

La voie Domitienne, du Rhône aux Pyrénées

Archéologie de la route en Languedoc

service régional de l'archéologie d'Occitanie
DIRECTION RÉGIONALE DES AFFAIRES CULTURELLES

Auteurs :

Marion Audoly [MA]*, Iouri Bermond [IB]*, Diane Dusseaux [DD]** et Christophe Pellecuer [CP]*

* DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

** Montpellier Méditerranée Métropole, Site archéologique Lattara – Musée Henri Prades
ASM - Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Avec des contributions de :

Sophie Féret [SF]

Conservatrice du patrimoine, Musée d'Archéologie Nationale, Saint-Germain-en-Laye

Michel Christol [MC]

Professeur émérite, Université Paris-I, Panthéon-Sorbonne

Véronique Mathieu [VM]

Ingénieure d'études, ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, équipe TP2C Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Élodie Paris [EP]

Docteure, Associée ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, équipe TeSAM Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Yoann Pascal [YP]

Chargé d'étude et de recherche, INRAP Méditerranée - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, équipe TeSAM Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Hervé Pomarède [HP]

Ingénieur de recherche, INRAP Méditerranée - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, équipe TeSAM Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Corinne Sanchez [CS]

Chargée de recherche - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, équipe TP2C Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Maxime Scrinzi [MS]

Docteur, Mosaïques Archéologie sarl – ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140, équipe TeSAM Université Montpellier 3, CNRS, Culture, F-Montpellier

Cet ouvrage rend compte des résultats de projets scientifiques du laboratoire Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 – Université Paul Valéry Montpellier – CNRS – Culture et de fouilles préventives menées par l'Institut national de recherches archéologiques préventives (INRAP).

Ouvrage réalisé à l'occasion de l'exposition *En route ! La voie Domitienne, du Rhône aux Pyrénées*, Site archéologique Lattara – Musée Henri Prades, 14 novembre 2020 – 3 mai 2021.

Commissariat de l'exposition : Marion Audoly, Diane Dusseaux

Commissariat scientifique : Iouri Bermond, Christophe Pellecuer

Couverture :

Évocation de voyageurs antiques sur la voie Domitienne.

Cépe / cepe-illustration.com

La voie Domitienne, du Rhône aux Pyrénées
Archéologie de la route en Languedoc



Une fouille programmée sur la voie Domitienne à Loupian (Hérault). Impulser de nouvelles recherches sur le tracé de l'axe antique et des installations de bord de voie [haut].

Avignonet-Lauragais (Aude), lieu-dit En Doumerc. Développer l'archéologie de la route en Languedoc avec l'étude d'autres axes viaires structurants. La voie d'Aquitaine révélée par la photographie aérienne utilisée et aménagée de la période romaine jusqu'au XVIII^e siècle [bas].

Véritable trait d'union tracé dans la plaine languedocienne, la voie Domitienne a mis notre région au cœur de l'Europe dès la fin du II^e siècle avant J.-C. En ces temps où il n'a jamais été aussi important de s'interroger sur les échanges et les circulations entre les peuples, la publication de ce premier volume de la série « Patrimoine archéologique » au sein de la collection Duo, accompagnant l'exposition *En route ! La voie Domitienne du Rhône aux Pyrénées* coproduite par la Direction Régionale des Affaires Culturelles d'Occitanie et plus particulièrement par son Service régional de l'archéologie et la Métropole de Montpellier au Site archéologique Lattara - musée Henri Prades, propose de découvrir ou redécouvrir le plus ancien monument romain d'Occitanie.

Cet ouvrage permet de faire le point sur ce sujet, des origines et de la réalisation d'un tel chantier à son héritage dans notre paysage actuel et aux enjeux de sa conservation. Il bénéficie des avancées récentes de la recherche archéologique régionale, soutenue par la DRAC, les collectivités territoriales et les Unités Mixtes de Recherches (UMR) réunissant les universités, le Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) et le Ministère de la Culture. Mettre aujourd'hui à disposition de tous ces connaissances est essentiel pour sensibiliser le plus grand nombre à la préservation de ce patrimoine souvent tenu, parfois encore méconnu, et relancer la recherche autour de « l'archéologie de la route ».

Je formule enfin le vœux que ce volume soit le premier d'une longue série de Duo consacrée au « Patrimoine archéologique », qui puisse être un outil dont s'emparera l'ensemble des acteurs et des institutions de l'archéologie en Occitanie pour proposer à nos concitoyens une information de qualité sur l'histoire de notre région.

Michel Roussel
Directeur régional des affaires culturelles



Gustave Courbet, *Le pont d'Ambrussum*, 1857, huile sur papier marouflé sur bois, Musée Fabre.

L'exposition *En route ! La voie Domitienne du Rhône aux Pyrénées* présentée au Site archéologique Lattara – musée Henri Prades du 14 novembre 2020 au 3 mai 2021 met en lumière un élément majeur du patrimoine historique de notre territoire, la *via Domitia*. Si des témoignages de cet axe viaire antique, permettant de relier l'Italie à l'Espagne, ont été retrouvés dans plusieurs communes de la Métropole de Montpellier, ils ne sont que rarement visibles du grand public, recouverts par des siècles d'évolution du paysage et d'aménagement du territoire.

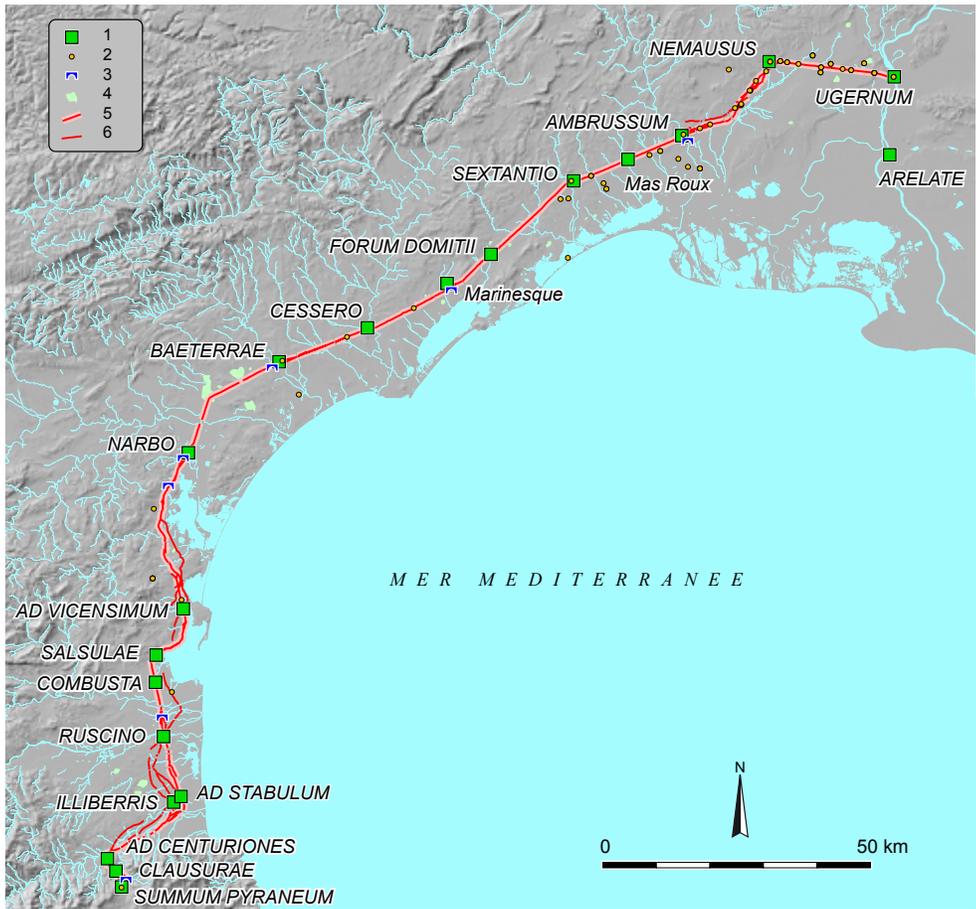
L'exposition du musée Henri Prades, coproduite avec le Service régional de l'archéologie de la DRAC Occitanie, permet ainsi de redonner vie à ces fragments du passé, objets insignes à côté desquels le profane peut passer mais qui, replacés dans un contexte historique et une muséographie éloquente, prennent toute leur signification.

Dans une volonté de travailler en partenariat avec d'autres institutions culturelles, et fort d'une longue tradition de collaboration avec les services de l'État, le musée Henri Prades ne cesse d'innover pour proposer au public des thématiques inédites, au plus près de l'actualité de la recherche archéologique.

Avec cette manifestation inaugurale, Montpellier Méditerranée Métropole et la DRAC Occitanie lancent un cycle d'expositions et d'ouvrages dédiés à l'archéologie, dans l'objectif commun de promouvoir auprès d'un large public les richesses de ce patrimoine.

Je souhaite que, par ce biais, nombreux soient celles et ceux à partager l'émotion procurée par la (re)découverte de ce passé romain.

Michaël Delafosse
Maire de Montpellier
Président de Montpellier Méditerranée Métropole



La voie Domitienne du Rhône aux Pyrénées d'après les découvertes archéologiques, l'analyse du parcellaire et du réseau viarie actuels. Fond de carte oro-hydrographique.

- 1- Les lieux d'étapes, mentionnés dans les itinéraires antiques (en capitales), révélés par l'archéologie (en minuscules)
- 2- Les bornes milliaires retrouvées
- 3- Les ouvrages d'art conservés
- 4- Les dépressions humides le long de l'itinéraire
- 5- Le tracé privilégié dans le faisceau des possibles
- 6- Les tracés alternatifs

10 Une voie romaine en Languedoc

Introduction – [CP]

12 Aux origines de la voie Domitienne

Voies et chemins des Gaulois du Midi – [CP]

De la voie Héracléenne à la voie Domitienne – [MC]

18 La route-monument : itinéraires et tracé privilégié – [CP]

En suivant les itinéraires antiques

Une grande route tracée dans la plaine languedocienne

Viam refecere, viam restituere : évolution et réfection de la voie

28 L'anatomie de la voie : tracé et modelé

De la voie unique au faisceau de routes – [CP]

Tracé et profils en long de la voie – [CP]

Modelé et profils en travers de la voie – [IB] et [CP]

44 Les ouvrages d'art et le franchissement des cours d'eau – [MA]

Une grande diversité d'ouvrages : du ponceau au pont monumental

Les techniques de construction, entre adaptation et caractéristiques communes

54 Sur la route

Introduction – [CP]

58 Les établissements routiers

Le relais routier tardo-républicain de Marinesque à Loupian – [IB]

Ambrussum, une agglomération routière – [VM] et [MS]

L'auberge de Roux/Moulinas, un lieu d'étape du Haut Empire – [YP] et [HP]

72 Voyage et voyageurs

Se restaurer sur la voie Domitienne – [CS]

Le monnayage, économie et circulation des hommes – [EP]

Objets perdus, objets trouvés sur la voie Domitienne – [SF]

84 Le devenir de la voie après la période antique

84 Déclassement et résilience d'un tracé – [CP]

88 La voie, protection et valorisation – [DD] et [CP]

90 Planches hors texte

100 Bibliographie

Une voie romaine en Languedoc

La voie Domitienne (fig.1) peut être considérée à juste titre comme le plus ancien monument édifié par la puissance romaine sur les rives du golfe du Lion, au lendemain de la conquête militaire de la fin du II^e siècle avant J.-C. Le présent ouvrage se propose de traiter du tracé reconnu dans la plaine languedocienne, du Rhône jusqu'au Roussillon et à la traversée des Pyrénées. Le choix de ce tronçon écarte de fait la partie provençale, avec l'itinéraire par les cols alpins et la voie littorale pour se concentrer sur la forte identité du parcours languedocien. Celle-ci est certainement due à l'histoire même de cet axe routier mais aussi à la dynamique de la recherche archéologique dans cette région.

Comme beaucoup de réalisations prestigieuses héritées de la période antique, cette route et ses vestiges ont intéressé les savants et érudits dès le XVII^e siècle et ont donné lieu très tôt à de nombreuses descriptions. Celles-ci portent sur la voie et plus particulièrement sur ses ouvrages d'art. On s'attache, à partir de cette époque, à identifier les lieux d'étape mentionnés dans les itinéraires antiques. Les bornes milliaires, pour partie encore en place à l'époque moderne ou découvertes de façon fortuite, sont des jalons précieux, avec leurs inscriptions, pour la reconnaissance de la voie romaine. La définition du tracé, fragmenté en multiples secteurs d'étude, occupe les chercheurs à partir du XIX^e siècle. La voie Domitienne est alors reconnue sur le terrain en suivant une succession de linéaments constitués de chemins ruraux encore utilisés comme de routes modernes, et est ainsi cartographiée.

Elle ne devient l'objet de véritables fouilles archéologiques qu'à partir des années 1980. Le développement de l'archéologie régionale soutenu par la Direction régionale des affaires culturelles se conjugue alors avec un projet de politique culturelle et touristique porté par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon pour mener de pair l'étude scientifique de la voie et la mise en valeur de ce monument insigne. Depuis cette époque, si plusieurs tronçons de la voie antique dans le Gard, l'Hérault ou l'Aude sont protégés au titre des Monuments



historiques, des opérations d'archéologie préventive, comme récemment lors de la réalisation du doublement de l'autoroute A9 autour de Montpellier, ont pu encore concerner la voie Domitienne. De même, l'archéologie programmée avec des fouilles engagées sur une longue durée à *Ambrussum* ou à Loupian, contribue à mieux faire connaître l'axe routier antique.

Figure 1 – La voie Domitienne, toujours présente dans le paysage rural. Chemin pérennisant le tracé de l'axe antique dans le secteur de Pinet (Hérault).

Nous avons souhaité avec ce premier numéro de la série « Patrimoine archéologique » de la collection Duo, attirer l'attention du plus large public sur la diversité et la richesse de ces travaux de recherche menés depuis quelques décennies sur la voie antique. Les principaux acquis ont été présentés pour l'essentiel à l'occasion de plusieurs colloques scientifiques, à Perpignan en 1989 sur les voies Domitienne et *Augusta*, au Pont du Gard en 2008 sur les ponts routiers et en 2016 sur les voies en Gaule romaine.

Les avancées réalisées et les résultats rassemblés aujourd'hui ne doivent pas amener à sous-estimer l'ampleur des études qu'il reste à mener, et les actions de protection et de mise en valeur à prévoir pour assurer la pérennité de la voie Domitienne, dans une région en profonde mutation.

