisseaux dont le franchissement est inévitable, l'ancien méandre[12], comblé depuis le Hallstatt (Franc 2016, 136-137), paraît avoir été la seule contrainte de la plaine qui aurait nécessité la réalisation de travaux supplémentaires pour le passage de la voie et aurait pu conduire à vouloir l'éviter (fig. 6), mais il n'a pas été une contrainte dissuasive puisqu'il a, de toute manière, été franchi par le tronçon de la voie qui venait de Charavay.

Aussi, dans la plaine de Vaise, le choix d'un tracé de la voie au développement plus long n'a-t-il pas été imposé par une contrainte topographique. En revanche, son tracé semble, nous l'avons vu, s'approcher au plus près des zones inondables de la Saône, tout en les évitant soigneusement ; ainsi la recherche d'un accès à la Saône où pouvait se trouver un environnement favorable à l'aménagement d'un port fluvial et à un point de franchissement (Delaval *et al.* 1995, 273, 275), pourrait expliquer qu'on ait opté pour un développe-

12. Son tracé est mal connu (Franc 2016, 137), l'installation de bâtiments dans ce secteur au cours de l'Antiquité a nécessité le remblaiement de la zone qui devait donc être restée humide et instable.

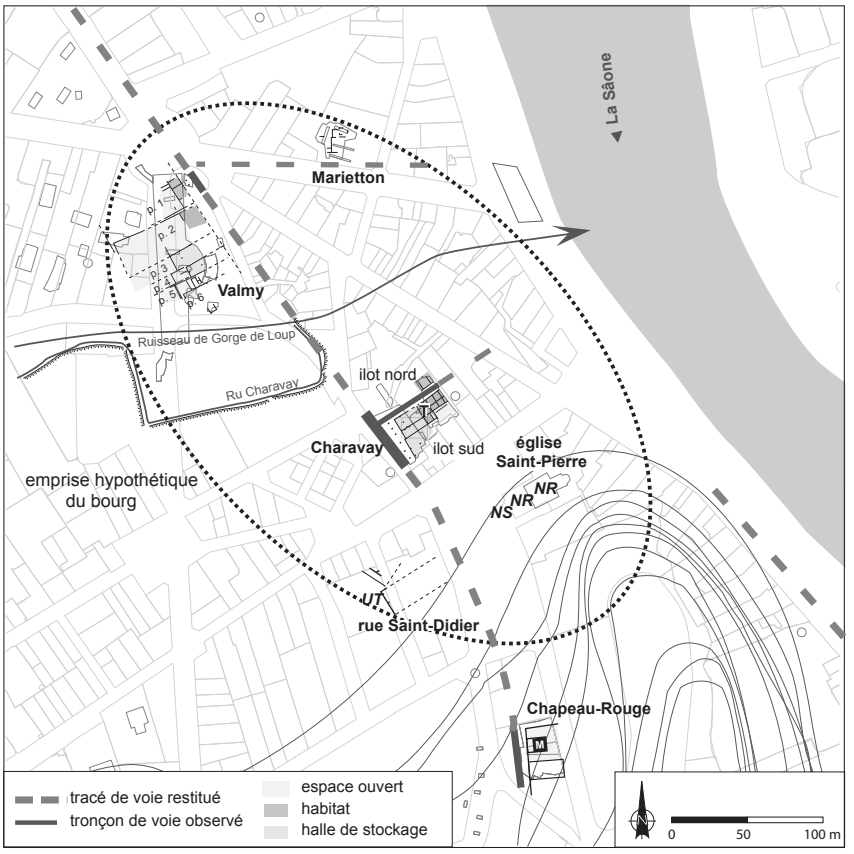


Fig. 9 – Le bourg de Valmy - Charavay au Haut Empire (NR : naute du Rhône ; NS : naute de la Saône ; UT : utriculaire ; T : *ratiarius* ; M : mausolée ; DAO : E. Dumas).

ment long du tracé à travers la plaine au détriment d'un tracé plus court, mais plus éloigné de la Saône.

