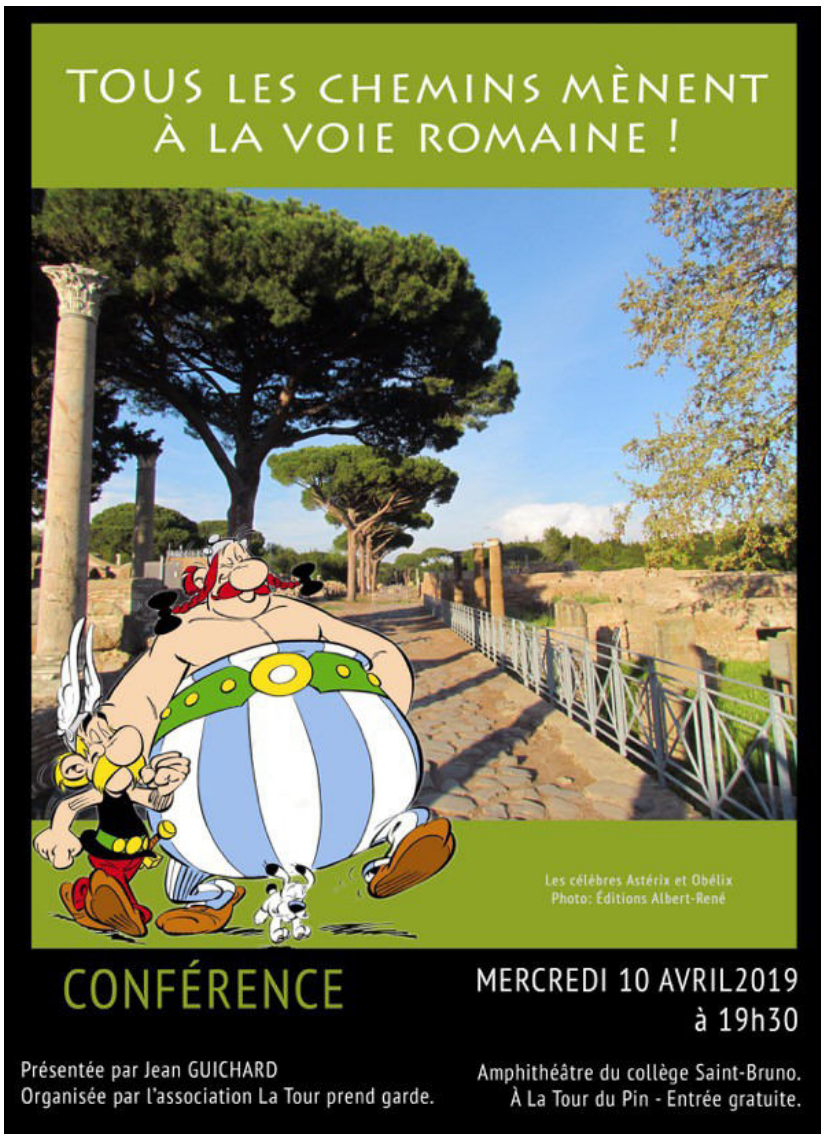
Texte de la conférence de Jean Guichard sur les voies romaines de l'Antiquité

Ce qu'il faut savoir quand on va visiter Rome

Mercredi 10 avril 2019 à 19h30 à La Tour du Pin,
Amphithéâtre du Collège Saint-Bruno
Entrée gratuite



À la différence des voies perses ou égyptiennes, royales et payantes, les voies romaines étaient publiques, gratuites et ouvertes à tous. Nous sommes revenus à des autoroutes payantes à péage … Mais nos routes et nos chemins de fer sont la suite des vois romaines, suivant les mêmes tracés : nous sommes les héritiers des routes romaines. Et nos routes parlent latin.

Les voies romaines étaient d'une qualité technique exceptionnelle, surélevées et lisses, assorties de bornes, de ponts, de tunnels, de relais de poste. Elles constituaient un réseau européen et méditerranéen de plus de 150.000 km … et elles « n'allaient » pas à Rome, elles en partaient, depuis la « *borne milliaire d'or* » dont l'on voit encore la base sur le Forum.

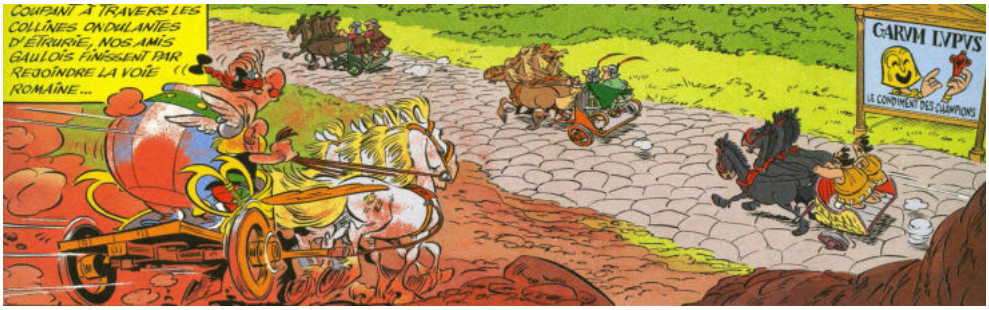
Une réalisation étonnante, que l'on peut encore voir aujourd'hui, un peu partout, et qui vous enchantera si vous allez vous promener à Rome sur les pavés de la Via Appia, de la Via Biberatica, de la Via sacra sur le Forum, ou simplement à Saint-Romain-en-Gal.

Et en attendant, un beau parcours imagé de ces routes, à Rome et dans l'Europe, de leur construction, des véhicules qui y circulaient, à quelle vitesse, et sur quels ponts.

Les voies romaines

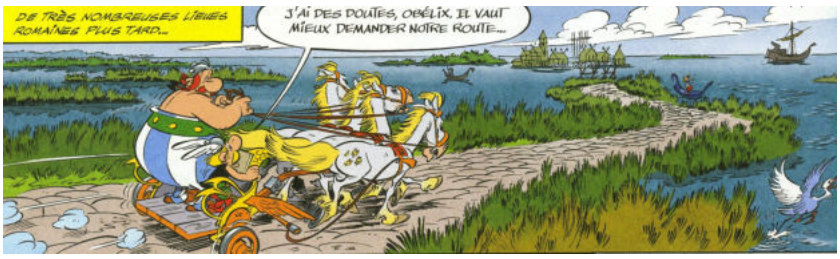
1) Leur importance dans l'Empire - La « voie » parle latin

Tout notre vocabulaire de la voie ou de la route ou de la rue parle en effet latin. La « voie », c'est le latin « *via* », resté en italien, qui était une voie, une route, une rue, un chemin, en opposition à « *sémita* », qui est une ruelle, un « sentier », une « sente » comme on disait autrefois, un chemin détourné. De « *via* » viennent aussi les mots « voyage », « voierie » … mais aussi « voyou » = homme des rues, vagabond.