Aux origines de la voie Domitienne

Voies et chemins des Gaulois du Midi

Avec la création de la voie Domitienne en 118 avant J.-C., les territoires conquis à l'ouest du Rhône sont dotés d'une infrastructure routière d'une ampleur inédite, mise en œuvre avec tous les moyens techniques et matériels du nouveau pouvoir et insérée dans le canevas des voies stratégiques du monde romain. Il existait cependant, ici comme dans les autres régions de la Gaule, un véritable réseau viarie hiérarchisé et cela au moins depuis l'âge du Bronze, comme le montre l'archéologie. Le couloir de la plaine languedocienne a favorisé les itinéraires de grand parcours, parallèles au trait de côte, vers l'Italie ou l'Espagne. Les vallées fluviales orientent le développement d'axes de circulation de même rang entre le littoral et l'arrière-pays, que l'on peut suivre grâce la diffusion des productions méditerranéennes, en Aquitaine, dans le Massif central et au-delà, durant tout l'âge du Fer. Des voies régionales permettent les relations entre les agglomérations. On peut attribuer à cette époque le réseau viarie en étoile autour de Nîmes ou de *Lattara* (fig.2), grâce à l'enquête archéologique de terrain qui permet la datation de tronçons de voies. Les grands décapages de l'archéologie préventive mettent au jour les chemins ruraux (fig.3) qui maillent les campagnes protohistoriques, occupées par des fermes à enclos, des parcelles de cultures et même de vignes, délimitées par des fossés.

La recherche régionale s'est longtemps préoccupée de la seule voie Héracléenne, dénommée ainsi en référence au parcours mythique d'Héraclès à travers la péninsule Ibérique et la Gaule, lors de son retour avec les bœufs de Géryon depuis les confins occidentaux du monde connu. Elle est mentionnée pour la première fois par un auteur anonyme, appelé le Pseudo Aristote, que l'on situe traditionnellement dans la seconde moitié du III^e siècle avant J.-C. Il indique que la voie irait de l'Italie au pays des Celtes. Si le tracé par la plaine languedocienne s'impose au-delà du Rhône, les auteurs plus tardifs, en particulier

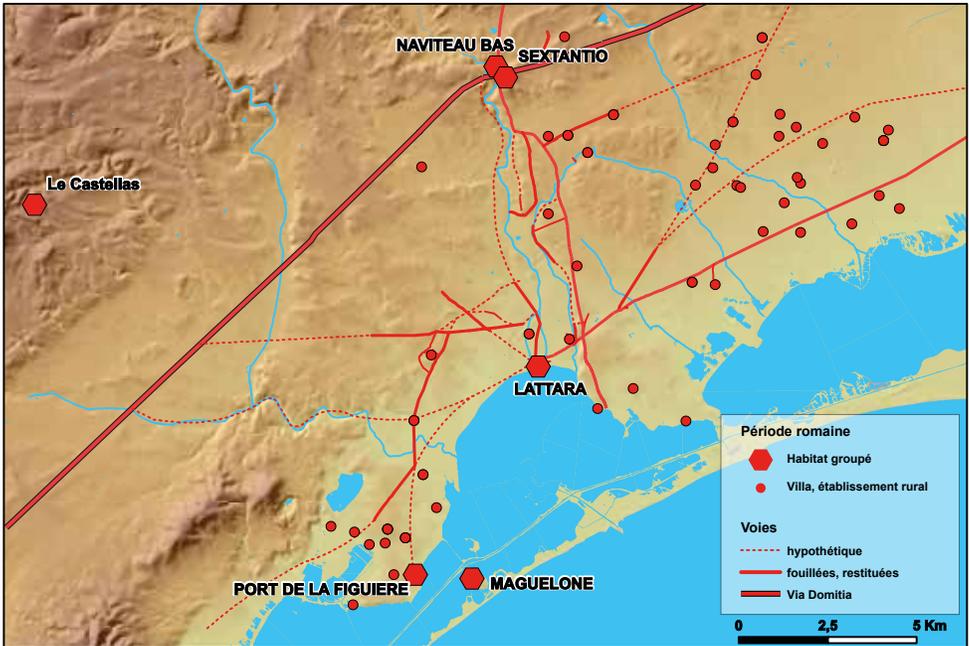
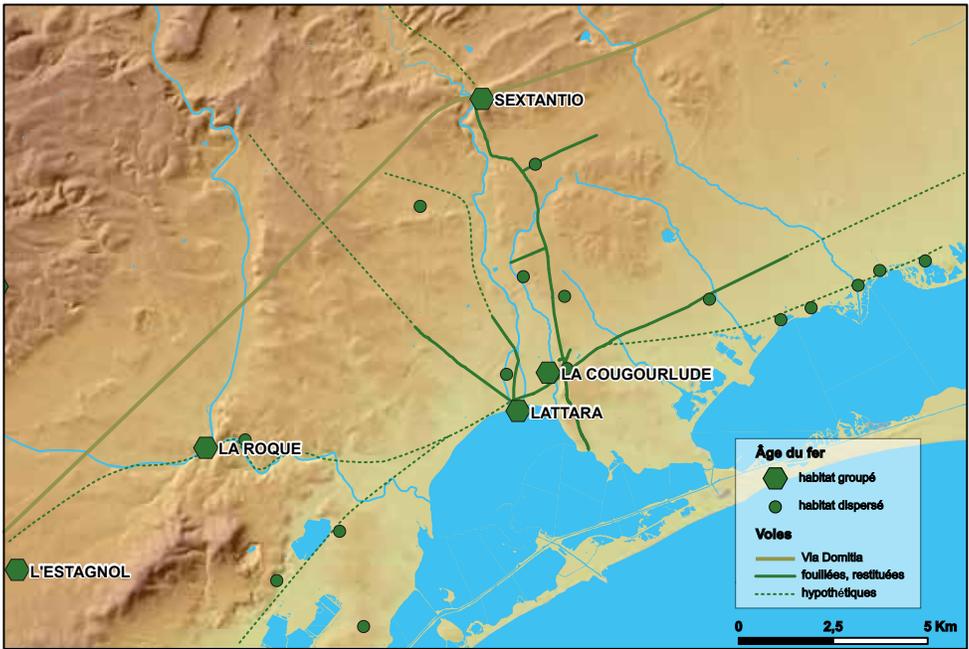


Figure 2 — Le réseau viare de l'âge du Fer et son évolution dans l'Antiquité : les voies, les agglomérations et les habitats ruraux de la vallée du Lez des VI^e – V^e siècles avant J.-C. et de la période romaine.



Figure 3 – Une voie rurale aménagée dès le milieu du V^e siècle avant J.-C. Fouille préventive du Mas de Vigier à Nîmes (Gard).

Diodore de Sicile, au I^{er} siècle avant J.-C., ont privilégié le passage du héros par les Alpes et son arrivée en Italie par la Gaule Cisalpine. À côté du récit mythologique sans cesse repris durant toute l'Antiquité, il faut évoquer un événement historique bien plus tangible, la traversée des plaines du Roussillon et du Languedoc par Hannibal et son armée en 218 avant J.-C. Elle est rapportée dans les *Histoires* de Polybe au II^e siècle avant J.-C. et *l'Histoire romaine* de Tite-Live au I^{er} siècle avant J.-C. Cet épisode permet d'envisager avec certitude l'existence matérielle d'un axe de circulation est-ouest bien avant la construction de la voie Domitienne, d'apprécier les difficultés que représentait le franchissement du Rhône et de confirmer la route des Alpes.

Les mentions nombreuses d'Héraclès dans les cultes et les noms de lieux du Midi de la Gaule ont été considérées comme des témoignages de la colonisation grecque de cette partie de la côte méditerranéenne. La voie Héracléenne aurait été la route des marchands et l'hypothèse d'un tracé reliant au plus près de la côte, les *oppida* indigènes et les comptoirs grecs a pu être avancée. Grâce à l'archéologie préventive, une « voie littorale », passant à proximité de *Lattara* et de la lagune a pu être identifiée sur plusieurs kilomètres. Dégagée sur quelques centaines

de mètres de longueur, elle présente un tracé rectiligne et une chaussée qui peut atteindre jusqu'à six mètres de large. Une douzaine d'enclos funéraires du premier âge du Fer et de l'époque tardo-républicaine est alignée de part et d'autre de la route. Cependant, la possibilité d'un parcours de piémont entre Nîmes et le Vidourle a été proposée, ce qui permet de relier d'importantes agglomérations de l'âge du Fer, comme les *oppida* de la Vaunage. Dans les environs de Nîmes toujours, la découverte récente de sites de l'âge du Fer jalonnant un tracé est-ouest reconnu sur une longue distance militerait pour une variante en plaine, plus proche de la voie Domitienne. Mais plutôt qu'une infrastructure unique, comme l'imposera la puissance romaine, il faut certainement voir dans la voie Héracléenne des sources antiques un faisceau de tracés parcourant le couloir languedocien, offrant une solution plus adaptée à l'organisation multipolaire des pouvoirs locaux.

De la voie Héracléenne à la voie Domitienne

Dans la péninsule italique, l'expansion de la puissance romaine se traduit par le développement d'un réseau routier qui avait une vocation stratégique. Les débuts de la voie Domitienne appartiennent aux premiers temps de la mainmise de Rome sur les régions transalpines, entre 125 et 121 avant J.-C. Aménagement entrepris par le proconsul *Cneus Domitius Ahenobarbus*, dont le milliaire de Treilles, à vingt milles de Narbonne, conserve le nom, la voie marquait de sa présence, surtout à ce moment, la région s'étendant entre le Rhône et les Pyrénées, là où les productions italiennes (vins et céramiques) étaient très présentes depuis un siècle environ. Au même moment allait se réaliser la fondation de la colonie de Narbonne (fig.4), en 118 avant J.-C., un acte très original puisqu'il organisait, à l'image de Rome, une communauté de citoyens au-delà des mers. C'est vraisemblablement



Figure 4 — Denier *serratus* (aux bords dentelés) frappé à Narbonne (?), vers 118 avant J.-C., argent [type RRC282]. Le revers figure un guerrier gaulois avec armes et *carnix* sur un char tiré par deux chevaux. Apparaissent en exergue les noms des deux jeunes fondateurs de la colonie de Narbonne, L. LIC(cinius Crassus) et CN(eus) DOM(itius Ahenobarbus), fils de l'*imperator*. Selon le numismate Ch. Parisot-Sillon, il pourrait s'agir d'un monnayage produit pour financer les travaux d'aménagement de la voie Domitienne.

aussi à ce moment-là qu'à proximité de l'étang de Thau, dans un espace où s'étendait le peuple des Volques Arécomiques, était fondé *Forum Domitii*, lieu destiné à favoriser la concentration des exploitants agricoles établis aux environs. C'était la voie qui fixait l'installation de la présence et de la puissance des Romains.

Au sud des Pyrénées deux provinces existaient depuis le début du II^e siècle avant J.-C. [197], en sorte que les liens anciens entre le monde ibérique et les pays septentrionaux profitaient encore plus de ce qui venait de se produire en Gaule. Dès lors la *via Domitia* apparaît comme un instrument de la domination romaine. Lorsque le premier témoignage la concernant apparaît dans la littérature latine, c'est dans le discours prononcé par Cicéron pour défendre l'action du gouverneur *Fonteius* (en 70 ou 69 avant J.-C), menée en coordination avec Pompée qui luttait en péninsule Ibérique contre *Sertorius*. La Transalpine était une zone d'arrière assurant l'hivernage des troupes et Cicéron, pour défendre son client, affirmait que le ravitaillement fut très bien assuré à chaque fois. Les voies de circulation avaient été aménagées à la perfection, et notamment la voie Domitienne : il le dit à plusieurs reprises, en mentionnant pour la première fois de manière explicite la *via Domitia*. On doit aussi envisager qu'elle permit aisément les transferts de troupes, que Pompée recruta largement dans cette région dite « transalpine » depuis Rome, mais qui était, par le rôle joué dans la préservation de la domination romaine en Occident, comme un appendice transpyrénéen. Peu d'années auparavant (entre 85 et 80 avant J.-C.), on a le témoignage que le proconsul *Valerius Flaccus* avait séjourné à Narbonne, et que la province dont il avait la charge associait alors l'*Hispania* et la *Gallia*.

C'est cette grande route, dont Cicéron dit qu'elle était « d'intérêt public », qu'Auguste à son tour aménagea et fit entrer, encore mieux qu'auparavant, dans un réseau élargi aux dimensions du monde romain, ce que l'on appelle les *viae militares*, c'est-à-dire celles qui étaient essentielles au gouvernement de Rome,

où tous ceux qui la représentaient avaient la possibilité de cheminer d'une manière privilégiée. La péninsule Ibérique connut alors une *via Augusta*, l'Anatolie une *via Sebastè*. La *via Domitia*, qui, telle qu'elle semble avoir été initialement définie, ne donnait sûrement pas son nom à l'ensemble du parcours, reliait le passage des Pyrénées à la traversée du Rhône entre Beaucaire et Tarascon. Elle fut alors rectifiée dans plusieurs parties de son tracé et connut un ample bornage, particulièrement bien connu entre le Rhône et l'étang de Thau. Les itinéraires la présentent alors comme un segment d'un long circuit qui allait de Gadès (Cadix) à Rome : *Itinerarium a Gades Romam* ou *a Gadibus Roma* est-il écrit sur les gobelets de Vicarello. Prise dans l'autre direction elle conduisait, disait-on, jusqu'à l'Océan : *ad Oceanum*.

On remettait en honneur l'ampleur des trajets qu'elle permettait. Ils s'illustraient dans la mythologie par la légende d'Hercule et dans la littérature historique par le récit de la marche d'Hannibal d'Ibérie en Italie, entreprise en 218 avant J.-C. C'est pour cette raison qu'à la définition restreinte s'ajoute une définition plus large, la conduisant jusqu'aux sommets des Alpes, au col de Montgenèvre, où, comme l'écrit Strabon, l'on se trouvait sur « la Terre de *Donnus* et de *Cottius* », et à proximité de la cité des *Taurini*, dont le chef-lieu était Turin. C'est pourquoi l'on peut penser que, dès que la puissance romaine fut bien établie dans la plaine du Pô (ou Gaule Cisalpine) au milieu du III^e siècle avant J.-C., cette route, qui n'avait pas reçu tous les aménagements qui lui furent apportés par la suite, entra dans les outillages de la présence romaine en Occident, comme le suggère un passage de Polybe qui a suscité de nombreuses controverses. Camille Jullian estimait que les campagnes de 123 et 122 avant J.-C. auraient été engagées en empruntant cette voie d'accès à la Gaule Transalpine. Pompée certainement l'utilisa lorsqu'il se rendit en péninsule Ibérique en 77 avant J.-C., recrutant chez les Voconces ses premiers contingents gaulois. Elle apparaissait peut-être plus sûre que la voie côtière dont le contrôle causa de tout temps les pires soucis aux Marseillais.

La route-monument : itinéraires et tracé privilégié

En suivant les itinéraires antiques

À partir de la période républicaine, le parcours terrestre par l'actuel Languedoc est devenu indispensable aux intérêts de la puissance romaine. Il trouve place ainsi dans tous les *itineraria adnotata* qui nous ont été conservés. Élaborés entre le début du Principat et la fin de l'Antiquité, ces documents offraient au voyageur un itinéraire virtuel pour relier deux lieux, comportant une liste d'étapes, voire de repères d'ordre géographique, avec des indications de distance. Aucun d'eux ne mentionne explicitement le nom des voies, mais les mêmes agglomérations principales et pour une part les mêmes stations officielles apparaissent dans la plupart de ces itinéraires, du fait de la stabilité de la géographie administrative et du réseau routier.