L'existence, dès le changement d'ère, d'une voie secondaire nord-est / sud-ouest se dirigeant vers la Saône, à hauteur de l'actuelle rue Marietton (fig. 6 et 9 : n° 7), semble confirmer ce choix. Cette voie secondaire n'a pas encore été matériellement mise en évidence mais son existence a pu être supposée grâce à la mise au jour de bâtiments orientés nord-est / sud-ouest dès le changement d'ère sur le site du 10 rue Marietton (*BSR 1995*, 159), dans un secteur où les autres bâtiments augustéens étaient orientés sur l'axe de la voie de Lyon, à l'instar de ceux dégagés sous la place Valmy (*BSR 1993*, 148-149).

Ce serait ainsi la proximité de la *villa* de Charavay avec la Saône qui aurait conduit à sa destruction au profit d'une voie qui offrait un accès à la rivière à moins de 3 km au nord de la ville de *Lugdunum*. La création d'un bourg construit à la fin de l'époque augustéenne entre la voie de Lyon et la Saône, et en partie sur les anciens terrains de cette *villa*, rend cette hypothèse d'autant plus plausible (fig. 9).

III.3. Le bourg de Valmy-Charavay et la Saône

Le bourg de Valmy-Charavay qui se développait donc entre la voie de Lyon et la Saône, s'étirait sur environ 400 m le long de cette voie, depuis la voie secondaire qui se dirigeait vers la Saône, à hauteur de la rue Marietton, au nord, jusqu'à la pointe de l'éperon de Loyasse, au sud (fig. 9). Il était organisé en îlots en son centre, entre la Saône et la voie, où deux d'entre eux ont été partiellement dégagés sur le site de Charavay (Aubin *et al.* 1999, 16-23) et bordé de parcelles allongées sur sa marge occidentale[13] (Dumas 2016, 48-52).

Les différents îlots du bourg et vraisemblablement les bords de Saône, devaient être desservis par un réseau secondaire à l'instar de la rue de 6 m de large, construite à la fin de l'époque augustéenne ou au début de l'époque tibérienne, qui a été mise au jour sur le site de Charavay (Aubin *et al.* 1999, 16).

La création d'un réseau de voies convergeant vers un cours d'eau est généralement liée à l'existence d'un point de franchissement ou d'un port sur une rivière. Néanmoins, à Vaise, aucune trace archéologique pouvant se rattacher à l'un ou à l'autre n'a, pour l'instant, été archéologiquement mise en évidence (Delaval *et al.* 1995, 273, 275 ; Dumas 2016, 41). La pente faible ainsi que le lit fixe et étroit de la Saône en font pourtant un cours d'eau facilement franchissable et favorable à la navigation jusqu'à l'entrée de la ville de Lyon où la rivière s'encaisse dans l'étroit défilé rocheux de Pierre-Scize, qui était encore, au XIX^e^ s., un passage difficile pour la navigation.

La mise au jour à Vaise d'inscriptions mentionnant plusieurs transporteurs fluviaux – des nautes du Rhône ou de la Saône, des *ratiarii*, et sans doute un utriculaire – pourrait éventuellement attester une activité fluviale dans ce secteur (fig. 6 : *NS*, *NR*, *T*, *UT)*.

Les trois épitaphes de nautes (Allmer, Dissard 1889, n° 162, 176 et 179) découvertes lors de la construction des quais de la Saône au XIX^e^ s. avait ainsi conduit A. Audin (1956, 143) à restituer à cet endroit la « nécropole dépendant de l'agglomération du port de Saône » qu'il situait dans le quartier de Saint-Paul.

13. Sept parcelles allongées ont été partiellement mis au jour sur le site de la place Valmy (*BSR* 1993, 148-149) et une autre a été partiellement observée sur le site du 4, rue Saint-Didier (*BSR* 2012, 184).