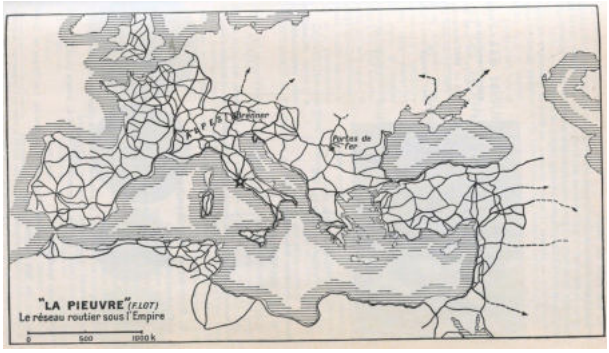
Et, pour rappeler la construction par couches dont on parlera plus loin, les latins l'appelaient « *via silice strata* » = lieu de passage recouvert de « strates », de couches de pierre, d'où l'italien « *strada* » (et à la fin des années 1930, on parlait encore en France d' « autostrades », selon le mot créé en 1923 par l'italien **Piero Puricelli**, l'inventeur des « *autostrade* »). Plus tard, après des siècles d'absence d'entretien des anciennes voies romaines, les dalles romaines commencèrent à se disjoindre, et on parla de « *via rupta*», c'est-à-dire voie « cassée », qui nous donne le mot « route ». La voie parle latin !

Nous sommes donc les héritiers des voies romaines, comme les Romains étaient déjà les héritiers des voies étrusques, égyptiennes perses et grecques (Mais les Grecs préféraient la navigation maritime). Et aujourd'hui, si vous prenez l'autoroute, la route ou le train pour aller à Rome ou ailleurs, vous suivrez plus ou moins le tracé déjà réalisé par les Romains. Nos uniques nouveautés sont la navigation aérienne et la navigation informatique.



Des routes existaient déjà avant Rome, en Gaule, en Perse, en Égypte. La différence est que les routes antérieures à Rome étaient généralement une possession et un privilège des rois qui délivraient un laisser-passer et faisaient payer des droits de douane. Tandis que le route romaine n'est plus au seul service de l'empereur, elle est devenue publique, gratuite, tout le monde pouvait l'emprunter à sa guise. Les voies romaines constituent donc un monument exceptionnel, long d'environ 150.000 km. Cela représentait des centaines de grandes voies sur trois continents, de l'Écosse à la Mésopotamie et au Sahara, de l'Atlantique à la Mer Rouge, le long des grands fleuves, le Rhône, le Rhin, le Danube (***image 3* ci-dessous*).*** À titre de comparaison, le réseau français représentait en 2001 893.000 km de routes et autoroutes.

Mais il faut souligner aussi leur nouveauté technique et leur organisation administrative qui formait un réseau couvrant la totalité d'un empire immense. En ce sens Rome a commencé à réaliser une forme d'unité européenne ; aujourd'hui Rome travaille à défaire cette unité.



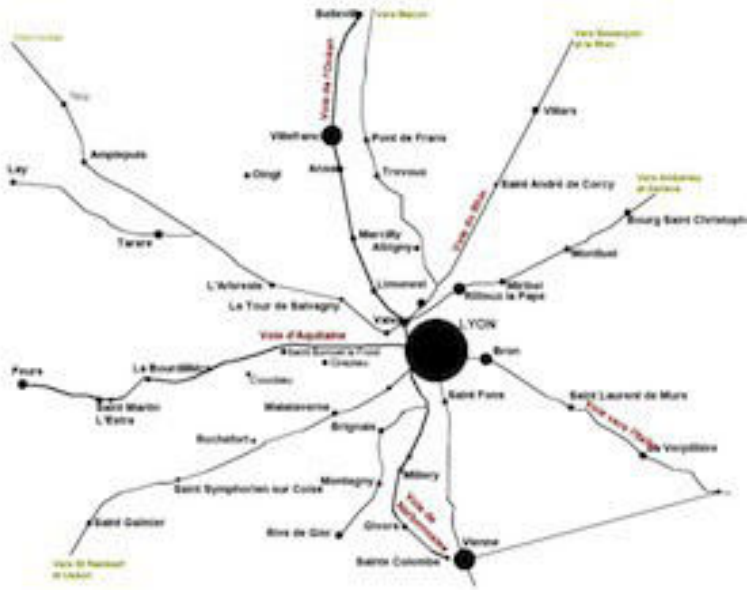
Les routes furent d'abord **un instrument de conquête militaire** : dès que les Latins avaient conquis un nouveau territoire, ils construisaient une nouvelle route sur laquelle pouvaient avancer leurs soldats. Quand le territoire était conquis et la paix revenue, la route devenait alors un extraordinaire moyen de communication économique, commerciale, mais aussi culturelle et linguistique. Elle permettait de développer les contacts entre des peuples d'ethnie, de langue, de religion, de culture différentes, elle assurait une intégration des peuples européens et africains, un enrichissement de la civilisation latine par exemple par l'art grec, et l'arrivée au pouvoir d'hommes venus d'ailleurs, comme le furent plusieurs empereurs, Claude et Caracalla, nés à Lyon, Trajan en Espagne, Dioclétien en Dalmatie, Constantin le Grand en

Mésie (sud du Danube), etc. des magistrats, des fonctionnaires, plus tard des évêques, plusieurs papes, à commencer par saint Pierre, etc. Ce réseau de routes était exceptionnel. On doit aussi insister sur ce fait que le développement des routes est d'abord lié à la conquête militaire, depuis la première voie romaine, la Via Appia, de 312 av.J.C.. Cela conduit aujourd'hui les États européens à se poser des problèmes sur les propositions chinoises de la construction d'une « route de la soie » (*Belt and road Initiative*) de Pékin à l'Atlantique, an passant par la Sibérie, le Moyen-Orient, l'Allemagne, la France : a-t-elle des objectifs culturels ou d'abord des objectifs politiques au service d'un hégémonie chinoise lui permettant d'atteindre l'Europe sans passer par le Pacifique ? Et il faut comprendre que l'installation d'une Légion romaine dans une région signifiait non seulement une conquête militaire mais l'apparition d'une centrale d'achat qui enrichissait les artisans, les commerçants et les paysans, et qui assurait le développement de la langue et de la culture latines.

Regardons quelques-uns des grands réseaux routiers européens :

* **L'Italie** d'abord ***(← image 4***). Nous y reviendrons.

* Puis **la France** ***(image 5 ci-dessous)***. À propos de ce pays, le **Professeur Carl Johan Dalgaard,** de l'Université de Copenhague, travaille depuis des années pour répondre à une question : y a-t-il un rapport entre le réseau routier construit par les Latins et le développement des zones touchées par ce réseau ? Il conclut que les routes des Romains d'il y a deux mille ans ont favorisé le développement des régions françaises où elles passaient, mais aussi qu'elles ont encore de l'influence aujourd'hui (cf. il *Corriere della Sera*, 9 août 2018 : *Tutte le strade arrivano da Roma : la ricchezza europea sulle tracce delle vie europee di duemila anni fa*). Étudiant la densité de population, le développement des infrastructures, de l'éclairage nocturne, etc., **Dalgaard** conclut qu'il y a une plus grande activité économique dans les lieux qui ont la plus grande densité de routes romaines : il y a donc une véritable « persistance » de l'investissement d'il y a deux mille ans. C'est donc une cause de développement, même si ce n'est pas la seule : l'intervention et la forme des institutions des siècles suivants a évidemment son importance, comme le montre la contradiction entre le développement des routes romaines en Afrique du Nord et l'état actuel souvent faible de son économie.