Strabon, dans sa description de la Narbonnaise rédigée à l'époque d'Auguste, indique l'existence de deux routes à partir des Pyrénées jusqu'en Italie, l'une par la Provence orientale et la côte, et l'autre par les Alpes du Sud, mais qui se confondent jusqu'à Beaucaire et Tarascon. La *Table de Peutinger* est une copie médiévale d'une carte (*itinerarium pictum*) d'époque tardive (III^e-IV^e siècles), figurant sur un fond topographique, non pas le tracé des voies mais les principaux itinéraires du monde romain et leur raccordement, comme dans une sorte de graphe fonctionnel du réseau routier hérité du Haut Empire. Pour la partie languedocienne (fig.5), entre *In Summo Pyreneo*, la station éponyme au passage des Pyrénées orientales et le franchissement du Rhône, représenté non à la hauteur d'*Vgerno* (Beaucaire) mais d'*Arelato* (Arles), on trouve sur le tracé figuré onze étapes réparties selon différents rythmes et deux seuls embranchements, à l'étape de *Narbone* (Narbonne) vers *Tolosa* (Toulouse), à l'étape de *Ceserone* (Saint-Thibery) vers *Segodvni* (Rodez). L'itinéraire d'Antonin (*Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*), une œuvre de compilation du III^e siècle rassemblant plusieurs centaines



de trajets dans tout l'empire, indique les mêmes étapes que dans le document précédent pour la section d'Arles à Narbonne. On trouve par contre de Narbonne aux Pyrénées, trois stations inédites, *Ad Vicensimum* (dans le secteur de Fitou), *Salsulis* (Salses) et *Ad Stabulum* (dans le secteur d'Elne) pour une section moins bien renseignée dans l'itinéraire graphique. L'itinéraire de Bordeaux à Jérusalem (*Itinerarium Burdigalense uel Hierosolimitanum*) qui rend compte d'un voyage de pèlerinage en 333-334, qualifie les étapes selon leur fonction de *civitas*, *mansio* ou *mutatio* et apporte une nouvelle mention entre *Nemauso* et *Arelate*, la *mutatio* de *Ponte Aeriaum* ou *Herarum*, que l'on situe de façon traditionnelle dans le secteur de Bellegarde. Ces ouvrages, copiés entre les VII^e et X^e siècles, sont encore utilisés dans l'Espagne wisigothique comme dans l'Empire carolingien.

Enfin, il faut donner une place particulière à un dernier témoignage qui ne relève pas de la tradition manuscrite. Ce sont les quatre gobelets en argent de Vicarello (fig. 6). Ils ont été découverts au milieu du XIX^e siècle avec d'autres objets votifs, dans une source de la station thermale d'*Aquae Apollinares Novae*, à proximité de Rome. Ces récipients cylindriques, dont les dimensions varient de 9 à 15 cm de hauteur, adoptent la forme d'une borne milliaire, peut-être s'agit-il du milliaire d'or placé sur le Forum romain. On y trouve sur chacun d'eux l'itinéraire déjà évoqué de *Gades* (Cadix) à Rome par les Alpes et le col de Montgenèvre, sous la forme d'une liste d'une centaine d'étapes, avec l'indication des distances ordonnée en quatre colonnes. Ces objets d'apparence similaire présentent en fait des différences dans la facture, mais aussi dans l'énumération des relais comme des distances entre certaines étapes. Autant de détails qui interrogent sur la datation de chacun des gobelets de cette série et sur les variations observées que l'on a voulu interpréter comme des modifications ou des améliorations apportées aux routes empruntées. On s'accorde pour situer la fabrication de ces vases autour du

Figure 5 — Détail d'un fac-similé de la *Table de Peutinger*, copie médiévale (vers 1250) d'une carte antique figurant les itinéraires à l'échelle de l'empire romain. On trouve sur une des feuilles couvrant la Gaule, entre la représentation des Pyrénées et celle du Rhône et de son delta, les étapes suivantes d'ouest en est pour l'itinéraire languedocien : *In Summo Pyreneo* (Cols de Panissars et du Perthus), *Ad Centenarium* (Saint-Martin de Fenollar ?), *Illibere* (Elne), *Ruscione* (Château-Roussillon), *Narbone* (Narbonne), *Beterris* (Béziers), *Cesserone* (Saint-Thibery), *Foro Domitii* (Montbazin), *Sextantione* (Castelnau-le-Lez), *Ambrusium* (près de Villetelle), *Nernuso* (Nîmes), *Ugermo* (Beaucaire) et enfin *Arelato* (Arles).

Figure 6 – Gobelet III en argent, de la série de quatre découverte à *Vicarello* (Italie), imitant la forme d'une borne milliaire et mentionnant les étapes de l'itinéraire de *Gades* (Cadix) à Rome. Pour le parcours languedocien, depuis le bas de la liste, *Ambrussum* (Villetelle), *Sextantione* (Castelnau-le-Lez), *Foro Domiti* (Montbazin), *Cesserone* (Saint-Thibery), *Baeterra* (Béziers), *Narbone* (Narbonne), *Combusta* (secteur de Salses), *Ruscinone* (Château-Roussillon), *In Pyrenaeo* (Cols de Panissars et du Perthus). 12,3 cm (h.) ; 6,3 cm (d.) Reproduction d'un original d'époque romaine, Musée de la Poste.

changement d'ère, et pour reconnaître le gobelet IV comme le plus récent, avec de nouvelles dénominations et mentions apparues à la suite de la politique d'aménagement des provinces de la période augustéenne. Si cet aspect est particulièrement sensible dans le parcours alpin, on retrouve les onze étapes à l'ouest du Rhône, avec l'apparition d'une étape supplémentaire dans la liste la plus récente. Il s'agit de *Frontiana*, qu'il faut localiser dans le secteur de l'étang de Thau à 10 milles de *Cisserone* (à environ 15 km de Saint-Thibery) et à 8 milles de *Forum Domitii* (à environ 12 km de Montbazin). À l'est de *Nemauso* (Nîmes), on trouve *Ugerno* (Beaucaire) et *Arelata* (Arles) au passage du Rhône sur les premiers gobelets, mais sur le plus récent, *Ugerno* et la mention d'interprétation délicate, *Traiectum Rhodani*, un nom d'étape pour Tarascon ou l'indication du franchissement du fleuve au moyen d'un bac.

Une grande route tracée dans la plaine languedocienne

Si l'itinéraire met en évidence l'ampleur des flux, de la circulation des hommes et des biens, c'est cependant la route qui lui donne corps. À l'époque romaine, la voie publique constitue une infrastructure originale, au rôle stratégique, qui fixe pour une longue période un parcours utilisé depuis des temps très anciens et qui contribue à relier les provinces et le centre de l'empire. C'est la « route-monument », puissamment mise en œuvre, au caractère rectiligne, dotée d'un bornage, d'ouvrages d'art et de relais.

Au milieu du II^e siècle avant J.-C., dans un passage à l'interprétation controversée (III, 39, 8) l'auteur grec Polybe, rapporte que les distances depuis Carthagène jusqu'à l'Ebre et *Emporion* auraient été « mesurées et marquées tous les huit stades [équivalent à un mille romain] », et même au-delà, des Pyrénées au Rhône. Cette mention surprenante ne serait pour certains qu'un ajout plus tardif, une interpolation, relative à la voie



E R A R E A C

SAGVNTO	XVII
SEBELACI	XXII
ILDY M	XXII
INTILIBI	XXIII
DETIOSA	XXVII
TRIA CAPITA	XVII
SUBSALTU	XX
TARRACONE	XX
PALEVRIANA	XVI
ANTISTIANA	XIII
ADEINES	XVII
TARRACONE	XX
PPA TORIO	XVII
SAETERAS	XV
ADVISVOCONIS	XX
GERVINDA	XII
CININTAINA	XII
IVNCARIA	XV
ENPVRENTAEO	XVI
RVSCINONE	XXV
COMBYSTA	VI
NARBONE	XXVIII
ENETERRA	XVI
CESSERONE	XIII
EO ROD MITI	XVII
SEXTANTIONE	XV
AMBRVSSVM	XV

XX D



Domitienne. D'autres ont reconnu là l'indication d'un bornage romain antérieur à la création de la *via militaris*. Une première voie publique ne peut être envisagée qu'avec une mainmise sur la Transalpine, qui serait intervenue quelques décennies avant l'épisode de la conquête rapportée par la plupart des sources antiques. Ce passage pourrait aussi révéler une volonté de fixer un premier tracé, choisi parmi ce faisceau de routes gauloises que l'archéologie permet d'approcher en Languedoc, et cela pour assurer la liaison entre l'Italie et l'Hispanie, devenue romaine quant à elle depuis la fin du III^e siècle avant J.-C.

La découverte du milliaire au nom de *Cn. Domitius Ahenobarbus* (fig.7), dans le ruisseau de Treilles à La Palme dans l'Aude en 1949, est venue confirmer que la *via Domitia* mentionnée dans l'une des célèbres plaidoiries de Cicéron est bien à mettre au compte de l'*imperator* victorieux en Transalpine en 121 avant J.-C. Le chantier aurait été conduit au moment de la déduction de Narbonne en 118 avant J.-C., puis, la distance portée sur la borne est mesurée depuis la colonie. Réalisée dans cet intervalle de quelques années avant son retour à Rome et son triomphe, l'œuvre du proconsul apparaît considérable, même en s'en tenant au seul tracé à l'ouest du Rhône. Pour établir plus rapidement la nouvelle voie, des tronçons de routes antérieures ont pu être repris, comme on croit l'avoir observé en périphérie de Béziers ou au pied de l'*oppidum* d'Ensérune. Cependant, lorsque des fouilles étendues sont possibles dans d'autres secteurs, elle apparaît comme une réalisation *ex novo*, un tracé neuf sans antécédent, correspondant à une nouvelle infrastructure réalisée pour de nouveaux services.

Le parcours de la voie en Languedoc est estimé à 171 milles, soit environ 250 km. Entre Nîmes et Narbonne, on peut le retrouver encore sur des cartes à petite échelle, grâce à d'importants tronçons rectilignes dans des secteurs de plaine pour l'essentiel. Des discontinuités apparaissent cependant sur quelques zones de reliefs même modestes et surtout au

passage de certains grands fleuves méditerranéens comme de cours d'eau de moindre importance, dont les lits ont considérablement évolué depuis le temps du chantier de la voie. La traversée ou la proximité des agglomérations génère de même des incertitudes dans la restitution ou la conservation du tracé, créées par les modifications de la trame urbaine depuis l'Antiquité. Enfin la déformation du tracé est à prendre en compte, avec l'attraction de l'axe de circulation du fait de l'apparition de nouvelles agglomérations à des périodes postérieures.

Ainsi, du Rhône à Nîmes (**tracé général et Pl. II**), sur une vingtaine de kilomètres, on suit le trait de la route sur la terrasse de la Costière et jusqu'à l'entrée de la ville. Après une section incertaine à l'ouest de Nîmes, la même rectitude est observée sur une distance comparable à partir du Vidourle et jusqu'au Lez (**tracé général et Pl. III**), en particulier dans la traversée de terres de garrigues. Au-delà du Lez, le tracé est identifiable sur une autre vingtaine de kilomètres dans le bassin de Montbazin et jusqu'aux collines de la Moure (**tracé général et Pl. III**). Entre l'Hérault et Béziers, c'est un nouveau tronçon rectiligne sur 8 km sur les coteaux de l'Hérault et du Libron. Entre Béziers et Narbonne (**tracé général et Pl. IV**), la voie garde la même orientation que dans la section précédente sur une quinzaine de kilomètres avant d'obliquer au passage de l'étang de Capestang en direction de Narbonne, située à 10 km de ce point d'inflexion.

La dernière partie du parcours languedocien, de Narbonne aux Pyrénées, est moins facile à appréhender à cause de la succession des difficultés topographiques et orographiques sur cette section. Passée Narbonne, on perd la continuité matérielle du tracé sur une quarantaine de kilomètres jusqu'à Salses (**tracé général et Pl. V**). Celui-ci ne peut être à rechercher qu'entre le piémont pentu des Corbières et la ligne des étangs littoraux, comme le confirment des découvertes archéologiques en quelques points, tel le milliaire de Treilles. Dans la plaine du Roussillon (**tracé général et Pl. VI**), les divagations des grands fleuves côtiers mais

Figure 7 – Borne milliaire de *Cneus Domitius Ahenobarbus* datée de 118 avant J.-C., découverte dans le ruisseau de Treilles, aux limites des communes de La Palme et de Caves (Aude). *Imperator* est le créateur de la voie qui porte son nom. La borne indique une distance de vingt (XX) milles depuis Narbonne. Calcaire, Narbo Via, inv. 53.1.1, 193 cm (h.) ; 44 cm (d.).

aussi de cours d'eau de moindre ampleur sont à l'origine d'importantes lacunes. Quelques tronçons sont conservés dans les zones d'interfluves de l'Agly et de la Têt, comme en rive gauche de l'Agly sur une longueur de 7 km après Salses, ou sur quelques kilomètres au sud de *Ruscino* (Château Roussillon) et de la Têt. Au-delà, sur environ 25 km, jusqu'au lit de la Tech et au Boulou, le tracé est incertain et objet d'hypothèses. Dans le parcours pyrénéen, les contraintes ne sont plus les mêmes que dans les secteurs de plaine, car le tracé doit s'adapter aux passages naturels sur une dizaine de kilomètres. Les découvertes archéologiques conduisent à privilégier la vallée de la Rom jusqu'au col du Perthus ou plutôt celui de Panissars, en empruntant le vallon de la Freixe, pour rejoindre le versant catalan.

***Viam refecere, viam restituere* : évolution et réfection de la voie**

Les bornes milliaires consulaires découvertes de part et d'autre des Pyrénées nous renseignent sur l'effort consenti à la fin du II^e siècle avant J.-C. pour construire un réseau viaire efficient. Mais il est encore bien difficile de dresser grâce à l'archéologie un état des lieux de ces routes pour cette première époque. L'infrastructure routière est ensuite entretenue durant la période tardo-républicaine par les gouverneurs de province, comme nous l'indique le *Pro Fonteio* (VIII, 18) où Cicéron défend *Fonteius* accusé de prévarication pour des travaux de réfection et de renforcement de la voie Domitienne alors qu'il était en charge de la Transalpine. Faute de datations probantes des sections fouillées, il n'est pas toujours possible d'identifier des traces de ces chantiers réalisés quelques générations à peine après la création de la voie. Cependant, des bornes milliaires d'un type particulier, aujourd'hui anépigraphes mais qui ont dû porter des inscriptions peintes, sont attribuées au I^{er} siècle avant J.-C., sans que l'on puisse toutefois les mettre en relation avec des campagnes d'entretien clairement identifiées.