L'ancienne église Saint-Pierre de Vaise a également fourni trois inscriptions funéraires en remploi (Allmer, Dissard 1889, n°165 et 166 ; *CIL* XIII, 11 179). Le secteur méridional de Vaise a ainsi livré six des neuf épitaphes de nautes connues à Lyon[14], retrouvées en position secondaire, dans la Saône ou en remploi, mais dans un secteur resté assez éloigné du noyau urbain de la ville antique, médiévale puis moderne de Lyon dont il était topographiquement relativement isolé : elles ont donc de bonnes chances de provenir des environs du lieu où elles ont été réemployées, et donc, ici, d'espaces funéraires se développant non loin de la Saône, entre le bourg antique et la ville (fig. 6 : *NS* et *NR* ; fig. 9. : *NS* et *NR*). Ces inscriptions pourraient ainsi témoigner d'un lien particulier entretenu par les nautes avec ce secteur situé en amont de la ville antique. La proximité à la fois avec une voie navigable et la ville antique expliquerait l'attrait que pouvaient avoir ces espaces funéraires aux yeux des nautes par rapport à ceux situés au plus près du cœur de la ville antique, mais plus loin d'une voie navigable, tandis que la présence d'une activité portuaire et d'un bourg riverain de la Saône pourrait expliquer que, pour l'érection de leur dernière demeure, ils aient privilégié ce secteur aux espaces funéraires situés en rive gauche du Rhône, le long de la voie dite d'Italie, ou en aval de la ville, en rive droite du Rhône, au-delà de son confluent avec la Saône.

Les nautes ne semblent pas avoir été les seuls transporteurs fluviaux à fréquenter Vaise puisqu'a été découvert, plus récemment, au 4 rue Saint-Didier, un fragment d'inscription rejeté dans une mare à la fin de l'Antiquité tardive ou durant le haut Moyen Âge, où on lit notamment les lettres *[---]ric(u)lar[---* que F. Bérard propose de restituer en *utricularii* (Silvino dir., Rapport 2012, 77, 115 ; Bérard, Silvino 2018) ; tandis que, dans le bourg de Valmy-Charavay, a été enfouie à la fin du III^{e} s. ou au début du IV^{e} s., dans une des habitations découvertes sur le site de la ZAC Charavay, une statuette d'Hélios dédiée au *numen Augusti* par les *ratiarii* d'*Eburodunum* (Aubin *et al.* 1999, 91-93, 164) qui pourrait attester la présence, ou au moins le passage, de *ratiarii* dans ce bourg (fig. 9 : T).

Ainsi le choix d'installer ce bourg immédiatement en amont d'un passage difficile pour la navigation, dans un site topographiquement favorable aux installations portuaires où des inscriptions mentionnant des transporteurs fluviaux ont été découvertes, invite à y voir un bourg portuaire. En outre, la faible pente du tracé de la voie qui reliait le bourg situé dans la plaine au sommet de Fourvière en faisait l'une des voies d'accès les plus aisées à la ville antique depuis la rivière et lui conférait de nombreuses qualités pour en faire un port important pour la ville.

Sur les tronçons que nous avons pu étudier, la voie de Lyon vers le nord, ouverte au cours de l'époque augustéenne, a donc été construite avec des matériaux divers, de provenance locale, et avec des solutions techniques adaptées aux problèmes qu'elle rencontrait sur son tracé. Elle dessert au passage trois bourgs, les agglomérations de *Ludna* et de Vaise et le hameau de La Fontaine, tandis qu'à Anse, l'étape routière d'*Asa Paulini* pourrait avoir été d'abord un regroupement lâche d'habitats et d'infrastructures d'hébergement, de traitement et de stockage agricole, accessibles depuis la voie et ouvertes sur l'arrière-pays, et où l'on peine à reconnaître pour le moment une *statio* assurée, avant que l'enceinte de Château-Vieux ne soit construite.

Dans les trois secteurs, une question constante a été celle du contact entre la voie de terre et la voie d'eau. À *Ludna*, les contraintes du relief paraissent avoir imposé un relatif éloignement entre le bourg traversé par la voie et la rivière ; à Anse où des contraintes semblables existaient, l'aménagement d'un chenal a pu, à une époque qui reste à déterminer, rapprocher la voie d'eau de la voie de terre ; à Vaise, le bourg a été construit au plus près de la rivière pour être l'un des ports de *Lugdunum*.