* Voici encore une carte de détail des routes principales de la **région lyonnaise** ***(←, image 6***).

* Enfin, **l'Angleterre** (***image 7 ci-dessous***):

Le nom des routes indiquait

* souvent leur fonction d'origine : *Via Salaria* pour le transport du sel, *Via Argentea* en Espagne pour le transport de l'argent.

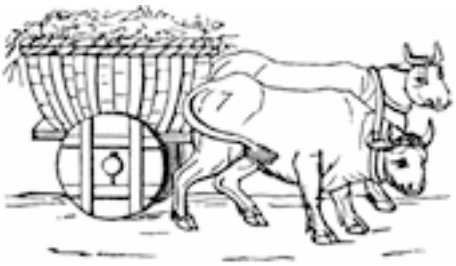
* leur aire géographique, *Via Ostiense*, pour Ostie, la *via Ardeatina*, pour Ardea, la *Via Tiburtina*, pour Tibur (Tivoli), la *Via Nomentana* pour Numentum …

* le nom de celui qui en avait promu la construction, *Via Appia* (**Appius Claudius Ciecus**, 312 av.J.C.), *Via Flaminia* de **Caius Flaminius** (223-219 av.J.C.), la *Via Emilia* de **Marcus Emilius Lepido** (175 av.J.C.), etc.

Quant aux routes il y en avait de trois types ; 1) La *via publica* (ou consulaire ou prétorienne), publique, construite aux frais de l'État et portant le nom de celui qui les a tracées ; 2) la *via vicinalis*, qui joint les voies publiques, sous la responsabilité des magistrats impériaux locaux qui disposaient d'un droit d'expropriation de possessions privées à usage public, elle est d'accès libre ; 3) la *via privata*, privée, à la charge du propriétaire, et d'accès limité (chemin de servitude). La gestion des routes était confiée à des fonctionnaires, les *curatores viarum*, ou aux gouverneurs de provinces pour les petites routes.

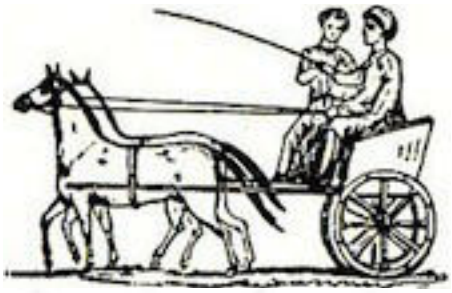
2) **La vitesse des communications** selon les véhicules.

L'étendue et la qualité de ce réseau permettait à Rome des communications d'une rapidité étonnante, compte-tenu des moyens dont on disposait. On se déplaçait avec divers types de véhicules



* chariots d'usage commercial, le *plaustrum* (ou *sarracum*, ou *angaria*), souvent tirés par deux bœufs ***(←, image 8***).

* le *cisium* (ou l'*essedum*) à deux roues, sorte de calèche ou de cabriolet plus rapide à deux places, attelée de deux chevaux ***(←, image 9***).



* le *carpentum*, fermé et utilisé surtout par les femmes de famille riche, les matrones, les vestales, les impératrices (***image 10*** **ci-dessous à gauche**).

* le *petorritum,* voiture découverte de voyage, suspendue, bâchée, tirée par quatre chevaux attelés de front. Servait au transport des esclaves. Peut-être d'origine gauloise.

* le *carrus* (ou *Raeda*), à deux roues pleines ou à quatre roues à rayons, voiture rapide affectée aux transports publics ou aux voitures de louage (***image 11, →***).

* la *carruca*, chariot à quatre roues avec un essieu mobile à l'avant, fermé et où on pouvait dormir la nuit. Voiture de luxe parfois richement décorée ***(←, image 12*)**.

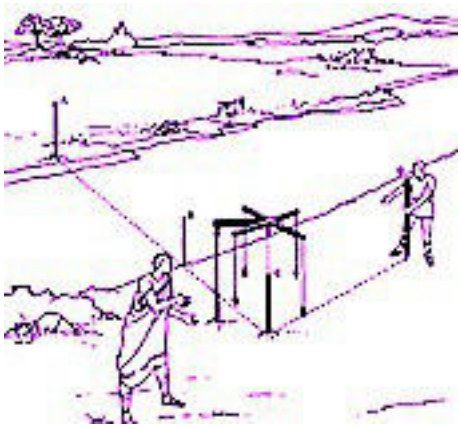
* la *lectica*, litière transportée par deux ou quatre esclaves (***image 13, →)***

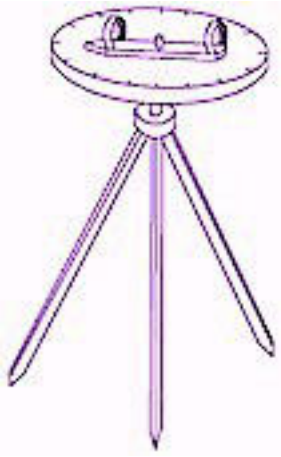
Aujourd'hui à Rome, vous pouvez encore vous promener facilement dans une « *carrozzella* » du même type (***image 14, ci-dessous***).

Mais la majorité des voyageurs se déplaçaient à pied ou à cheval, parfois à dos d'âne ou de mulet. La vitesse moyenne était d'environ 20 milles par jour (soit 29/30 km, le mille = 1,480 km), distance imposée aux soldats romains pour leurs marches d'entraînement.

Les courriers du pouvoir réussissaient à faire 75 km (50 milles) par jour, avec 3 ou 4 changements de cheval. Mais on pouvait aller beaucoup plus vite : en 191 av.J.C., Caton va de Brindisi à Rome en 5 jours, soit 120 km (80 milles) par jour, en 58 av.J.C. Jules César va de Rome à Genève en 8 jours, faisant 150 km (100 milles) par jour, avec son armée il va de Rome en Espagne en 27 jours, ou de Rome à Arles en 8 jours, en 69 apr.J.C. un messager impérial va de la région du Rhin à Rome en 9 jours, réalisant une moyenne de 220 kms (150 milles) par jour. Il y eut même des performances supérieures : **Pline** dit qu'on pouvait atteindre 350 kms par jour (200 milles, ce fut la vitesse de l'empereur Tibère quand il voulut rejoindre son frère Drusus Germanicus agonisant en Allemagne. (***image 15 : → char rapide***).