À partir du début du Principat et jusqu'au IV^e siècle au moins, les travaux d'entretien des voies publiques deviennent l'affaire de l'État, sous le patronage de l'empereur. Environ une centaine de bornes milliaires a été retrouvée sur le parcours languedocien et pour une écrasante majorité dans la traversée du territoire de la cité de Nîmes. Elles portent le nom et la titulature du souverain à qui l'on doit la restauration de la voie, avec parfois une mention explicite —*refecit* (a refait), *restituit* (a restauré, a rétabli) et de façon générale une indication de distance. Ces nombreux milliaires confirment le statut de la voie Domitienne et son insertion dans l'ample réseau routier, bien plus large que les seules liaisons circumméditerranéennes de l'époque de la conquête de la Transalpine, que développe Auguste dans les provinces occidentales. Strabon, précieuse source encore une fois pour cette période, évoque les lignes de ce réseau mis en place par Agrippa qui ont pour point de départ *Lugdunum* (Lyon) au centre de gravité de la Gaule romaine, et dont l'une conduit en Narbonnaise.

À cette effervescence créée par la politique routière d'Auguste, on peut attribuer une campagne de bornage faite en son nom en 3 avant J.-C (fig.8). L'installation de ces grands monolithes cylindriques d'environ 2,5 m de haut, d'un diamètre de 0,6 m, pesant chacun de l'ordre de 3 tonnes, suggère que la voie Domitienne d'époque républicaine a été reprise pour répondre à son nouveau rôle d'axe interprovincial. On a pu envisager d'importants travaux de requalification de la route, la construction d'ouvrages d'art et même la mise en place de bâtiments aux points d'étapes du service de la *vehiculatio*, le service de poste impérial que l'on nommera plus tard le *cursum publicum*. Mais, là encore, l'archéologie ne permet pas de décrire dans le détail une telle entreprise. Il est aussi bien difficile de trancher sur la signification de ce jalonnement, qui pourrait accompagner un chantier ramassé dans le temps à la suite des injonctions de l'État central. Au contraire ce dernier, en imposant un tel marquage de la route, pourrait tirer



Figure 8 – Borne milliaire d'Auguste, de 3 avant J.-C. Le nom de l'empereur est mentionné en abrégé à la deuxième ligne. La filiation à César divisé ainsi que la titulature du souverain à la date de l'érection du monument sont indiquées. Saint-Jean-de-Corneillac (Marsillargues, Hérault). Calcaire, Site archéologique Lattara – Musée Henri Prades, inv. D-SAM 985 007 01, 141 cm (h.) ; 63 cm (d.).



Figure 9 – Borne milliaire de Tibère découverte à Montblanc, datée de 31-32. Borne quadrangulaire, portant le nom abrégé de l'empereur au début de la première ligne, la filiation à Auguste divisée, la titulature et à la fin la mention *refecit* (a refait, a repris). Calcaire, Musée du Biterrois, inv. 82.VB.498, 152 cm (h.) ; 59 cm (l.) ; 50 cm (ép.).

un bénéfice politique à un moment opportun des investissements étalés sur quelques décennies à l'échelle de la cité. La mise en place du bornage ne privilégie pas en fait un itinéraire particulier mais plutôt quelques sections de voies de Narbonnaise. Il apparaît avec plus de force dans le territoire de certaines cités, alors en profondes transformations sociales et économiques, ainsi le long de la voie Domitienne au passage de Nîmes, comme autant de monuments d'allégeance au pouvoir impérial.

Réalisé une génération plus tard, en 31-32, un nouveau bornage d'ampleur au nom de Tibère (fig.9) porte la double formule *restituit et refecit*. La commémoration de travaux rendus nécessaires avec le temps ?) est aussi l'occasion d'adresser un message politique, dans lequel la pérennité de l'axe de circulation bénéficie de la continuité dynastique. La même interprétation pourrait être avancée pour une autre campagne de jalonnement réalisée à peine une dizaine d'années plus tard, au nom de l'empereur Claude en 41. Les initiatives impériales s'interrompent ensuite pour plus d'un siècle, car il faut attendre le bornage d'Antonin le Pieux (fig.10), dans l'année 145, pour renouer avec l'expression traditionnelle sur l'action du souverain. Le lien avec la cité est encore plus fortement exprimé, puisqu'à partir de cette époque, les distances portées sur les milliaires sont calculées exclusivement par rapport au chef-lieu, et non comme antérieurement à la capitale provinciale ou voire même à Rome.

Après plus d'un siècle d'interruption, le bornage de la voie Domitienne est à nouveau pratiqué durant l'Antiquité tardive, sans que l'on puisse mettre en relation ces différentes campagnes avec des épisodes de réfection de la route et de ses ouvrages. Les bornes sont moins imposantes à cette époque, plus proches dans leurs dimensions d'une colonne, avec une hauteur inférieure à 2 m et un diamètre d'environ 0,3 à 0,4 m. Par le formulaire employé, ces milliaires apparaissent plus comme des dédicaces en l'honneur de l'empereur. On se



demande si ces bornes n'étaient pas en fait installées seulement en des points privilégiés du tracé, comme un pont, une limite de cité ou même à proximité du forum. Un milliaire au nom de Tetricus II daté de 271 (fig.11), découvert à Béziers, serait un signe de reconnaissance par les cités méridionales d'un souverain de « l'empire gaulois », un événement politique qui a marqué la Gaule septentrionale. C'est avec la période tétrarchique, sur une période d'une vingtaine d'années autour de 300, que l'on trouve, là encore dans un contexte de luttes d'influence politique, plusieurs initiatives au nom de Dioclétien, Galère, Maximin Daia ou Constantin. La borne la plus récente connue à ce jour est celle de Julien l'Apostat (361-363) découverte à *Ambrussum*.

Figure 10 – Borne milliaire d'Antonin le Pieux, découverte dans l'ancienne église de Manduel (Gard), datée de 145. L'empereur dont le nom est indiqué ainsi que sa filiation à Hadrien divinisé et sa titulature a restauré la voie (*restituit*). Indication du 7^e (VII) mille depuis Nîmes, sous le cadre. Calcaire, Place de la Mairie, Manduel (Gard), 270 cm (h.), 66 cm (d.) [gauche].

Figure 11 — Borne milliaire élevée en 271 en l'honneur de Tétricus II, découverte à Béziers (Hérault). L'inscription porte le nom du jeune César, fils de l'empereur Tétricus dont la titulature est développée. Calcaire, Musée du Biterrois, inv. 82.VB.499, 82 cm (h.) ; 36 cm (d.) [droite].

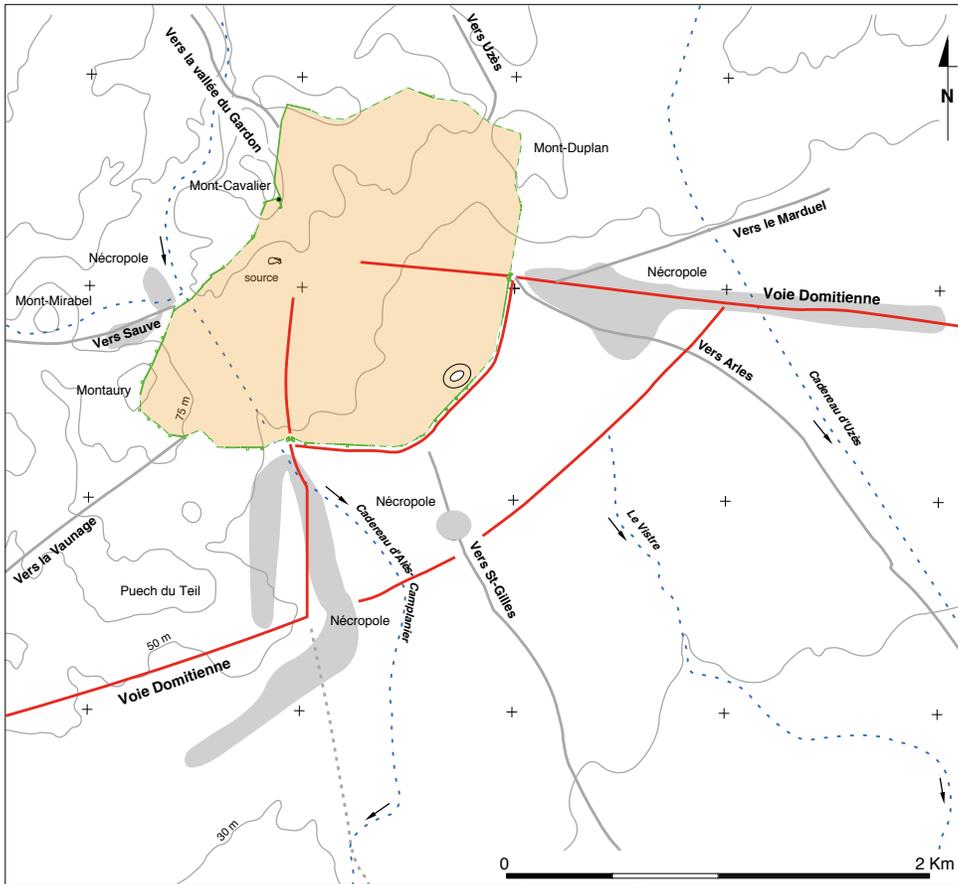
Anatomie de la voie, tronçons et modelés

Figure 12 – Dépôt accompagnant le défunt d'une des plus anciennes tombes retrouvées aux abords de la voie Domitienne (fin du II^e – début du I^{er} siècle avant J.-C.), mise au jour à Nîmes (Gard) au 54 rue Notre-Dame – 56 route de Beaucaire. La tombe 1002 comprend notamment un *kalathos* dit *sombrero de copa* de type ibéro-languedocien, un bol à anse en boucle en céramique campanienne A, trois cruches en céramique claire récente, trois vases en céramique commune non tournée, une monnaie et des restes de bœuf (fémur) et de porc.

De la voie unique au faisceau de routes

La voie Domitienne, cette route interprovinciale qui a été l'objet des largesses du pouvoir impérial, apparaît comme l'axe majeur de la plaine languedocienne. Elle s'impose dans les territoires des cités traversées, sous la forme d'une succession de tronçons individualisés d'une vingtaine de kilomètres, qui ont pu servir de ligne de base pour la création des vastes trames réticulées des cadastres des colonies romaines. Cette image de la voie unique, singulière est certainement à nuancer en prenant en compte le fonctionnement beaucoup plus complexe d'un réseau routier régional fortement étoffé à l'époque romaine. Il faut replacer la voie Domitienne dans un faisceau de tracés utilisés selon la forme et l'objectif du déplacement.





La notion de faisceau est plus particulièrement perceptible au passage des villes. À Nîmes, la voie Domitienne devient un axe de circulation urbain, lorsqu'elle attire le long de son parcours oriental et occidental, pendant deux kilomètres le long du tronçon vers Beaucaire, des sépultures et des monuments funéraires (fig.12). Elle se municipalise ensuite, lorsqu'elle traverse l'agglomération du Haut Empire, en empruntant la porte du Cadereau sur le flanc sud-ouest de l'enceinte, pour aller en direction du forum et de la Maison Carrée, puis obliquer vers l'est en direction de la porte d'Auguste pour sortir de la ville. Elle est dallée à partir de l'époque flavienne dans son parcours urbain, flanquée de portiques sur certains tronçons et parcourue par d'importants égouts voûtés. Il était cependant possible d'emprunter au moins deux itinéraires de délestage pour éviter la ville (fig.13), l'un correspond à une voie carrossable qui suit la ligne brisée de la muraille

Figure 13 – Le faisceau des voies pour la traversée et le contournement de Nîmes, avec le tracé par le centre urbain considéré comme la voie Domitienne et les solutions alternatives, le long des remparts ou sous la forme d'une voie de délestage au sud de la ville.



Figure 14 – Restitution du Trophée de Pompée au col de Panissars dans les Pyrénées, daté de 71 avant J.-C. Cet imposant monument a été établi à la limite de la Gaule et de l’Hispanie. Une galerie aménagée dans le massif de l’édifice à deux niveaux permet le passage de la voie.

méridionale en avant des tours, l’autre à un axe au tracé rectiligne à 600 m au sud du rempart, qui est repris aujourd’hui par la rue Sainte-Perpétue. Un établissement rural occupé durant le Haut Empire est implanté au bord de cette voie et pourrait être une de ces nombreuses auberges installées en périphérie des villes antiques pour l’accueil des gens de passage. Un même dispositif en faisceau peut être envisagé pour la traversée de Narbonne, avec un passage par le centre monumental et le franchissement de la Robine à la hauteur du pont des Marchands, doublé par un tracé plus rectiligne à l’ouest, interprété comme la voie Domitienne de l’époque de la première fondation coloniale. Des situations identiques peuvent être envisagées pour d’autres agglomérations, avec cette dualité entre parcours urbain et parcours d’évitement, comme à *Ruscino* ou à *Sextantio*. Il en est de même à *Ambrussum*, où la voie pavée permettant d’accéder à l’*oppidum* est doublée par la voie de contournement et ses équipements d’accueil.



La voie Domitienne peut être associée au-delà des centres urbains à d'autres faisceaux de tracés, qui viennent compléter le fonctionnement de la voie publique. On trouve sur le Vidourle deux ponts monumentaux de même envergure, distants de moins de 10 km, l'un à *Ambrussum* pour le passage de la voie Domitienne, l'autre à Sommières pour une voie d'origine bien plus ancienne, qui fait certainement converger les flux de circulation depuis l'arrière-pays nîmois vers la voie de plaine. Sur certaines parties de son parcours, la voie Domitienne est doublée par d'autres routes, comme en Lunellois où un tracé parallèle, dénommé *Camin Roumieu* à l'époque médiévale, a été plus attractif pour l'habitat, bien plus que la voie publique, et a pu servir pour le transport des marchandises. Dans la traversée des Pyrénées, la voie se divise en autant de possibilités de passage, avec la branche du col du Perthus qui pourrait être le premier tracé à l'époque de *Cn. Domitius Ahenobarbus*, celle du col de Panissars qui dessert le trophée de Pompée (fig.14) et qui pourrait avoir été aménagée dans les années 76-71 avant J.-C., enfin la voie de crête, la *Dressera*, qui relie le *castrum* tardo-antique des Cluses Hautes avec le col du Perthus.

Enfin la voie Domitienne peut aussi jouer un rôle actif dans la continuité de la circulation grâce aux carrefours avec les autres grandes voies publiques comme la voie d'Aquitaine, la voie *Cessero-Segodunum* (Saint-Thibéry-Rodez) ou la voie des Cévennes. Elle est directement connectée au réseau des voies secondaires et y compris des voies privées comme nous l'indiquent à Loupian la fouille d'un carrefour mis en place dès la construction de la voie et la découverte de bornes (fig.15) portant en abrégé la mention *iter privatum* selon la terminologie du droit romain.

Figure 15 – Borne mise au jour à Loupian (Hérault) portant la mention *iter privatum* (chemin privé). Datée du 1^{er} siècle après J.-C., elle est un témoin précieux sur l'existence d'un réseau viaire secondaire et privé, en connexion directe avec la voie Domitienne. Calcaire, 42,5 cm (h.), 27,2 cm (l.), 14,5 (ép.).