Jean-Claude Béal
site de Ludna
UMR 5138, MOM, 7, rue Raulin, 69007, Lyon
jcl.beal@wanadoo.fr

Catherine Coquidé
site d'Asa Paulini
INRAP Auvergne - Rhône-Alpes, Centre archéologique de Bron. 12, rue Louis-Maggiorini, 69500 Bron
catherine.coquide@inrap.fr

Emmanuelle Dumas
site de Vaise
Lyon 2, IRAA, MOM, 7, rue Raulin, 69007, Lyon
emmanuelle.dumas@hotmail.fr

14. Sur les cinq épitaphes de nautes de la Saône retrouvés à Lyon, trois l'ont été à Vaise (Allmer, Dissard 1889, n° 162, n° 179 ; *CIL* XIII, 11 179) comme trois des quatre épitaphes de nautes du Rhône connues à Lyon (Allmer, Dissard 1889, n° 165, n° 166, n° 176).

Références bibliographiques

Allmer, Dissard 1898 : ALLMER (A.), DISSARD (P.) – *Inscriptions antiques de Lyon.* t. II. Lyon, Léon Delaroche et Cie, 1898, 522 p.

Aubin *et al.* 1999 : AUBIN (G.), BARATTE (F.), LASCOUX (J.-P.), METZGER (C.) – *Le trésor de Vaise à Lyon.* Lyon, Alpara, 1999, 192 p. (coll. DARA, 17).

Audin 1956 : AUDIN (A.) – *Essai sur la topographie de Lugdunum*. Lyon, Publication hors-série de la *Revue de géographie de Lyon*, 172 p. (coll. Mémoires et Documents, 11).

Audin 1964 : AUDIN (A.) – Trois épitaphes lyonnaises. *Bulletin des musées et monuments lyonnais*, 3/2, 1964, 29-34.

Béal à paraître : BÉAL (J.-C.) – *Saint-Georges-de-Reneins (Rhône) : occupation et réseau entre Boitrait et Grelonges à la période historique*.

Béal *et al.* 2013 : BÉAL (J.-C.), COQUIDÉ (C.), TENU (R.) – *Ludna et Asa Paulini. Deux étapes antiques du val de Saône sur la route de Lyon.* Alpara-Maison de l'Orient et de la Méditerranée, Lyon, 2013, 439 p. (coll. DARA, 39).

Bérard, Silvino à paraître : BÉRARD (F.), SILVINO (T.) – Deux nouvelles inscriptions religieuses, à Lyon et à Vienne. *In* : BERARD (F.), POUX (M.) – Lugdunum *et ses campagnes, actualité de la recherche.* Congrès international de l'Association Guillaume Budé. Lyon, 2013. Éditions Mergoil, 2018, p. 225-243.

Béal, Tourgon 2018 : BÉAL (J.-C.), TOURGON (D.) – Mausolée, sarcophage et scène de sacrifice dans une ferme antique à Pommiers, près d'Anse (Rhône). *Gallia*, 2018, p. 69-85.

Bertrand 2000 : BERTRAND (E.) – Map 17, Lugdunum. *In* : TALBERT (J.R.A.) éd. – *Barrington Atlas of the Greek and Roman World.* Princeton, Princeton University Press, 2000, 3 vol., 244-261.

Bonnamour 2000 : BONNAMOUR (L.) – Le port antique de Chalon-sur-Saône, Bilan de 150 ans de recherches. *Caesarodunum*, XXXIII-XXXIV, 1999-2000, 217-229.

Brégi 2016 : BRÉGI (J.-F.) – Les vicissitudes de l'expropriation pour cause d'utilité publique à la fin de la République et au début de l'Empire. *In* : CHILLET (C.), FERRIÈS (M.-C.), RIVIERE (Y.) – *Les confiscations, le pouvoir et Rome de la fin de la République à la mort de Néron*. Bordeaux, Ausonius, 2016, 25-52 (Scripta Antiqua, 92).

Le Mer, Chomer 2007 : LE MER (A.-C.), CHOMER (C.) – *Lyon (69/2)*. Paris : Académie des Inscriptions et Belles Lettres, 2007, 883 p. (coll. Carte archéologique de la Gaule, 69/2).

Chevallier 1997 : CHEVALLIER (R.). – *Les voies romaines*. Paris : Picard, 1997, 343 p.

Delaval *et al.* 1995 : DELAVAL (E.), BELLON (C.), CHASTEL (J.), PLASSOT (E.), TRANOY (L.) – *Vaise, un quartier de Lyon antique*. Lyon, Ministère de la Culture et de la Communication, Direction régionale des affaires culturelles, Service régional de l'archéologie de Rhône-Alpes, 1995, 291 p. (DARA, 11).