3) **La construction** : on ne construit pas de routes autres que de terre ou de gravier avant 312 av.J.C., la première route construite avec la technologie définitive de Rome est la via Appia, appelée pour cela *regina viarum*, la reine des routes.
Les routes sont tracées et construites par des *agrimensores* (arpenteurs et géomètres experts) qui s'occupent du tracé, du bornage, mais aussi des cadastres (ils sont donc aussi un peu juristes), de la délimitation des camps militaires et des villes romaines. Ils sont assistés sur le terrain par des *libratores*, qui s'occupaient des installations militaires, de la canalisation des eaux, de l'estimation des délimitations de terrains. Ils deviennent fonctionnaires à partir d'Auguste, ont beaucoup d'avantages sociaux et sont très honorés. Ils étaient aussi maîtres de la *centuriation*, découpage de parcelles de 710 mètres de côté données aux légionnaires qui prenaient leur retraite, ce qui déterminait souvent le tracé des routes. Puis l'*agrimensor* gravait une carte (la *forma*) sur deux plaques de bronze qui étaient la base des cadastres.
Ces géomètres utilisaient trois instruments, la *groma*, la *dioptra* et le *chorobate* :

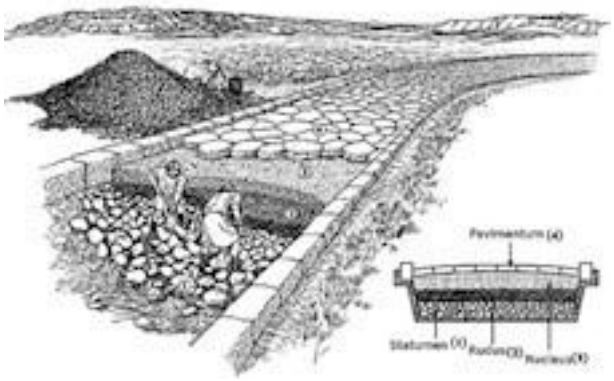




* ***La groma,*** instrument équipé de 5 fils à plomb qui permettait d'obtenir un alignement de perches sur une cinquantaine de mètres pour tracer la route, à condition que le vent ne fasse pas bouger les fils à plomb. ***(image 16***) →

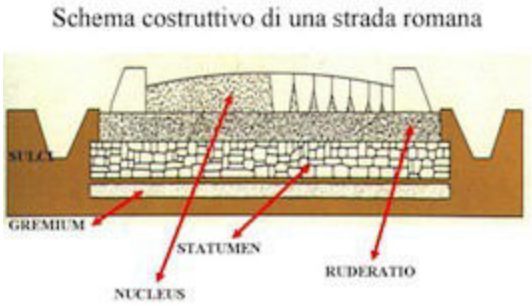
* ***la dioptra,*** utilisée pour le nivellement du terrain horizontal et vertical ***(←, image 17***).

* ***le chorobate***, décrit par Vitruve, d'environ 6 m. de long, servait à la fois pour calculer la pente des aqueducs et la courbure des routes qui permettait l'écoulement des eaux de pluie (***image 18, →)***



À partir de 312 av.J.C., la route est faite de diverses couches (*Strati*) qui est l'origine du mot *strada* (*via strata*), *street* en anglais, *strasse* en allemand, *straat* en hollandais ***(←, image 19***).
La **première couche** de 30 à 60 cm était faite de grosses pierres installées après l'élimination de la terre meuble de surface, c'était le *statumen*, qui assurait l'écoulement de l'eau ; on pouvait creuser pour cela un fossé profond de 6 ou 7 mètres, jusqu'à ce qu'on ait atteint une couche de terrain résistante. Puis on disposait une ou plusieurs **couches de 25 à 30 cm. de sable, de gravier** ou de cailloux concassés, tenus

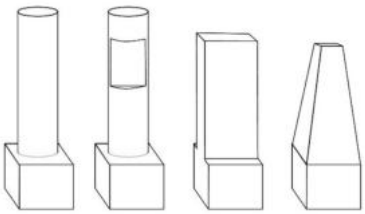
compacts avec de la chaux ou de la pouzzolane, le r*udus* (la *ruderatio*) sur lesquelles on mettait une **couche intermédiaire**, le *nucleus*, fait de sable, de gravier tassé par le passage de rouleaux, enfin un **revêtement de gravier** enrobé de béton ou **de dalles** épaisses enfoncées dans du sable, le *pavimentum* extérieur, celui que l'on voit encore, rendu lisse par les joints, souvent disparus aujourd'hui (***image 20, →).***



La construction est toujours en dos d'âne pour permettre l'écoulement de l'eau le long des trottoirs par des canaux et des fossés latéraux ; on utilisait pour cela des *chorobates*.
La largeur des routes va de 4 à 7 mètres, et exceptionnellement de 10 à 14 mètres. On construisait le plus possible en ligne droite, et on évitait les courbes trop brutales, la capacité de mobilité des essieux étant limitée ; les pentes ne devaient pas dépasser 20%. La voie de Bavay à Tongres en Belgique avait 70 km de ligne droite.

On distinguait les *viae stratae*, qui étaient pavées, les *viae glareatae,* recouvertes de gravier cimenté, et les *viae terraneae*, à fond naturel de terre. Étaient aussi à fond naturel les routes taillées directement dans la roche, que l'on aplanissait et lissait ; on pratiquait alors des cannelures longitudinales de la largeur des roues d'un char (en moyenne 144 cm) comme des rails pour faciliter sa marche et des sillons transversaux pour les sabots des chevaux ou les souliers des piétons, comme par exemple dans ce passage de la Via Popilia (***image 20bis, ci-dessus***). La route de Donas (Val d'Aoste) offre un bel exemple de route taillée dans la roche, avec ses cannelures et une borne milliaire (***image 20ter, →***).

Comme on le verra pour la Via Appia, la route était délimitée sur les deux côtés par un cordon de pierre (l'*umbo*) souvent doublé d'un trottoir (le *margo* ou *crepido*, de *crepida* = la sandale)
On distinguait l'*itinera*, accessible seulement aux piétons, l'*actus*, accessible à un seul chariot à la fois, la *via* où pouvaient passer deux chariots ; l'*angiportus* était le simple sentier. La première véritable via fut la via Appia, de 312 av.J.C., dont le modèle commanda ensuite toutes les autres routes.



4) Bornes, ponts, viaducs, aqueducs, tunnels, relais de postes, tombeaux.

Les bornes milliaires

La route était complétée d'une quantité d'autres constructions. Et d'abord les **bornes milliaires** : tous les mille (1.470 à 1.480 mètres) était placé un *miliarium*, pierre milliaire qui indiquait le trajet déjà parcouru et celui qui restait à parcourir pour atteindre la destination. Ils étaient de diverses formes (***image 21, ci-dessus à gauche***).

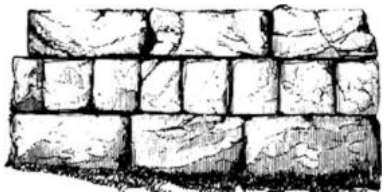
On en voit près de Lyon à Solaize (carrefour rue du Rhône/rue Chantabeau - Cf. ***image 21bis, ci-dessus à droite***), à Anse, à Ampuis, au Musée de Fourvière et dans l'Isère à Chanas, Saint-Paul d'Izeaux et Vienne.