Tracé et profils en long de la voie

Parmi ces tronçons de la voie Domitienne qui ont conservé des traits de leur conception d'origine, la section de Nîmes à Beaucaire est certainement une des plus représentatives. La parcourir permettra de présenter les principes généraux de mise en œuvre de la voie publique. Elle se présente encore sous la forme d'une remarquable trace paysagère, une ligne droite d'une vingtaine de kilomètres bien visible à petite échelle sur les clichés aériens. La régularité et la rectitude du tracé sont le produit de techniques éprouvées de visées topographiques et astronomiques comme de géométrie à la disposition des ingénieurs routiers, qui sont aussi utilisées par les *agrimensores* (arpenteurs) pour le tracé des centuriations.

Pour ces quinze milles qui séparent les deux agglomérations, 27 bornes milliaires sur les 39 connues sont conservées et correspondent à au moins cinq jalonnements successifs entrepris jusqu'au milieu du II^e siècle après J.-C. Huit d'entre elles sont à leur place d'origine ou ont été remises en place. Le bornage présente encore un aspect continu du VIII^e au X^e mille, mais cet exceptionnel témoignage ne permet pas de conclure qu'il en était ainsi, au moins sous la forme de milliaires inscrits, sur tout le parcours de la voie Domitienne. On le trouve aussi sous la forme d'un groupement au XIII^e mille, avec quatre monolithes (fig.16), un probablement d'époque tardo-républicaine et trois autres au nom d'Auguste, Tibère et Antonin. Ces bornes ont été taillées dans des calcaires provenant exclusivement de carrières du chef-lieu nîmois pour certaines campagnes de jalonnement. Pour d'autres, on utilise près de Beaucaire une pierre dure locale. Pour une phase de réfection du tracé, ces observations sur la production des milliaires mais aussi sur les variantes dans le formulaire officiel des inscriptions qu'ils portent permettent d'établir des séries aux caractères



propres. On approche ainsi le chantier de la voie, avec la mise en évidence de plusieurs ateliers organisés, peut-être, selon l'adjudication des travaux pour les différentes sections depuis le chef-lieu de cité.

Pour établir ce ruban routier, les constructeurs ont dû tenir compte de la diversité des milieux traversés. On trouve des sols portants comme les terrasses de galets de la Costière de Nîmes ou les affleurements calcaires aux marges de la vallée du Rhône, mais aussi des sols plus incertains comme les limons de la vallée du Vistre et de ses affluents ou des dépressions humides du plateau de la Costière. Dans ces conditions, la mise en œuvre de l'*agger*, c'est-à-dire de la voie sous la forme d'un talus continu de plus ou moins forte élévation, est la solution modulable la plus adaptée à la variabilité des contraintes physiques rencontrées.

Le projet ainsi mis en œuvre permet d'ouvrir à la circulation une chaussée dont le profil longitudinal recherché est proche de l'horizontale, mais avec une plasticité suffisante pour accepter de faibles pentes de moins de 10 %, comme cela

Figure 16 – Série de quatre bornes milliaires (Clos des Mélettes, Beaucaire, Gard) érigées successivement au XII^e mille entre Nîmes et Beaucaire. La borne arasée du premier plan pourrait être d'époque tardo-républicaine, ensuite la borne quadrangulaire de Tibère, puis une borne d'Antonin le Pieux et enfin la dernière d'Auguste.



Figure 17 – La faille de Roquepartide à Beaucaire (Gard) empruntée par la voie Domitienne, pour atténuer la dénivellation entre le plateau de la Costière et la plaine rhodanienne. Largement détruite dans les années 1980 par l’extension d’une carrière.

peut être observé tout au long du parcours en plaine de la voie Domitienne. Cependant il n’est pas rare que de obstacles naturels obligent de façon ponctuelle à s’éloigner de ce qui pourrait être la règle pour l’ensemble du tracé. Ainsi, la section Nîmes-Beaucaire, entre le XI^e et le XII^e mille, franchit la dépression de Jonquièrre à 27 m ngf (Nivellement Général de la France) puis passe un relief collinaire, le Mourre de Gayen, qui atteint 60 m ngf. Si la pente reste compatible avec le profil moyen, le tracé théorique de la voie rencontre une déclivité très forte, au-delà de 20 % sur une courte distance. Cette situation a pu conduire à une altération ponctuelle du tracé dont on aurait perdu la trace, peut-être même à un contournement tel qu’il semble subsister sous la forme d’un chemin rural, pour retrouver des pentes compatibles. L’autre possibilité technique, adoptée en quelques points délicats sur d’autres sections (Les Baumes à Loupian, Régantus à Montbazin, Bourgade à Castelnau-le-Lez...) aurait été la réalisation d’une tranchée ou passage en cavée. C’est une solution approchante qui a pu être utilisée après le XIII^e mille, lorsque la voie doit quitter le plateau des Costières à 70 m ngf pour atteindre la plaine de Beaucaire à 20 m NGF. La faille d’origine naturelle de Roquepartide (fig.17) qui entaille le rebord du plateau aurait été vidée de son remplissage pour permettre un passage qui prend la forme d’un

vallon avec une forte pente de l'ordre de 13 %. L'étroitesse de cette échancrure en partie sommitale pose cependant question sur l'aménagement de chaussée dans ce point particulier, qu'il est impossible d'établir à la suite des destructions causées par l'extension d'une carrière contemporaine.

La question des pentes les plus fortes admises pour une route du statut de la voie Domitienne reste débattue. Les valeurs maximales proposées pour des voies publiques peuvent atteindre 15-16 %, une déclivité dont pourraient encore s'accommoder les bêtes de somme et les attelages. On trouve des pentes aussi fortes dans le parcours pyrénéen de la voie Domitienne, dans certains tronçons de la branche en direction du col de Panissars. Dans les Alpes et le Massif central, l'importance des déclivités obligent les constructeurs à recourir à des travaux d'ampleur avec des tunnels ou des cavées, ou bien à aménager des virages en « épingles à cheveux » pour négocier la pente.

Modélé et profils en travers de la voie

Beaucoup d'idées reçues sont attachées à la construction de la voie romaine depuis la parution de l'ouvrage fondateur de Nicolas Bergier, *Histoire des grands chemins de l'Empire romain*, en 1622 dont l'influence est encore perceptible aujourd'hui. On trouve en effet largement appliqué le principe d'un profil-type de la voie, avec des couches constitutives de matériaux de différents calibres, pour lesquelles on utilise de façon impropre un vocabulaire technique — *statumen, rudus, nucleus...* — relatif aux chapes de sol, tiré des sources latines sur l'architecture. Un seul texte antique, un poème de Stace de la fin du I^{er} siècle après J.-C. (*Silvae*, IV, 3), décrit la construction de la *via Domitiana* en Campanie et d'autres termes comme *sedes*, *cubile* ou *agger* sont employés pour qualifier certaines parties de l'ouvrage ou de la chaussée. La diffusion de diverses vues de vestiges urbains ou périurbains a de même ancré l'image



Figure 18 – Le revêtement des voies publiques en milieu urbain, sous la forme d'un dallage soigneusement ajusté (près de la porte d'Auguste à Nîmes) ou de blocs disposés de chant (dans l'agglomération d'Ambrussum) ; en milieu rural sous la forme de recharges de cailloutis et de graviers (différents états de la voie Domitienne à Loupian).

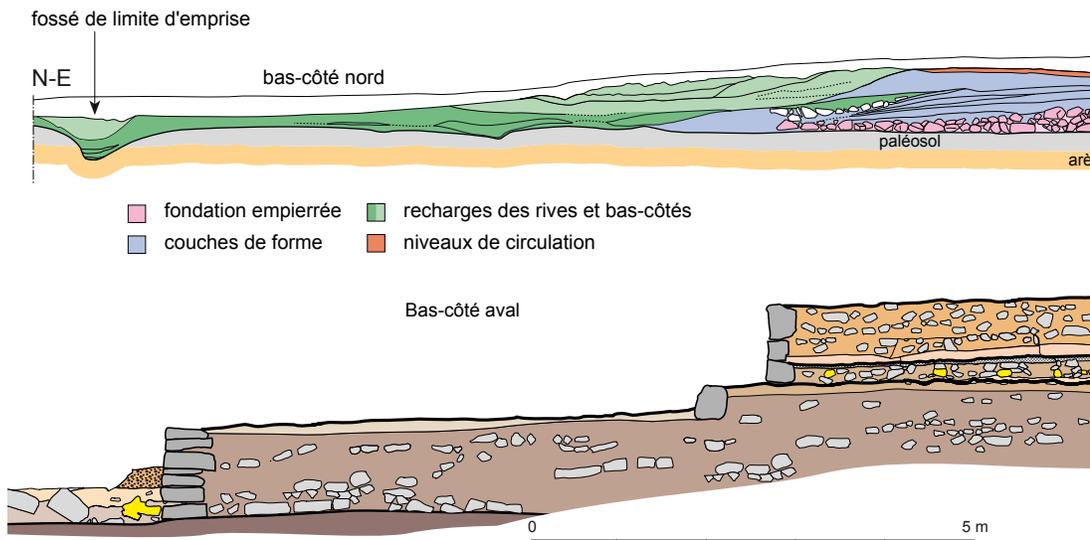
de voies pavées ou dallées, alors que les routes qui parcourent la campagne présentent toutes des surfaces de graviers ou cailloutis compactés caractéristiques de la section courante. Les premières seraient des *viae silice stratae* et les secondes des *viae glarea stratae* (fig.18 et 19) si l'on suit les catégories établies par le juriste Ulpien au début du III^e siècle. Enfin les archéologues eux-mêmes se sont contentés pendant longtemps d'établir des coupes des remblais de la voie antique pour tenter de retrouver les preuves d'une mise en œuvre stéréotypée qui serait la marque des constructeurs romains. Ainsi, la plupart des sondages réalisés sur le tracé de la voie Domitienne n'ont souvent permis que des observations partielles sur un état très dégradé de la route, parfois à la suite



d'une utilisation à l'époque médiévale ou moderne. De plus, rares sont les fouilles qui ont permis d'établir de très longues sections de la voie et d'être assuré que les coupes relevées ne concernent pas que des parties marginales, comme les bas-côtés, lorsqu'un chemin moderne reprend une partie de l'axe de circulation antique.

À la différence d'une route moderne, la réalisation de la section courante de voie ne peut être que largement déficitaire en matériaux, en remblais indispensables pour asseoir la chaussée. En effet les travaux en déblais sont restreints à l'essentiel. Il serait tout aussi coûteux de transporter sur de longues distances de grands volumes de matériaux extraits. La solution généralement retenue est celle de carrières de pierres, de

Figure 19 – Un tronçon de la voie dite d'Agrippa, entre Arles et Avignon (Graveson, Bouches-du-Rhône). La fouille met en évidence les chaussées successives, faites de graviers ou cailloutis compactés selon un type d'aménagement répondant à la catégorie des *viae glareae stratae* des sources latines.



secteurs d'emprunt de terre qui sont ouverts de façon opportuniste, à proximité du chantier de la section courante. On connaît de telles carrières en chapelet le long de voies de la Gaule septentrionale. La voie Domitienne n'échappe pas à ces contraintes d'approvisionnement. Cela explique la diversité des matériaux utilisés pour la réalisation de plusieurs centaines de kilomètres de route, comme des galets dans la plaine du Roussillon ou la Costière de Nîmes, des cailloutis de calcaire froid dans les Corbières ou les garrigues de Montpellier ou du calcaire coquillier dans les nombreux bassins sédimentaires traversés. Des niveaux d'huîtres fossiles du Miocène ont même pu servir pour constituer certaines surfaces carrossables.

Un bilan des opérations archéologiques conduites sur la voie Domitienne au cours des dernières décennies, en fait bien peu nombreuses et dans la plupart des cas d'une ampleur trop réduite, montrerait que ce monument, son aspect, sa mise en œuvre, sont en définitive encore mal appréhendés. Quelques chantiers significatifs permettent tout de même de réviser, parfois en profondeur, certaines données considérées comme acquises. Ces travaux récents, qui participent du véritable regain d'intérêt en France pour l'« archéologie routière », font appel non pas aux sources antiques mais au vocabulaire des ingénieurs pour la description des routes.

Le chantier d'une voie publique comme la voie Domitienne ne se réduit pas à l'aménagement d'une surface de roulement de quelques mètres, mais porte sur une emprise moyenne d'une vingtaine de mètres de large. Ses limites, d'abord définies grâce aux jalons du géomètre, peuvent être matérialisées des

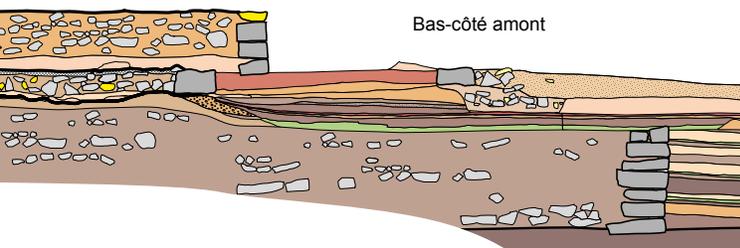
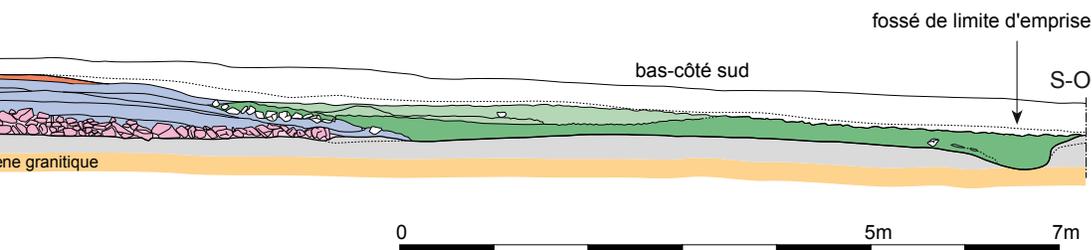


Figure 20 – Coupe de la voie Angers – Vannes à Allaire (Morbihan). L'emprise de la voie est de plus de vingt mètres, bien délimitée par des fossés. Au centre, les niveaux de la chaussée progressivement surélevée. On observe de part et d'autre de larges bas-côtés [haut].

Figure 21 – Coupe de la voie Domitienne à Loupian (Hérault). Au passage du lit du Marinesque, la voie est composée d'une plateforme d'une vingtaine de mètres de large avec un remblai de blocs de calcaire, contenu par deux murs de soutènement. Elle supporte trois niveaux de chaussée d'une largeur d'environ 6 mètres, dont l'altitude est compatible avec les ouvrages de franchissement successifs et avec l'alluvionnement progressif du vallon [bas].

deux côtés par un fossé, un mur ou un talus qui sépare la voie des propriétés riveraines. L'assiette de la route se confond avec cette emprise foncière ou est prise dans un fuseau beaucoup plus large comme le montrent des exemples de la Gaule septentrionale (fig.20). Elle peut être divisée en trois tiers, avec la partie centrale qui correspond à la chaussée et de part et d'autre, un bas-côté.