Dubois 1948 : DUBOIS (E.) – Histoire des pays qui ont formé le département de l'Ain, Archéologie gallo-romaine, IV, Vallée de la Saône. *Bulletin de la Société des Naturalistes et des Archéologues de l'Ain,* 1948, 113-128.

Dumas 2016 : DUMAS (E.) – L'occupation de la plaine de Vaise dans l'Antiquité. *In* : FRANC (O.) dir. – *Histoire des paysages et des sociétés en bord de Saône depuis la dernière glaciation. Lyon-Vaise.* Lyon, Alpara, 2016, 39-60 (DARA, 44).

Dumas, Blaizot 2016 : DUMAS (E.), BLAIZOT (F.) – Le *suburbium* de Lyon. Un état de la question. *In* : BESSON (C.), BLIN (O.), TRIBOULOT (B.) éds. – *Franges urbaines, confins territoriaux. La Gaule dans l'Empire*. Bordeaux, Ausonius, 2016, 85-108 (Coll. Mémoires, 41).

Dumont 1997 : DUMONT (A.) – *Les passages à gués de la Grande Saône,* thèse de doctorat, Université Lumière, Lyon 2, 1997, 3 vol.

Dumont 2002 : DUMONT (A.) – *Les passages à gué de la Grande Saône, Approche archéologique et historique d'un espace fluvial (de Verdun-sur-le-Doubs à Lyon).* Dijon, 2002, 275 p. (suppl. *Revue Archéologique de l'Est*, 17).

Ferdière 2015 : FERDIÈRE (A) – Essai de typologie des greniers de Gaule du nord. *RACF*, 54, 2015, document mis en ligne le 01 décembre 2015.

Franc 2016 : FRANC (O.) – Les secteurs de plaine : du Bolling-Allerod à l'actuel. *In* : FRANC (O.) dir. – *Histoire des paysages et des sociétés en bord de Saône depuis la dernière glaciation. Lyon-Vaise.* Lyon, Alpara, 2016, 128-150 (DARA, 44).

Frascone 1999 : FRASCONE (D.) – *La voie de l'Océan et ses abords, nécropoles et habitats gallo-romains à Lyon Vaise : le boulevard périphérique nord*. Lyon, Alpara, 1999, 172 p. (DARA, 18).

Hervé-Monteil *et al.* 2011 : HERVÉ-MONTEIL (M.-L.), LUKAS (D.), MONTEIL (M.), DIETSCH-SELLAMI (M.-F.) – La viticulture dans l'Ouest de la Gaule lyonnaise. Les pressoirs de Parville (Eure) et Piriac-sur-Mer (Loire-Atlantique). *Gallia*, 68-1, 2011, 163-214.

Jeannet 1971 : JEANNET (A.) – La collection Lamercerie. *Terre Vive, Bulletin de la Société d'Histoire Naturelle et de préhistoire de Mâcon,* 1971, 3-6.

Lepert, Paez-Rezende 2005 : LEPERT (Th.), PAEZ-REZENDE (L.) – Aménagements portuaires et fluviaux gallo-romains sur la basse vallée de l'Eure à Incarville (27). *In* : PETIT (C.) dir. – *Occupation et gestion des plaines alluviales dans le Nord de la France de l'Âge du Fer à l'époque gallo-romaine. Actes de la table ronde de Molesme, 17-18 septembre 1999.* Presses Universitaires de Franche-Comté, Besançon, 2005, ALUB, n° 786, 157-166.

Leveau 2014 : LEVEAU (Ph.) – Villa, romanisation, développement économique, entre idéal wéberien et modélisation territoriale. *In* : APICELLA (C.), HAACK (M.-L.), LEROUXEL (F.) dir. – *Les affaires de Monsieur Andreau. Economie et société du monde romain.* Ausonius Editions, Bordeaux, 2014, 97-106 (Scripta Antiqua 61).

Leveau 2016 : LEVEAU (Ph.) – Périphérie urbaine et lieux d'accueil des voyageurs et commerçants. *In* : BESSON (C.), BLIN (O.), TRIBOULOT (B.) dir. – *Franges urbaines, confins territoriaux. La Gaule dans l'Empire.* Actes du colloque international de Versailles, 29 février-3 mars 2012. Ausonius, Bordeaux, 2016, 281-294 (Mémoires, 41).