Le point de référence était le *Miliarium aureum,* le milliaire d'or placé au fond du Forum par Auguste, qui marquait le point de départ de toutes les grandes voies romaines (***image 22, ci-dessus à gauche la base restante*** et ***← image 23***, ***une reconstitution***). En réalité on calculait à partir de la porte la plus proche dans les murs d'Aurélien (cf. ***image 24, porte Saint-Sébastien qui ouvre la Via Appia →).*** Les riches avaient aussi des cartes (Voir la Carte de Peutinger).

À la fin d'une route était au contraire construite une (ou deux) colonne qui indiquait la destination finale : Brindisi avait deux colonnes entre lesquelles avait lieu une cérémonie où l'on buvait pour souhaiter bon voyage à qui s'embarquait pour l'Orient, d'où l'expression *fare un brindisi* = porter un toast (***image 25 →***).

Les ponts

Il fallut aussi construire de nombreux ponts pour franchir les fleuves, avec un ou plusieurs arcs jetés sur des piliers *(pilae*) faits de grosse pierres (d'environ 70x40x40 cm) en *opus quadratum* ***(←, image 26***).



Un des mieux conservés à arc unique est le **Pont Saint-Martin** (Val d'Aosta), de 120 av.J.C. (ou 25 ?) haut de 25 m. sur un arc de 35 m. de long ***(← images 27***, et ***28 →***).

Un autre pont célèbre est le **Pont d'Auguste** (vers 27 av.J.C.), en Ombrie, près de Narni, sur lequel passe la *Via Flaminia.* Il est long de 160 m., à 30 m. au-dessus de la vallée (***image 29 →***). Il a été peint par **Camille Corot** en 1826 ***(←, image 30***).

Le pont romain le plus long est le **Pont sur le Danube** à Turno Severin (Roumanie), construit par Apollodore de Damas pour l'empereur Trajan ; il était long de 1135 m. sur 20 piliers de pierre et des arcades en bois. Un autre grand pont romain est le **Pont d'Alcantara**, construit entre 104 et 108 en l'honneur de Trajan, originaire d'Espagne, d'une longueur initiale de 190m. sur six arcs d'une rive à l'autre, plusieurs fois restauré (***image 31 →***). Vous trouverez la liste de dizaines de ponts romains sur « *Lista di ponti romani* » et sur « *ponti romani/romanoimpero.com* ».

Le plus ancien pont routier étrusque, modèle des ponts romains, est le **Ponte Sublicio** (près de la Bocca della Verità) construit vers le VIIe siècle av.J.C. pour remplacer un gué sur le Tibre Un autre est celui de Vulci ou **Ponte della Badia** (***image 32 à gauche***). L'art de la construction des ponts à cette époque était si importante qu'elle fut une fonction sacrée d'un maître constructeur qu'on appela le « *Pontifex* » (celui qui fait les ponts) qui devint ensuite un prêtre, un pontife, le chef des prêtres étant le *Pontifex Maximus* « Souverain Pontife », celui qui fait le « pont » entre les hommes et les dieux.

Viaducs, tunnels et aqueducs

La construction d'une route se trouvait parfois confrontée à un obstacle difficile, une vallée à franchir, ou une pente trop accentuée, en montée ou en descente, on construisait dans ce cas un viaduc, ou on creusait parfois un tunnel. Les Romains furent experts en viaducs. Rappelons que le viaduc est un pont routier (ou ferroviaire aujourd'hui), plus haut et/ou plus long que la rivière ou la voie à franchir.
Un des viaducs romains fut celui d'**Ariccia**, pour la *via Appia*, du IIe siècle av.J.C., long de 231 m., haut de 13 m., dont il ne reste presque rien (***image 33 → Base de l'ancien viaduc***). Comme d'autres il a été remplacé au milieu du XIX siècle par un autre viaduc monumental.

Les tunnels sont plus rares, mais les Romains connaissaient les techniques de perçage et de débitage des roches, utilisées dans les galeries de mines et d'aqueducs ; ils creusaient avec des masses, des pics, des burins assez semblables à ceux que l'on utilise encore aujourd'hui.
L'un des plus connus est le **tunnel du Furlo** sur la *Via Flaminia*, dans les Marches entre Rome et l'Adriatique, long de 38,30 m., large de 5,47 m. et haut de 6 m., construit par **l'empereur Vespasien** entre 76 et 77 apr.J.C. Il évite un long détour autour de la montagne (***image 34 ci-dessus***).

D'autres tunnels furent ceux que creusèrent les Romains à **Posillipo,** près de Naples, pour rejoindre Posillipo et Pozzuoli sans avoir à contourner la montagne. La **Crypta Neapolitana** ***(image 35 →)*** est longue de 711 m., elle a été construite à la demande de **Marcus Vipsanius Agrippa** (63-12 av.J.C.), gendre de **l'empereur Auguste**, par **Lucius Cocceius Auctus**, architecte de Cumes. L'entrée (***image 36 ←)*** se trouve près du mythique tombeau de **Virgile** et près de celui de **Giacomo Leopardi** qui se trouve en-haut à droite de l'image.

Rappelons encore que le développement des ponts, tunnels, viaducs et aqueducs fut toujours lié à une entreprise de conquête militaire : par exemple, la construction de la *Via Appia* et de l'aqueduc qui la longe fut déterminé par les exigences stratégiques de la guerre contre les Samnites.

Les aqueducs furent souvent construits le long des voies. Les Romains construisirent dans l'Empire des centaines d'aqueducs pour apporter l'eau dans les villes à partir de sources parfois lointaines, et alimenter les thermes, les fontaines, les latrines et les villas les plus riches. Cela permit aux Romains de maintenir leurs villes dans une grande propreté. L'eau n'arrivait que par la gravité, ce qui exigeait de construire des aqueducs ayant une pente régulière de la source au point d'arrivée. Les conduits étaient soit enterrés, dans des canaux de pierre, de briques ou de ciment, que l'on préférait au plomb, dont on savait qu'il provoquait de graves maladies ; dans les vallées, les plaines ou la traversée d'un fleuve, on faisait reposer le conduit sur des arches et on installait des systèmes de siphons qui fournissaient la pression nécessaire à l'écoulement de l'eau (Voir le site « *Aqueducs antiques de Lyon* »).

L'aqueduc Appien (312 av.J.C. Cf. ***image 37 ←)*** prenait sa source à 16,4 km de Rome, à 10 m. au-dessus du niveau de son point d'arrivée ; il déversait environ 75.000 m3 d'eau par jour dans une fontaine du Forum Boarium, un des lieux les plus bas de la ville. Une quarantaine d'années plus tard, en 269 av.J.C., on construisit **l'aqueduc qui apportait l'eau de l'Aniene** (Anio Vetus, ***image 38 -->),*** affluent du Tibre, sur des arches qui permettaient d'alimenter les parties hautes de la ville ; il fournissait plus de deux fois plus d'eau (182.517 m3 par jour) que l'Appien. Un troisième aqueduc fut installé en 145 av.J.C., **l'Aqua Marcia**, le plus long de Rome (près de 92 km) capable d'apporter l'eau sur les collines du Palatin et du Capitole. Et on continua à mesure que la ville s'agrandissait, installant **l'Aqua Tepula** en 127 av.J.C. (Voir quelques arches près de la Stazione Termini), **l'Aqua Julia** en 33 av.J.C., **l'Aqua Virgo** (39.000 m3 par jour, au moyen de 18 châteaux d'eau, en 19 av.J.C.) sous **Auguste,** avec **l'Aqua Alsietina** pour le Trastevere, **l'Aqua Augusta.** D'autres suivirent par la suite, jusqu'à **l'Aqua Traiana** en 109 apr.J.C. À la fin du IIIe siècle, Rome était alimentée par 11 aqueducs.