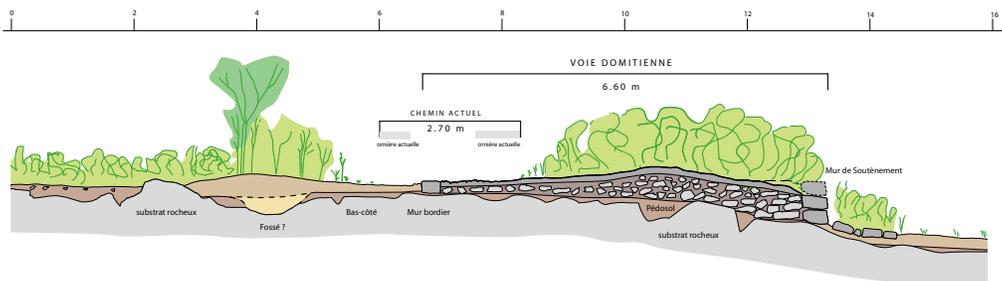
Les terrassements préparatoires, après un indispensable défrichage, semblent limités au minimum et le fond de forme, horizontal ou légèrement engravé, peut conserver tout ou partie de la couverture pédologique. Le creusement des fossés bordiers répond à des préoccupations de drainage mais fournit aussi des remblais à utiliser pour la couche de forme. En plaine, comme à Castries aux abords du relais routier de Mas Roux ou dans un tronçon à l'est de Béziers, ces fossés peuvent atteindre plus de 2 m de large et peuvent avoir une grande profondeur. À Loupian, au nord de Marinesque, un cliché aérien a révélé sur près de 300 m de long ce même dispositif de fossés latéraux. Pour franchir le lit encaissé des petits ruisseaux méditerranéens, rencontrés à intervalles réguliers sur le tracé comme dans les coteaux du Bassin de Thau, la plateforme support de la chaussée peut être surélevée autant qu'il est nécessaire grâce à d'importants apports de remblais pour régulariser le profil en long, parfois sur plusieurs dizaines de kilomètres. À Marinesque (fig. 21) est adoptée la solution d'un enrochement de plusieurs centaines de mètres cubes de blocs de calcaire de toute taille, contenu entre deux puissants murs bordiers, distants de 18 m et doublés au moins au sud par un fossé.



Figure 22 – Vue zénithale de la voie Domitienne au franchissement du cours du Marinesque à Loupian (Hérault). Aménagés sur la plateforme constituée d'un remblai de blocs, on distingue les différents niveaux de chaussée, à la surface desquels des ornières témoignent du passage des véhicules. Au premier plan, les vestiges du ponceau construit sur le dalot initial.

Sur la plateforme ainsi créée, prend place le corps de chaussée. La couche d'assise est faite de blocs formant parfois un radier de fondation, ou de remblais de limon compactés de composition et d'épaisseur variables. À Marinesque, elle n'excède pas une quarantaine de centimètres. La couche de roulement (fig. 22), dont la surface peut être légèrement convexe pour éviter les nids de poule, est composée d'un cailloutis de blocs et de galets de calibre variable, pris dans une matrice sableuse fortement indurée. L'usage de la chaux suggérée par un passage du texte déjà cité de Stace est souvent postulé pour expliquer la compacité et l'aspect du niveau de circulation. Lors de phases de réfections, on dépose sur l'ancien niveau une nouvelle couche d'assise, qui peut être peu épaisse, faite de matériaux fins, mais suffisante pour supporter la nouvelle surface de roulement. Ces reprises successives peuvent former une accumulation de l'ordre d'un mètre et parfois même bien plus.

L'ouvrage présente un profil trapézoïdal lorsque la chaussée n'est délimitée que par un bas-côté constitué de remblais. Elle peut être encadrée par de véritables murs bordiers sur



plusieurs assises ou des blocs de marge équarris et taillés formant parement, comme les *umbones* de Stace, contenant les différentes couches constitutives. Dans le tronçon en garrigue entre Loupian et Poussan, sur un des côtés, le mur bordier sert aussi de mur de soutènement pour compenser le pendage naturel du relief (fig.23 et 24). On admet généralement que la largeur du niveau de circulation des voies publiques est de l'ordre de 6 m, soit environ 20 pieds, adaptée au croisement de deux véhicules. Cependant, ce gabarit doit être considéré comme indicatif et non comme une norme. On trouverait en effet de multiples exemples avec des modules différents, voire avec des valeurs variables sur un même axe routier, cela pour des questions de conception initiale ou même du fait de l'évolution du profil au cours de la longue utilisation de la voie. Pour la voie Domitienne, on peut indiquer que la chaussée la plus ancienne de Marinesque est conservée sur une largeur de 5,5 m, mais on peut lui attribuer une largeur de 6 m au minimum pour les réfections plus tardives. On retrouve en outre des ornières « accidentelles » sur le bas-côté, qui élargissent la bande

Figure 23 – Coupe restituant la structure de la voie Domitienne entre Loupian et Poussan (Hérault). La chaussée est délimitée par deux murs bordiers, dont l'un fait aussi fonction de mur de soutènement pour compenser la pente. L'ampleur des bas-côtés n'a pu être estimée, mais un fossé pouvait en marquer la limite en haut du versant. Le chemin actuel d'une largeur bien plus réduite, empiète sur le bord de la voie [haut].

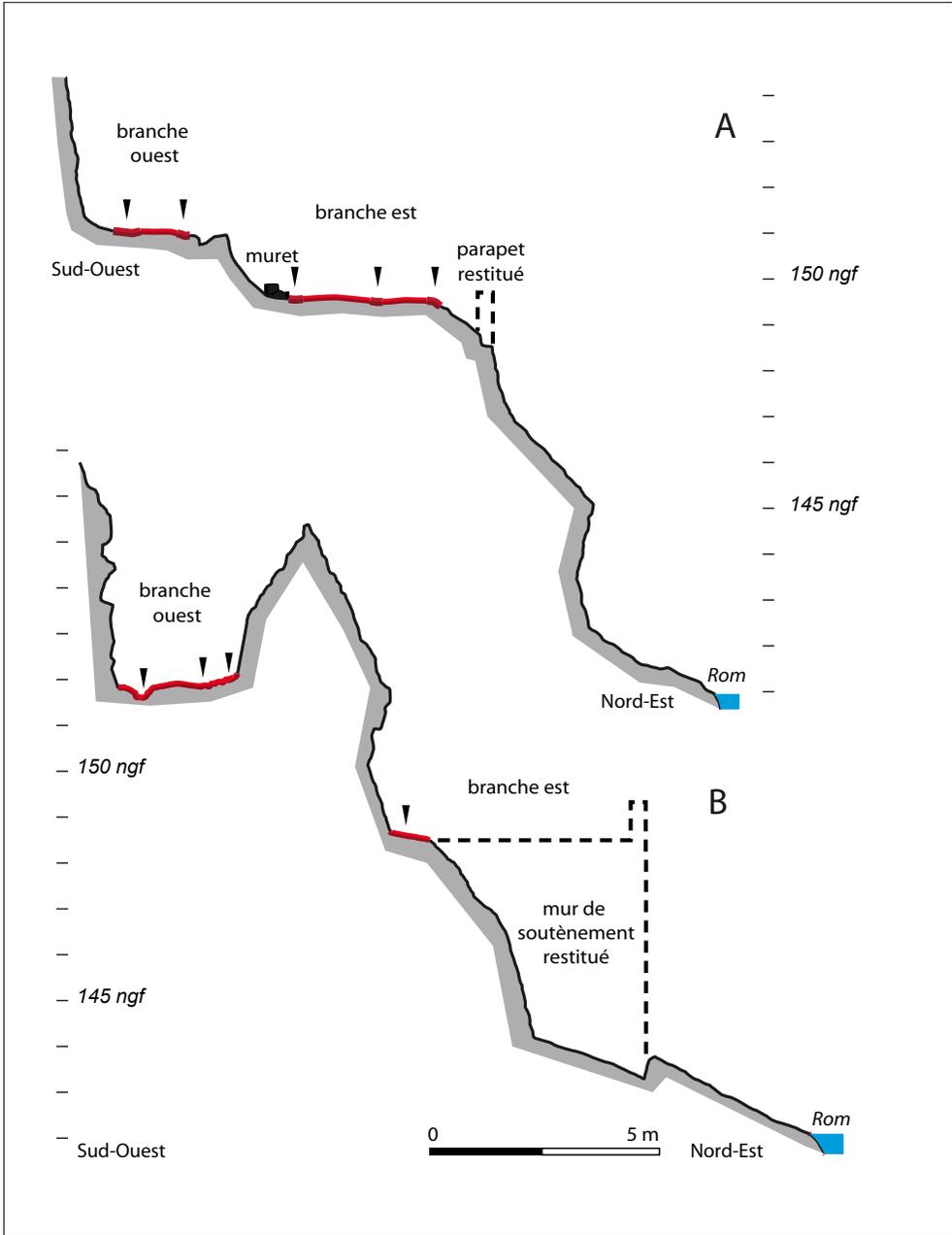
Figure 24 — Vue de la voie Domitienne, fossilisée sous le couvert de garrigue entre Loupian et Poussan (Hérault). Un mur bordier est visible au centre du chemin actuel. L'emprise de la chaussée est suggérée par une trame [bas].



Figure 25 – Coupes de la voie Domitienne dans la vallée de la Rom (Pyrénées-Orientales). Dans les secteurs les plus encaissés, des corniches sont taillées et des murs de soutènement ou des parapets sont bâtis pour permettre l'installation d'une chaussée d'environ 5 m de large (branche ouest, A et B). Une réfection tardive se présente sous la forme d'une corniche étroite (branche est, A) ou d'une cavée profonde (B), de seulement 3 m de large.

roulante. Aux abords des relais routiers ou à la hauteur de carrefours avec des chemins secondaires, ces accotements peuvent être aussi occupés par des niveaux de cailloutis carrossables.

Dans les cols pyrénéens, le profil de la voie doit être adapté aux détails de la topographie et plus particulièrement aux passages les plus difficiles (fig.25). Des replats sont aménagés dans le rocher sur les versants aux pentes les moins marquées, pour une chaussée de largeur réduite à environ 4 m. Dans un secteur en falaise, une corniche est taillée là aussi dans le rocher, prolongée du côté du vide par un mur de soutènement qui peut avoir plusieurs mètres de haut. La plateforme ainsi créée a une largeur de 4,7 m et les faisceaux d'ornières indiquent un double cheminement. Une réfection tardive se présente sous la forme d'un tracé nouveau, une cavée reconnue sur 15 m de long, large de 3 m et engravée jusqu'à 4 m de profondeur dans le rocher.



Les ouvrages d'art et le franchissement des cours d'eau

Figure 26 – La voie Domitienne et les franchissements des cours d'eau entre l'Hérault et le Lez.

Figure 27 – Schéma théorique et vocabulaire des éléments constitutifs d'un pont.

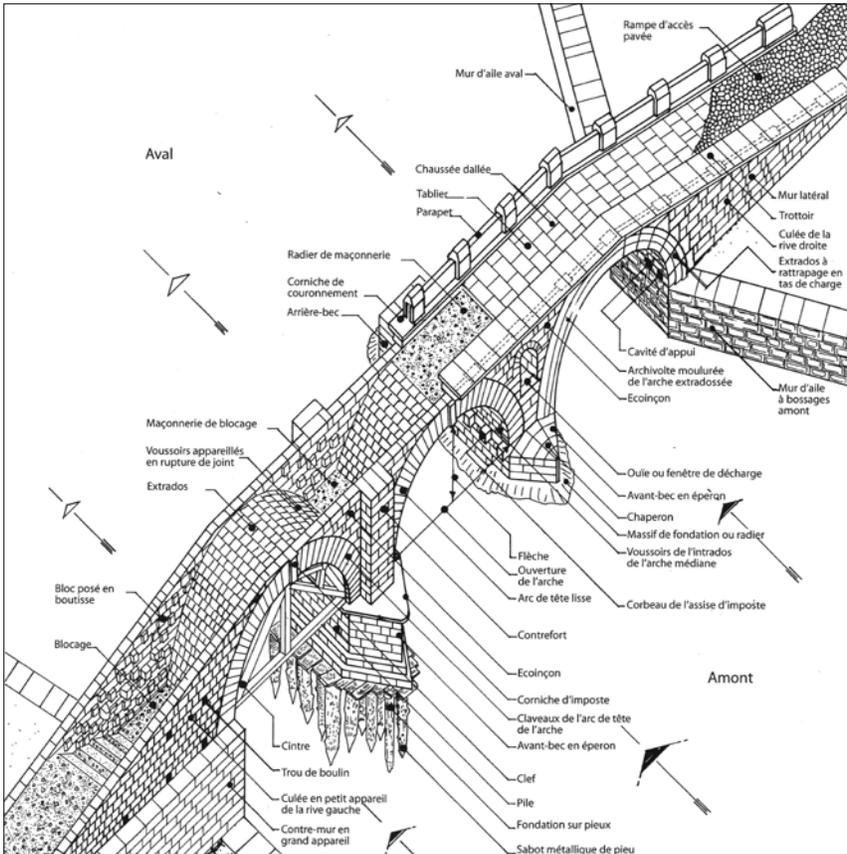
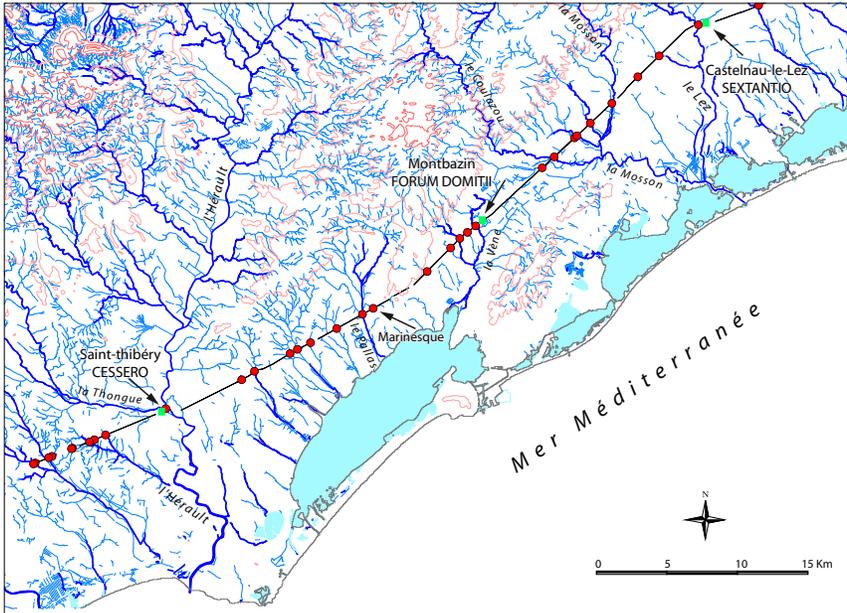
Les sources antiques et les données archéologiques concordent pour attester l'existence d'un nombre important d'ouvrages de franchissement dès l'Antiquité. Dans ce corpus d'une quarantaine de ponts antiques avérés, le sud-est de la Gaule est particulièrement bien représenté, avec près des trois quarts des occurrences. Le matériau utilisé (la pierre à l'inverse des ponts plus fréquemment en bois en Gaule du Nord), les nombreux fleuves côtiers (Lez, Hérault, Aude...), les cours d'eau intermittents de régime méditerranéen ou de montagne à franchir, et la présence d'une voie de communication importante dès la fin du II^e siècle avant J.-C. expliquent sans doute cette surreprésentation.