Leveau, Royet 2016 : LEVEAU (Ph.), ROYET (R.) – Archéologie des campagnes lyonnaises en Val de Saône le long de la voie de l'Océan. *Journal of roman archaeology*, 29, 2016, 833-840.

Mandy 1991 : MANDY (F.) – *Belleville-en-Beaujolois.* Lyon, Éditions de la Tour Gile, 1991, 645 p.

Monnet 1994 : MONNET (M.) coord. - *Richesses touristiques et archéologiques du canton de Thoissey, département de l'Ain, Pré-inventaire.* Association des Amis du vieux Thoissey, Pont-de-Veyle, 1994, 303 p.

Savoye 1898 : SAVOYE (Cl.) – Le Beaujolais préhistorique. *Bulletin de la Société d'Anthropologie de Lyon,* XVII, 2, 1898, 1-206.

Sganzin 1839 : SGANZIN (M. J.) – *Programme ou résumé des leçons d'un cours de construction avec des applications tirées principalement de l'art de l'ingénieur des ponts et chaussées, conformément au système de l'enseignement adopté par le conseil de perfectionnement de l'an 1806.* Bruxelles, Hauman et compagnie, 1839 (nouvelle édition avec notes et additions), 400 p.

Tranoy *et al.* 2009 : TRANOY (L.), BLAIZOT (F.), BEL (V.), GEORGES (P.) – Les espaces funéraires. *In :* BLAIZOT (F.) dir. – Pratiques et espaces funéraires de la Gaule durant l'Antiquité. *Gallia*, 66, 1, 2009, 253-310.

Rapports de fouilles

Argant 2013 : ARGANT (Th.) – *Anse-Pommiers, La Logère Bel Air (tr. 2)*. Rapport final d'opération, Archeodunum SA, DRAC-SRA Auvergne Rhône-Alpes, 2013.

Brouillaud 2016 : BROUILLAUD (S.) – *Anse, 17 Chemin Saint-Romain*. Rapport de diagnostic, Inrap Auvergne Rhône-Alpes, DRAC-SRA Auvergne Rhône-Alpes, 2016.

Coquidé 2011 : COQUIDÉ (C.) – *Anse-Pommiers, ZAC Bel-Air La Logère (tranche 2).* Rapport de diagnostic, INRAP Auvergne Rhône-Alpes, DRAC-SRA Auvergne Rhône-Alpes, 2011.

Galy *et al.* 2013 : GALY (J.), LE ROY (L.), VAUDABLE (E.) – *L'établissement antique de La Logère au nord d'Anse. Anse La Logère, ZAC Bel Air, tr. 1*. Rapport final d'opération, Mosaïques Archéologie, DRAC-SRA Auvergne Rhône-Alpes, 2013.

Le Nézet-Célestin dir. 1995 : LE NÉZET-CÉLESTIN (M.) dir. – *Lyon, Vaise 9° : Station de métro place Valmy Les escaliers d'accès*. Rapport final d'opération, Afan, 1995.

Le Nézet-Célestin, Vérot-Bourrely 2000 : LE NÉZET-CÉLESTIN (M.), VÉROT-BOURRELY (A.) – *Lyon 9° Z.A.C. Saint-Pierre M. Berthet îlot C 51-53 rue Sergent Michel Berthet*. Rapport final d'opération, Afan, 2000.

Monin dir. 2007 : MONIN (M.) dir. – *30-32 rue de Bourgogne Le clos des arts 69009 Lyon*. Rapport final d'opération, Service archéologique de la ville de Lyon, 2007.

Silvino dir. 2012 : SILVINO (T.) dir. – *Rhône-Alpes/Département du Rhône (69). Lyon, Le « Saint-Didier », 4 rue Saint-Didier, 13 rue des Nouvelles Maisons.* Rapport final d'opération, Archeodunum, 2012.

Tourgon 2015 : TOURGON (D.) – *Anse-Pommiers, ZAC Bel Air La Logère (tr. 3)*. Rapport final d'opération, Archeodunum SA, Chaponnay, DRAC-SRA Auvergne Rhône-Alpes, 2015.