Lyon était dotée de plusieurs aqueducs qu'on peut voir en partie à Tassin (Cf. ***un siphon de l'aqueduc image 39 ←***), Chaponost sur Gier (***image 40 →***), etc.

Les relais de poste : mansio, mutatio, statio

Le long des voies romaines , le voyageur pouvait toujours trouver des relais, les *mansiones* (*mansio*), les *mutationes* (*mutatio*) et les *stationes (statio*), que l'on retrouvait sur les *Itinéraires* que les plus riches avaient les moyens d'acheter. *Mansio* vient du verbe *manere* = rester, c'est le lieu où on se réfugie pour passer la nuit, l'auberge, le gîte d'étape. les *mansiones* étaient disposées à peu près à une journée de voyage l'une de l'autre.

Entre les *mansiones*, on trouvait des *mutationes*, de *mutare* = changer, où l'on ne procédait qu'à un changement de cheval ou de véhicule, en particulier pour les courriers officiels ; elles

étaient placées tous les 5 ou 10 milles, selon la difficulté de la route, près d'un croisement ou de l'implantation d'une garnison militaire. La *statio* (du verbe *stare* = se tenir) était un poste militaire, de surveillance de la sécurité de la route (***image 41 ci-dessus à gauche, reconstitution d'un courrier arrivant à une mansio***).

Puis peu à peu, se développent autour des *mansiones* et des *mutationes* d'autres activités humaines, la *taberna*, restaurant, le *deversorium*, l'hôtel, où Horace signale l'affluence des prostituées*, le stabulum* = la gargote, pourvue d'une étable, la *caupona* = l'auberge, moins luxueuse.

On connaît une des premières *mansiones* ou *mutationes* celle de **Tre Taverne**, sur la *Via Appia*, à environ 50 km de Rome : on en parle dans les *Actes des Apôtres*, 28-15, où on dit que saint Paul y fut accueilli lors de sa venue à Rome ; la **Mansio ad Vacanas**, au 20e mille de la *Via* Cassia ; la **Mansio Quadrata,** à Verolengo près de Turin, sur la route de Turin à Pavie ; la ***mansio* de Sorabile** en Sardaigne, près de Fonni, sur la route de Cagliari à Olbia ; plus près de nous, la *mansio* du **col du Petit Saint Bernard**, sur une route romaine qui allait de Milan à Vienne (***image 42*** →) ; la ***mutatio* de Ségosa**, sur la route de Bordeaux à Dax, etc. On n'a généralement plus que quelques traces, sans aucun édifice.

Les tombeaux

Enfin, à la sortie des villes, les routes étaient bordées de tombeaux, car les tombes étaient toujours disposées en-dehors des murs de la ville, c'était une loi des XII Tables de 450 av.J.C. Il était aussi interdit de pratiquer des crémations à l'intérieur de la ville, pour limiter les risques d'incendie. Il n'existait pas de zones cimétériales réservées et chacun pouvait ensevelir ses morts sur un terrain lui appartenant hors des murs ; on ne craignait pas d'avoir un tombeau à proximité d'une villa, et on visitait les morts au moins deux fois par an en leur offrant des décorations et des libations. Les nobles les plus riches se faisaient construire un tumulus, un mausolée, même en pleine ville, comme à Rome le **Mausolée d'Auguste**, le **Mausolée d'Hadrien** (Castel Sant'Angelo), monument d'autocélébration ou d'autodivinisation. On en verra quelques-uns le long de la *Via Appia* (***image 43, ci-dessus à gauche, reconstitution de la Via Appia près du Mausolée de Cecilia Metella***), mais il en existait beaucoup d'autres le long de la *via Flaminia*, de la *Via Cassia* (***Tombe de Néron, image 44*** →), de la *Via Clodia*, de la Via *Nomentana*, etc. Voir le site : *www.bandb-rome.it/tombe_romane.html* : *Le tombe nell'antica Roma*).

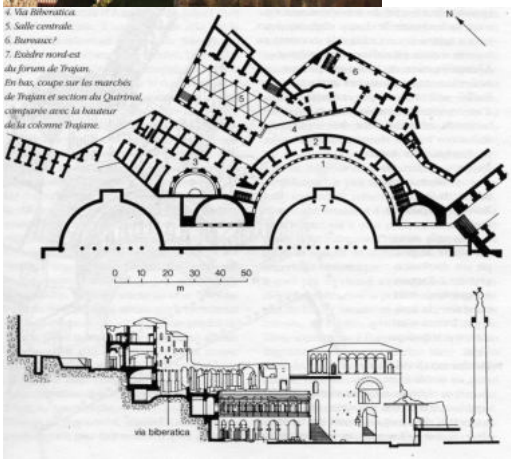
5) Les voies et rues romaines de Rome

Comment les Romains s'y retrouvaient-ils dans une ville de plus d'un million d'habitants qui ne possédait pas de nom des rues ni de numéros ? Seulement par des références à des monuments, des statues, des arbres, des lieux divers (colline, fleuve, etc.). C'est encore le cas de beaucoup de villes, par exemple en Afrique, et même les villes modernes (où il n'y a souvent plus d'arbres) gardent des noms de rues référés aux arbres, souvenir du temps où les villes n'occupaient pas encore la campagne. Sur les rues romaines, lisez le chapitre sur les rues de **Jérôme Carcopino**, *La vie quotidienne à Rome à l'apogée de l'empire*, Hachette, 1939, pp. 63-70 (réédité dans le Livre de Poche en 1990). Et pour une étude détaillée, voyez **Filippo Coarelli**, *Guide archéologique de Rome*, Hachette,1994.