Outre l'aménagement de la section courante, l'implantation de la voie Domitienne a en effet nécessité la réalisation d'ouvrages permettant le passage des obstacles naturels, notamment de vallées humides ou de cours d'eau plus modestes, mais dont les épisodes ponctuellement violents ont nécessité la mise en place de dispositifs d'écoulement ou de franchissement, pour assurer la viabilité en toute saison de l'axe routier.

Durant l'Antiquité, les ouvrages qui jalonnaient cette longue voie étaient certainement encore plus nombreux que les sept actuellement conservés (**tracé général**). L'étude d'un tronçon de cinquante kilomètres de la voie Domitienne entre *Sextantio* et *Cessero* a permis, par exemple, de mettre en évidence l'existence d'une vingtaine de points de passage de cours d'eau, nécessitant donc la mise en œuvre d'un ouvrage de franchissement, de gabarit variable, tous les 2,5 km (**fig.26**).

Une grande diversité d'ouvrages : du ponceau au pont monumental (fig.27)

Les modes de franchissement mentionnés par les sources antiques sont variés mais évoluent peu au fil des siècles : gués, bacs, ponts de bois ou de pierre. Certaines catégories, bacs et gués, n'ont pas laissé de vestiges matériels. Si quelques ponts



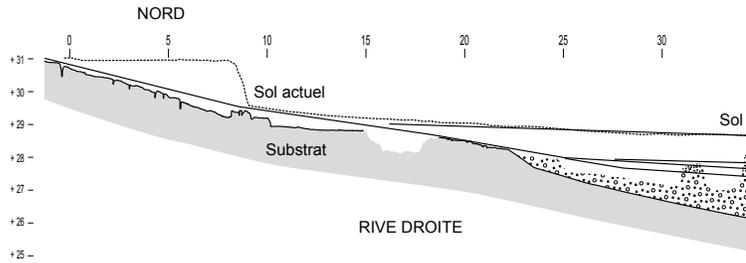


Figure 28 – Coupe du vallon du Marinesque à Loupian (Hérault) avec les trois dispositifs de franchissement du cours d'eau et les étapes d'exhaussement de la voie.

- 1-Dalot aménagé dans la plateforme de fondation de la voie.
- 2-Conduits d'écoulement ou barbacanes dans l'épaisseur du remblai de la chaussée.
- 3-Ponceau à double barbacane.

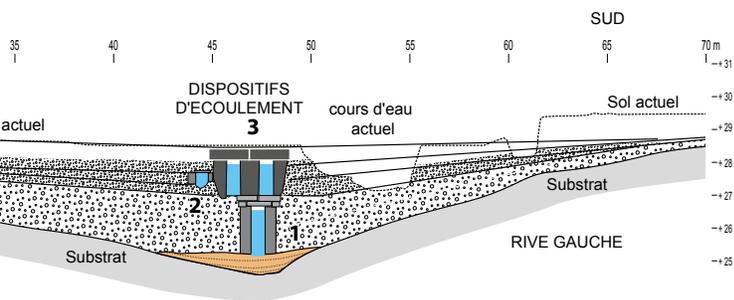
monumentaux, à arches multiples, sont connus et conservés sur le parcours de la voie Domitienne du Rhône aux Pyrénées, ce sans doute les ouvrages modestes, à arche unique ou de type ponceau, qui y étaient les plus nombreux pour répondre aux besoins d'un réseau hydrographique peu hiérarchisé.

Les dalots et le ponceau de Marinesque, Loupian (Hérault)

Le franchissement du ruisseau de Marinesque, cours d'eau saisonnier situé sur la commune de Loupian, a trouvé plusieurs réponses techniques au fur et à mesure du temps (fig.28). Lors de l'aménagement initial de la voie, l'obstacle constitué par le lit fortement encaissé du ruisseau a été traité au cours du chantier d'installation de la section courante de la voie. Un canal d'écoulement ou dalot a été réservé dans la plateforme de 18 m de large sur 50 m de long, réalisée en remblai de blocs de pierre dans le vallon pour soutenir la bande de roulement de la voie. Cet état perdure jusqu'au début de l'époque augustéenne.

Les crues successives et les apports sédimentaires importants colmatent peu à peu le lit du ruisseau et le dalot, nécessitant l'exhaussement de la voie. De nouveaux conduits d'écoulement, de dimensions plus réduites mais sans doute plus nombreux, sont alors aménagés dans l'épaisseur de la route, dont un seul est aujourd'hui conservé.

Cependant, cette solution s'avère vite insuffisante. La voie est donc à nouveau exhaussée pour la mise en place d'un ponceau de 1 m de haut sur 3,6 m de long avec une largeur de 5,5 m permettant donc la circulation des véhicules à double sens. Deux barbacanes, conduits hauts et étroits (0,7 m de large), réservés dans le soutènement du pont, permettent l'écoulement du ruisseau. L'élévation est réalisée en appareil calcaire mixte de petite et moyenne dimensions et ne présente pas d'avant-becs. Suite à des déchaussements de blocs à la base des piles, des réfections sont entreprises, notamment une surélévation du ponceau et un agrandissement des barbacanes d'une trentaine de centimètres.



Des dispositifs similaires pour le franchissement de vallons pourraient être restitués en d'autres points de la voie, à Florensac ou à Pinet notamment.

Les ponceaux du Bougariu Alt, Clair (Pyrénées-Orientales)

À Clair, la voie Domitienne a été reconnue en deux endroits, à l'extrémité sud du lit de l'Agly, dans une zone basse où l'eau devait suivre des cours multiples ou constituer une zone humide. Un ouvrage a donc été réalisé pour traverser cette dépression sur près de 30 m de long. Il est composé de deux ponceaux dont on ne se sait pas s'ils présentaient deux arches ou une technique mixte à piles et culées en pierre mais tablier en bois. Les vestiges de piles et de murs de culées ont en effet été mis au jour, ainsi que des murs de soutènement construits entre deux lits du cours d'eau (fig.29). Cet ouvrage, qui a connu deux phases d'aménagement, ne peut pas être daté précisément, mais est attribué de façon certaine à la période romaine.

Un autre ponceau a été observé à une centaine de mètres au lieu-dit la Grenouillère. En sont conservées une pile et une culée. Cet ouvrage pourrait être contemporain des deux ponceaux du Bougariu Alt ou constituer une autre phase d'aménagement du franchissement, modifié en fonction des fluctuations de l'écoulement du Torreilles.

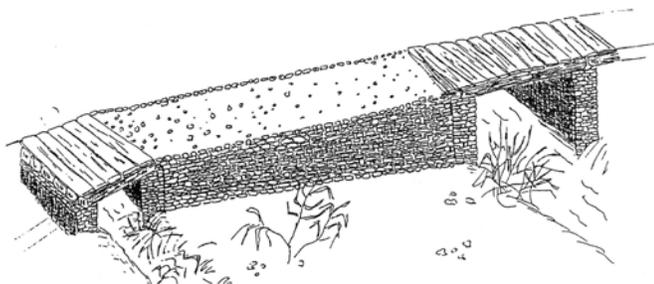


Figure 29 – Restitution du ponceau (phase 2) du Bougariu Alt à Clair (Pyrénées-Orientales).



Figure 30 – Pont à arche unique de Réveillon à Narbonne (Aude). L'arc en grand appareil repose sur une fondation de même mise en œuvre.

Le pont à arche unique de Réveillon, Narbonne (Aude)

Au sud de Narbonne, la voie Domitienne doit franchir le ruisseau de Figairolles. Un pont à arche unique a été conservé à cet endroit. En grand appareil, l'arc mesure 2,5 m de large et repose sur une fondation en pierre de taille (fig.30). Le tablier du pont était aménagé dans l'axe de la voie et supporté par une arche biaise, c'est-à-dire bâtie selon la direction divergente du lit du ruisseau. Les arcs de tête en ont été ravalés au marteau-taillant pour retrouver l'orientation de la route. Les voussoirs restant droits et perpendiculaires au mur de tête des culées, certains spécialistes parlent de « ponts biais à arche droite retaillée ».

Cette construction est difficile à dater, mais l'on sait qu'elle ne fait pas partie de l'état initial de l'aménagement de la voie, car des niveaux de circulation et plusieurs couches de recharge ou réfection sont antérieures à l'ouvrage.

Le pont à arches multiples du Piló, Le Perthus (Pyrénées-Orientales)

Sur le flanc nord des Pyrénées, une branche de la voie Domitienne doit franchir un torrent de montagne, la Rom, pour accéder au col du Perthus. Un massif de maçonnerie, situé au milieu de la rivière et seul vestige conservé, témoigne de la présence d'un pont de taille modeste, à deux arches et pile octogonale. Celle-ci est constituée de blocs de grès liés au mortier de chaux et devait mesurer 4 m sur 3 m. Elle supportait deux arches d'une portée respective de 5,8 m (rive droite) et 7,4 m (rive gauche). Le parement de cette pile présente un bloc d'angle qui, d'après son module, pourrait provenir du Trophée du col de Panissars. D'autres éléments de ce monument ont été réutilisés, après son abandon au IV^e siècle, dans



la construction de l'église romane de Panissars et d'une tour de la fortification tardo-antique du *Castell dels Moros* (Les Cluses). Ces observations permettent de proposer une datation du pont au IV^e siècle, sans que l'on sache s'il s'agit de sa construction ou d'une reconstruction.

Figure 31— Vue du pont d'Ambrussum depuis la rive gauche présentant encore deux arches, fin du du XIX^e siècle. Collection particulière

Un pont monumental à *Ambrussum*, Villetelle (Hérault) et Gallargues-le-Montueux (Gard)

Classé Monument historique dès 1840, le pont parfois dit *Ambroix* – en raison de la présence de la station routière d'Ambrussum, installée au pied de l'*oppidum* préromain et citée par les itinéraires antiques – ne possède plus aujourd'hui qu'une de ses arches au milieu du lit du Vidourle. Les nombreuses représentations dont il a fait l'objet (fig.31) permettent de retracer son histoire. Ce sont surtout les observations archéologiques menées en 1973 et 2002 qui rendent compte de son caractère imposant. En effet, des sondages et des prospections géophysiques réalisés sur les deux rives ont montré que le lit du fleuve était auparavant beaucoup plus large et que les dépôts alluviaux accumulés dans la plaine en ont modifié le profil, recouvrant la culée et le mur d'aile du pont à l'ouest et plusieurs piles à l'est, sous les berges actuelles.

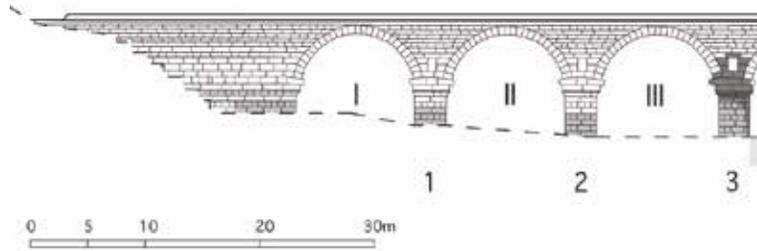


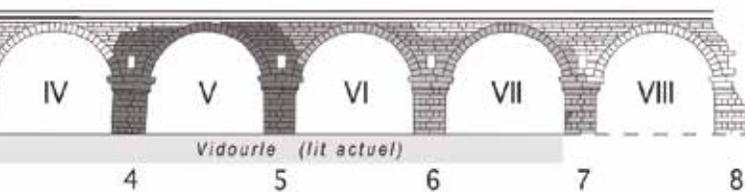
Figure 32 – Restitution du pont d’Ambrussum (façade aval). Les parties conservées sont représentées en gris foncé ; celles qui ont été vues autrefois, en gris clair.

Le pont comptait au moins huit arches, dont les piles ont été repérées dans le lit du fleuve et sur la rive ouest. L’existence d’une neuvième arche est parfois avancée pour permettre de relier le pont à un carrefour de voies sur la rive est. De ce côté, les prospections géophysiques semblent montrer la présence d’une culée d’orientation différente du pont, qui pourrait constituer une chaussée en élévation sur un long tronçon, ménageant ainsi des barbicanes ou de petites arches sous la voie pour offrir plus de débouché à l’eau (fig.32).

Le pont a été réalisé en blocs de molasse coquillière taillés en grand appareil peu régulier, assemblés à joints vifs. Les piles rectangulaires, à avant-becs triangulaires et corniche d’imposte moulurée, sont surmontées d’ouïes de faibles dimensions. Les arcs de plein cintre sont de dimensions régulières, avec 10,5 m d’ouverture en moyenne, soit une longueur pour le pont de 135 m, voire 175 m avec les culées.

Un sabot métallique (tôle de ferrite repliée) a été découvert en 1934 près de la pile 5, dans un secteur où deux pieux isolés et non datés ont également été observés. D’après le contexte stratigraphique, il renforçait sans doute l’extrémité d’un pieux de 2 m de haut, enfoncé presque entièrement. Le pont d’Ambrussum a donc été fondé sur palées de pieux, car le substrat rocheux ne pouvait pas être atteint dans le lit du fleuve. Les blocs de la culée ouest reposent en revanche sur le substrat calcaire aménagé remontant vers la berge.

Certaines de ces caractéristiques techniques le rapprochent d’autres ponts aménagés sur des voies connexes (Boisseron, Sommières) ou dans des reliefs situés à proximité (pont-aqueduc du Gard). Une datation vers la fin du I^{er} siècle avant J.-C. est retenue en raison du profil de la corniche moulurée des piles et de la présence de bornes milliaires d’Auguste, datées de 3 avant J.-C., retrouvées à proximité. Une datation antérieure est également envisageable, en relation avec le premier séjour d’Agrippa vers 40-38 avant J.-C. ou avec l’installation du relais routier vers 30 avant J.-C.



Les techniques de construction, entre adaptation et caractéristiques communes

La pérennité de ces ouvrages, l'accès au pont et la gestion de la pente, sont des enjeux primordiaux pour assurer la circulation, qui ont nécessité une recherche technique sur les problématiques de résistance à la force de l'eau et d'adaptation au type de relief ou de milieu traversé.

Les fondations et le substrat

L'obligation de s'adapter au milieu naturel (relief, lit du cours d'eau), tout en maintenant l'axe de la voie, a parfois conduit à rechercher des solutions techniques dans le système de fondations des ouvrages. C'est le cas des ponts biais, comme celui de Réveillon à Narbonne, où la succession des piles du pont forme un axe perpendiculaire au lit du ruisseau, entraînant la nécessité de retailler en biais les claveaux des arcs de tête pour permettre au tablier du pont de reprendre l'orientation de la voie.