Puisque vous devez aller à Rome, voici quelques rues qu'il faut absolument voir :

a) La Via Sacra, dans la partie qui traverse le Forum Romain, est la plus ancienne rue de la ville. Vous pouvez la parcourir du Colisée jusqu'à l'Arc de Septime Sévère. De là elle montait jusqu'au Capitole. Vous en trouverez beaucoup d'explication et de photos sur les sites « Via sacra » ou « Voie Sacrée ». ***Ci-dessus, image 45***, le parcours de l'Arc de Titus (en haut au centre, jusqu'à l'Arc de Septime-Sévère au premier plan gauche). ***Ci-contre à gauche, image 46,*** vers l'Arc de .Septime-Sévère. ***À droite, image 47***, prise du Capitole.
Ci-dessous à gauche, image 48, et ***à droite image 49***, vues de la terrasse du Capitole.

b) Dans les marchés de Trajan, la Via Biberatica, qui passe entre des maisons bien conservées, équipées de boutiques qui, si l'on en croit le nom (de *biber* = boisson) devaient comporter un certain nombre de bars, les *thermopolia*. Après une ligne droite, elle contourne les boutiques. Sa déclivité réservait cette rue aux piétons. L'ensemble est un des plus intéresssants de la Rome antique (Cf plan ***ci-dessous, image 50, le n° 4 indique la Via Biberatica***).



c) La Via Appia est la première et la plus importante voie consulaire, construite en 312 av.J.C. et portant le nom de son constructeur, le **censeur Appius Claudius Caecus** : c'est l'époque où l'État se renforce grâce à ses conquêtes militaires et où les personnalités politiques deviennent connues (c'est aussi le moment où apparaît l'art du portrait). La route devait aller jusqu'à Capoue (on est en pleine guerre de conquête du territoire samnite et l'armée a besoin de cette route), on la prolonge par la suite jusqu'à Brindisi. Elle partait de la Porta Capena, qui a disparu, sur l'actuel Viale delle Terme di Caracalla. On est à l'extrémité du Grand Cirque, là où, à l'origine de Rome, il n'y avait que des bois et des grottes où l'on dit que **Numa Pompilius**, le successeur de **Romulus** et premier roi de Rome, rencontrait la **nymphe Égérie** qui lui dicta les lois de la première religion

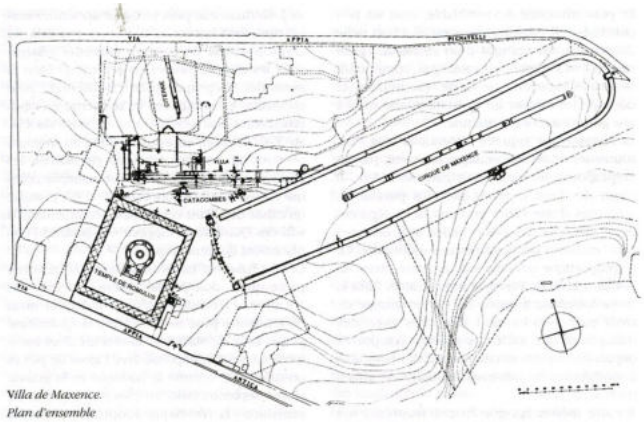
romaine. Vous lirez avec intérêt et amusement le livre de **Jacques de Saint Victor**, *Via Appia, voyage sur la plus ancienne route d'Italie*, Équateurs, 2016.

Jusqu'en 2005, en arrivant du Grand Cirque, on trouvait **l'obélisque d'Axoum**, restauré et volé à l'Éthiopie par le fascisme en 1937, et restitué en 2005. Visitez ensuite sur la droite les **Thermes de Caracalla**, et la petite **Basilique des Saints Nérée et Achillée** qui se trouve devant (Notez le petit orgue baroque du **Bernin** et les fresques médiévales). Laissez à droite la **Basilique de Saint Césaire** et la **maison du cardinal Bessarion**, et visitez à gauche de la rue **l'Hypogée des Scipion** (**Ci-dessus à droite, image 51, *Sepulcrum Scipionum***) au fond de grands jardins, des IIIe et IIe siècles av.J.C. : on était encore à cette époque à l'extérieur des murs de la ville (la muraille de **Servius Tullius**) et on pouvait donc installer des tombeaux.

On arrive à la **Porte San Sebastiano** (Voir plus haut), c'est de là que part maintenant la *Via Appia*, la moins déformée par l'urbanisation, malgré l'installation de nombreuses villas illégales après la seconde Guerre Mondiale. Une centaine de mètres après la porte, on trouve sur la droite la première ***Borne milliaire*** (on est donc à 1480 m. de la Porta Capena), maintenant installée sur la balustrade de la Place du Capitole. Ce tronçon de la *Via Appia* s'appelait alors le ***Clivus Martis*** (la montée de Mars), Cf. ***plan image 52 ←, extrait du livre cité de Coarelli***.

Un peu avant la passerelle du chemin de fer, vous trouverez sur la gauche les vestiges de plusieurs tombeaux, et peu après, la voie descend pour franchir la petite rivière Aimone (la *Marrana della Caffarella*, ancienne *Almo*), lieu de culte important, puis à gauche le grand ***tombeau de Géta,*** le fils de Septime-Sévère assassiné par son frère **Caracalla** en 212 (***image 53 ci-dessus à droite***). Elle est suivie peu après de ***l'église «Domine quo vadis ? »,*** à l'angle avec l'entrée de la *Via Ardeatina* : c'est la réfection au XVIIe siècle d'une ancienne chapelle qui rappelait la légende de la rencontre entre Jésus et Pierre qui fuyait Rome pour échapper aux persécutions de Néron. On y trouve même une pierre qui porterait les traces des pieds de Jésus, alors que c'est un ex-voto païen au **dieu Rediculus**.

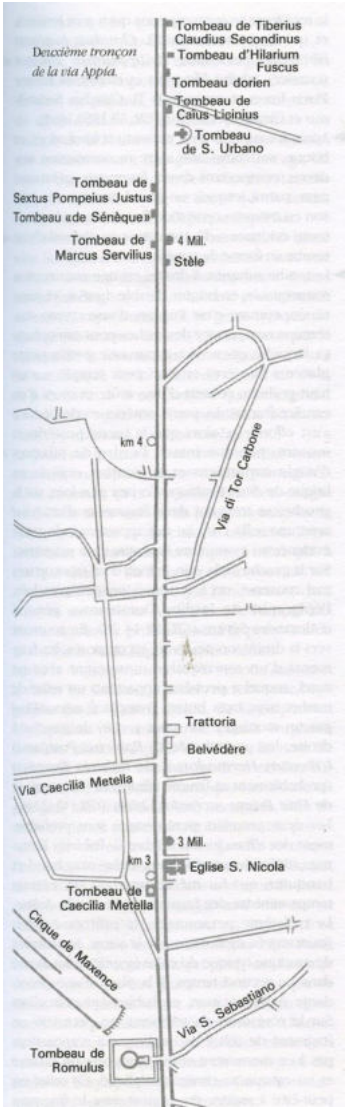
Presque en face, une petite auberge dans laquelle se trouve le ***Sépulcre de Priscilla***, femme d'un puissant esclave libéré de l'empereur Domitien (***image 54 ci-dessus à droite***). Derrière se trouve l'entrée des ***Catacombes de saint Calixte*** (à visiter, elles sont les premières , de 188 apr.J.C., parmi les plus importantes). Un peu plus loin, vous trouverez l'église et les ***catacombes de saint Sébastien*** (à visiter), où se forma le mot « *catacombe* », et, en face à gauche, ***la villa et le Cirque de Maxence***, complétés par le ***Mausolée dit de Romulus***, le fils de Maxence (***image 55 →***). L'ensemble est à visiter. Le cirque est long de 513 m. et large de 92. C'est un des mieux conservés avec ses douze stalles (les *carceres*) d'où partaient les chars attelés de 4 chevaux qui faisaient sept tours en tournant autour de la *spina* centrale du



Villa de Maxence.
Plan d'ensemble

cirque : une course qui symbolisait l'univers avec ses douze mois, ses quatre saisons et ses sept jours. Au centre se trouvait **l'obélisque de Domitien** transporté ensuite sur la fontaine des Quatre Fleuves de la Place Navone. Mais le cirque ne fut probablement jamais utilisé, du fait de la défaite de Maxence en 312. (***← plan d'ensemble du cirque et palais de Maxence, image 56***).

Après la visite de l'église et des catacombes de San Sebastiano, on peut continuer à pied, parfois sur les dalles antiques jusqu'au ***Tombeau de Cecilia Metella*** (Cf. ***plan d'ensemble de la seconde section de la voie, image 57 ←***). C'était la fille d'un consul et la femme de **Marcus Licinius Crassus**, contemporain de **César** ; on peut pénétrer dans le château voisin et visiter l'intérieur de la tombe (***→, tombeau et château, image 58***).



On peut continuer encore à pied, sur une route bordée d'arbres, de tombeaux, d'inscriptions, de statues, de colombariums. Pour le détail, voir l'ouvrage de **Filippo Coarelli.**

Et revenus dans Rome, à propos des voies, n'oubliez pas quelques ponts romains :

* ***Le Ponte Emilio, ou Ponte Rotto***, le plus ancien pont de pierre, que fit construire Marco Emilio Lepido en 179 av.J.C. Au Moyen-Âge, il fut détruit puis reconstruit, et c'est la crue de 1598 qui détruisit définitivement 3 arcades sur 6 (***→, image 49***).

* ***Le Ponte Fabricio***, de 62 av.J.C., qui joint l'Île du Tibre à la terre ferme ; le pilier central est en forme d'éperon du côté de l'amont pour alléger la pression de l'eau (***→, image 60***).

* ***Le Ponte Elio, aujourd'hui Ponte Sant'Angelo,*** construit en 134 sur ordre de **l'empereur Hadrien** pour joindre son Mausolée à la ville. Plusieurs fois restauré et orné de statues d'anges portant les signes de la Passion du Christ, réalisées en 1669 par le Bernin ***(←, image 61, pont Saint-Ange et Château Saint-Ange***).

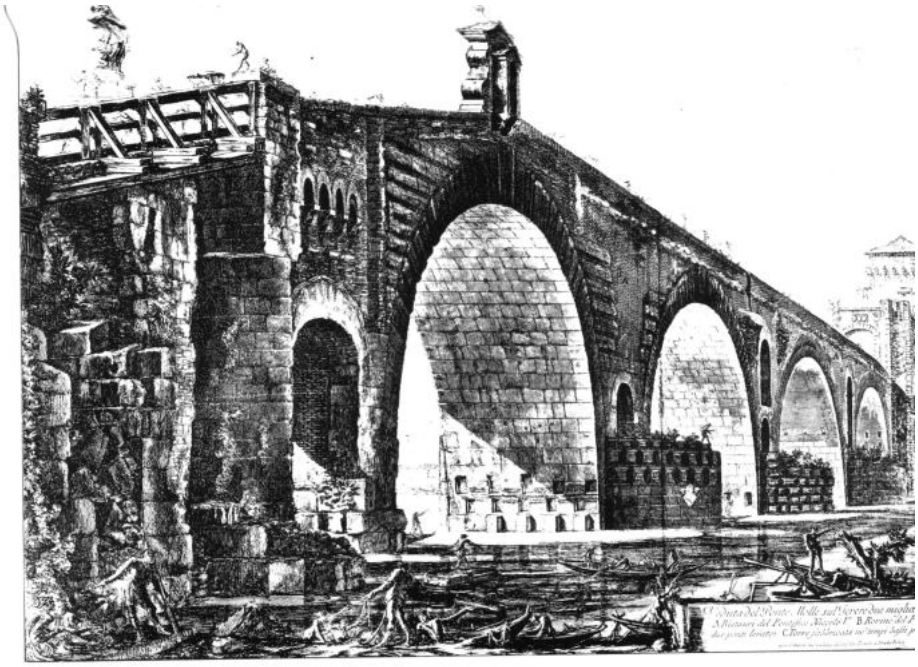
* Le ***Ponte Cestio*** (***Ponte San Bartolomeo***), construit au milieu du Ier siècle par **Lucius Cestius**, plusieurs fois restauré, remanié et reconstruit après 1892, du fait des destructions provoquées par les crues

du Tibre. Il joint l'île du Tibre avec la rive droite du fleuve. ***(→ image 62, le pont avant sa reconstruction***, par **Ettore Roesler Franz**, *Roma sparita*, 1883-1896)
La Rome antique avait d'autres ponts aujourd'hui disparus réintégrés dans ceux du Moyen-Âge ou de la Roma moderne. Voir en particulier ***le Ponte Milvio***, construit en 206 av.J.C., reconstruit en 312 par **l'empereur Constantin** qui y battit son rival, **Maxence**. Partiellement détruit par **Garibaldi** en 1849, pour arrêter les troupes françaises, il fut reconstruit par le **pape Pie IX**. Il est maintenant piétonnier, la circulation automobile passe par le ***Ponte Flaminio*** voisin, construit à partir de 1938 et terminé en 1951. Le **Ponte Milvio** est aujourd'hui le pont des amoureux qui viennent chaque dimanche accrocher à un lampadaire un cadenas fermé dont ils jettent la clé dans le Tibre, signe d'amour éternel.

Et pour rentrer en France, reprenez une des voies du Nord, la **Flaminia,** la **Cassia** ou l'**Aurelia.**

Jean Guichard, 09 mars 2019

Giovanni Battista PIRANESI (1720-1778), *L'île du Tibre entre ses deux ponts*
Le Ponte Milvio (vers 1750)



**-o-o-o

Sites Internet consultables :

www.jc-michel.fr Le plus complet des sites sur le monde gallo-romain en Isère. Voies, monuments, histoire…
perso.wanadoo.fr/itineraires-romains-en-france Le plus complet des sites sur les voies romaines en France, avec les références à la Table de Peutinger et au CIL.
www.leg8.com Reconstitution du monde romain. Très intéressant.
www.archaero.com Jacques DASSIÉ, spécialiste de l'archéologie aérienne, voies romaines et systèmes de mesure.
perso.wanadoo.fr/voies.romaines.savoie Voies romaines du Rhône aux Alpes.
www.ctl-ardeche.com Voies romaines de l'Ardèche.
freneydoisans.com/freneytique Voies romaines de l'Oisans.
www.archeolyon.com Archeolyon donne des informations précises sur une centaine de milliaires.
www.archeophile.com Archeophile est le portail des sites archéologiques francophones.
bcs.fltr.ucl.ac.be Bibliotheca Classica Selecta est une source de bibliographie sur le monde Gréco-Romain antique.
upload.wikimedia.org Reproduction de l'intégralité de la carte de Peutinger
www.lexilogos.com/gaulois_peuples_carte Carte des peuples de la Gaule.
www.hannibal-dans-les-alpes.com/ Les Alpes sur la Table de Peutinger