Parfois, au contraire, le relief a été travaillé et aménagé pour permettre d'asseoir les fondations, notamment lorsque le substrat solide était initialement trop profond. À Céreste (Alpes-de-Haute-Provence) par exemple, le lit de la rivière a été en partie dégagé de ses alluvions pour la construction sur le substrat rocheux d'une semelle de fondation, un massif maçonné de 0,7 m de côté, sur laquelle ont été implantées les piles du pont. Cette technique a été choisie dans la mesure où le cours d'eau est à sec une grande partie de l'année.

Lorsque les aménagements doivent être implantés sur terrain meuble ennoyé (dans un cours d'eau permanent ou sous le niveau de la nappe phréatique), comme à *Ambrussum*, c'est un système de pieux battus en chêne dont la tête a été recouverte de charbons de bois et de cendres, selon la technique décrite par l'architecte antique Vitruve (*De architectura*, V, 12), qui a été retenu. Une première assise en grand appareil est directement implantée sur les têtes de pieux grâce à la réalisation de trous sur la face inférieure des blocs.

L'élévation du pont

Les ponts romains sont constitués de piles souvent dotées d'avant-becs soutenant soit les arches soit le tablier, de culées protégeant la rampe d'accès au tablier du pont et parfois de murs d'aile maintenant les berges. Ces éléments sont notamment conçus afin de réduire et de répartir la force de l'eau sur l'ouvrage. Ils sont réalisés en blocs calcaires de grand appareil, assemblés à joints vifs et liés par des agrafes métalliques. Des trous de louve (pince de levage des blocs) témoignent de l'utilisation de la grue pour la construction de ces ouvrages.

Cette technique, appelée *opus quadratum*, est parfois utilisée pour les parties très exposées à la force de l'eau (piles, culées). Elle est alors associée à l'*opus vittatum* (blocs calcaires de petit module) sur les autres parties du pont, comme pour le pont de Ganagobie (Alpes-de-Haute-Provence). La technique de construction et le module des blocs peuvent donc varier selon les propriétés techniques attendues et la disponibilité des matériaux.

On observe également que l'*opus vittatum*, associé à un blocage, est souvent privilégié pour les ponts de portée réduite, tandis que les ouvrages à grandes arches sont réalisés en *opus quadratum*.

L'arc en plein cintre

La présence d'arcs en plein cintre (semi-circulaires) caractérise les ouvrages antiques. Ils étaient réalisés au moyen de cintres en bois installés directement sur les piles, sur un ressaut de maçonnerie ou sur la corniche d'imposte. Sur le pont de Réveillon à Narbonne, l'assise de la culée est en débord des retombées de l'arche et a constitué le support du cintre lors de la construction.

Pour les arches plus grandes, comme celles du pont d'*Ambrussum*, les claveaux de la partie inférieure sont saillants pour supporter un cintre plus réduit reposant sur la corniche des piles, permettant de réaliser une économie de bois.

La construction d'un pont à arches exigeait sans doute un chantier spécifique, distinct de l'aménagement de la section courante de la voie. Ce n'est en effet qu'une fois l'ensemble des piles du pont réalisé que les engins de levage et le cintre pouvaient être mis en place pour la construction de l'élévation. Après les arches sont réalisés les écoinçons, avec ou sans ouïes pour le passage de l'eau en cas de crue, puis le blocage (remplissage maçonné) de la voûte.

Malgré une adaptation souvent au cas par cas au milieu naturel et une grande variété des types d'ouvrages, l'architecture des ponts de pierre romains présente des caractéristiques techniques, l'arc en plein cintre notamment qui, sans permettre une datation précise, attestent de l'attribution à la période antique de certains ouvrages. En l'absence de ces éléments, plusieurs ponts monumentaux sont aujourd'hui attribués à la période médiévale : le pont dit « romain » de Saint-Thibéry, le Pont-Vieux de Béziers, ou le Pont des Marchands de Narbonne. Pour ces monuments, l'existence d'ouvrages antiques antérieurs n'est cependant pas tranchée, notamment à Narbonne où les sources et quelques vestiges témoigneraient de l'existence d'un pont antique. Les recherches archéologiques menées ces dernières décennies ont également contribué à multiplier les découvertes de petits ouvrages et à affiner nos connaissances sur la diversité des solutions adoptées pour le franchissement des cours d'eau.

Sur la route

Les sources antiques nous renseignent sur la très grande diversité des voyageurs et des raisons qui les poussent à emprunter les voies romaines (fig.33). Le développement des mobilités individuelles et des échanges à la période romaine est indissociable de la création d'un vaste réseau de circulation routière, maritime et fluviale. La route contribue aussi à la cohésion de l'empire avec la mise en place de la poste publique, le service de la *vehiculatio*, plus connu sous sa dénomination tardive de *cursus publicus*, pour le transport et le transfert des informations de l'État. Militaires et magistrats sont soumis à des mutations fréquentes et des déplacements lointains. Les commerçants et colporteurs ainsi que toutes sortes d'artisans et de professionnels sont des usagers de la route par nécessité. Des particuliers se déplacent pour des pèlerinages et les plus aisés pour des voyages d'agrément sinon pour rejoindre des lieux de repos et de convivialité. Les routes principales comme la voie Domitienne sont présentées comme sûres, mais la crainte du brigandage accompagne le voyageur. Des récits et des inscriptions conservées dans toutes les parties du monde romain apportent le témoignage d'agressions et de morts violentes, comme celle de *Campanus* originaire de *Carthago nova* (Carthagène) tué à la fin du II^e siècle par des brigands (*latrones*), près de *Lugdunum Convenarum* (Valcabrière, Haute-Garonne, *CIL* XIII, 259). L'assurance d'un bon voyage peut être obtenue grâce à la protection des divinités traditionnelles — comme les *Lares* du foyer, Jupiter ou *Fortuna* qui tient dans ses mains le destin du voyageur — ou à celles propres aux routes et aux carrefours, sous la forme de vœux et d'offrandes, *pro ita et reditu*, pour l'aller et le retour. On parcourt les voies à pied ou grâce à une monture. Mais le parc de véhicules de l'époque romaine est très varié, comme le montre la diversité des termes employés pour les désigner, que ce soit des voitures de voyage ou des chars pour les marchandises. La charronnerie antique dispose de multiples solutions techniques pour l'attelage, les dispositifs de manœuvre, de freinage ou les suspensions des véhicules, qui sont réévaluées de façon positive



grâce à l'expérimentation. Les mules et les mullets jouent un rôle prépondérant pour le bât, avec des charges de 150 à 180 kg comme pour la traction des véhicules, alors que les bœufs sont utilisés pour celle des fardeaux les plus lourds. Les voies sont aussi des axes économiques qui permettent le développement de métiers dépendants de la route. Les entrepreneurs de l'époque romaine investissent le domaine des transports avec la fourniture des montures, des attelages et des animaux de bât. Les utricularii (*utricularii*), dont on connaît une corporation à *Lattara* et à Arles, sont spécialisés dans le transport routier et peuvent être des muletiers. Les nautae (*nautae*) sont des bateliers mais disposent aussi de véhicules. Les sources juridiques semblent fixer des charges maximales autour de 500 kg, mais des estimations à partir d'autres sources envisagent la possibilité de chargements pouvant atteindre plus d'une tonne et demi. L'efficacité même des transports routiers est depuis longtemps débattue et l'on admet que le coût par voie terrestre est certainement 30 à 50 fois plus cher que le transport maritime, solution la moins onéreuse. Les performances offertes par la voie fluviale restent très intéressantes, mais plus réduites dans le sens de la remontée.

Figure 33 – Évocation de la voie Domitienne (large emprise et tracé rectiligne) aux portes de *Nemausus*, empruntée par des voyageurs, des usagers de la route sortant de la ville ou en provenance d'*Ugernum*.



Évidemment, les ruptures de charge imposées, la navigabilité réduite de la plupart des cours d'eau et le réseau capillaire de diffusion des marchandises bien attesté par la très large distribution des céramiques et des amphores en Gaule romaine laissent encore à la route un rôle de vecteur économique irremplaçable.

Archéologues et historiens se sont intéressés plus particulièrement aux multiples modalités d'accueil des voyageurs et des usagers de la route, depuis les formes les plus élémentaires d'étape, les pratiques d'hospitalité individuelle et collective, les services des auberges commerciales et jusqu'aux conditions offertes par les stations officielles. Les lieux d'étape du *cursus publicus* offrent les commodités attendues pour tous ceux qui voyagent avec l'autorisation de l'administration impériale. Pour les autres, restent les auberges (*caupona*, *deversorium*...), où l'on trouve le gîte et le couvert, de quoi nourrir les montures et mettre à l'abri les biens et les marchandises, ainsi que de multiples services, jusqu'à la prostitution, comme le montre de façon très explicite la conversation rapportée dans l'inscription d'Isernia (Molise, Italie) (CIL IX, 2689) entre l'aubergiste (*caupo*) et son client de passage. Le statut des sites de bord de route, de plus en plus nombreux à être fouillés, reste souvent difficile à établir avec la plus grande certitude. Leur fonction de lieu d'étape apparaît cependant avec plus de clarté si l'on prend en compte le plan de l'établissement qui répond à la diversité des services pratiqués. La restauration, les échanges monétarisés, les installations artisanales pour la réparation des véhicules, voire les équipements de stockage de denrées commercialisées laissent d'évidents témoignages archéologiques. Il est aussi possible à partir d'objets ou d'assemblages d'objets bien particuliers, d'envisager des activités de comptabilité, la pratique de la correspondance et de suggérer ainsi la fonction administrative de l'installation routière.

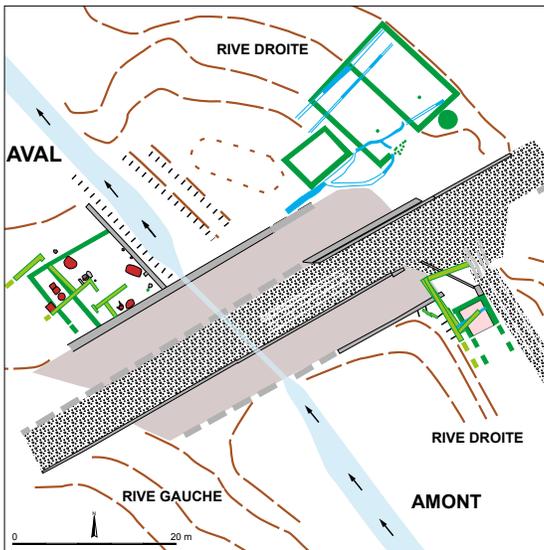
Les établissements routiers

Figure 34 – Plan du relais routier de Marinesque à Loupian (Hérault). Les bâtiments sont disposés de part et d'autre du cours d'eau et selon le croisement de la voie publique et d'un chemin privé. Est représenté l'état initial de la voie avec le dalot aménagé dans la plateforme de fondation [gauche].

Figure 35 – Le dalot et sa couverture, pris dans le remblai de blocs de la plateforme de la voie Domitienne. Cet aménagement correspond au chantier initial de la voie publique autour de 100 avant J.-C. [droite].

Le relais routier tardo-républicain de Marinesque à Loupian*

Au I^{er} siècle avant J.-C., le voyageur en provenance de Nîmes, après avoir passé le bassin de Montbazin, et l'étape de *Forum Domitii*, doit alors traverser le massif des collines de la Mourre. Au-delà du relief se distinguent déjà les premiers bâtiments d'une station routière. Le relais (fig.34) se développe le long de la voie Domitienne, de part et d'autre d'un modeste cours d'eau intermittent, le Marinesque. Pour en franchir le lit encaissé, au lieu d'un ouvrage d'art, on a préféré installer un puissant enrochement de plusieurs centaines de mètres cubes, dans lequel on a réservé le passage d'un dalot (fig.35), un canal couvert, pour permettre l'écoulement des eaux de ruissellement lors de fortes précipitations et maintenir





ainsi la circulation en toutes saisons. Malgré ces travaux, les versants du vallon traversé restent encore abrupts, avec un dénivelé de l'ordre de 6 m.

L'édification du relais intervient quelques années au plus tard après la construction de la voie à la fin du II^e siècle avant J.-C. Les bâtiments devaient s'étendre sur une centaine de mètres de longueur, des deux côtés de la route et sur chaque rive du cours d'eau. L'emprise du domaine public est toujours respectée par les constructions qui peuvent venir prendre appui contre les murs de soutènement de la voie (fig.36).

En rive droite, à l'ouest de la voie, un premier bâtiment est composé de deux pièces de taille approchante, de l'ordre de 60 à 70 m², occupant le haut du versant selon deux niveaux. Une partie des constructions, maçonneries ou trous de poteaux, est installée à même l'affleurement rocheux. La disparition des sols ne permet pas d'identifier la fonction précise de ces espaces. Un réseau de canalisations bâties au pied des façades et à l'intérieur des pièces témoigne du souci de drainer au mieux les ruissellements. La façade donnant sur la route a une longueur de 14 m. Seule la salle basse a une large ouverture sur ce côté. En avant du bâtiment, un aménagement circulaire peut être la base d'un moulin.

Figure 36 – Vue du bâtiment en rive gauche dont la fondation vient s'adosser directement au mur de soutènement de la voie.

* Opération programmée réalisée en partenariat avec le service Archéologie de Sète Agglopôle Méditerranée, avec l'aide de l'association ArchéOfactory et de la ville de Loupian et le soutien financier du Conseil départemental de l'Hérault et de la DRAC Occitanie.

En contrebas de l'édifice principal, on trouve un bâtiment plus modeste, de seulement 35 m², qui domine tout de même le chenal aménagé du Marinesque. Entre les deux constructions, un étroit passage, de moins d'un mètre de large, a livré de nombreux fragments de gobelets à boire écrasés sur le sol, qui permettraient de reconnaître une auberge dans ce premier ensemble.

Sur le même versant, plusieurs bâtiments sont implantés de l'autre côté de la voie Domitienne, au carrefour avec un chemin qui permet d'atteindre le bassin agricole de Loupian et le littoral. Une seule construction au contact de cet axe secondaire a pu être fouillée. Comme l'ensemble en vis-à-vis, elle est installée sur une plateforme aménagée sur la pente. Les toitures, pour cet ensemble comme pour les autres sont en matériaux périssables puisque les tuiles sont absentes, sauf peut-être pour la toute dernière phase d'occupation. Une des pièces devait être revêtue d'un sol de béton de tuileau, fait de mortier de chaux et de fragments d'amphores concassées. Alors que la plupart des sols sont en terre battue, de petits espaces en plusieurs points du relais ont fait l'objet d'un traitement particulier avec ce type de chape. On pourrait leur attribuer un rôle de salle d'eau, offrant au voyageur un équipement rustique (un banc, un récipient avec de l'eau et quelques serviettes) pour des ablutions.

En rive gauche, sur le versant méridional moins pentu et constitué d'un substrat plus meuble, une plateforme beaucoup plus vaste a été aménagée. Le bâtiment le plus ancien a la forme d'un parallélogramme de près de 8 m², appuyé contre le puissant mur qui soutient la voie. Le retour nord sert à stabiliser la berge méridionale du chenal d'écoulement du Marinesque. Au débouché du dalot, un mur de terrasse double et protège sur quelques mètres le pied de cette façade.

L'intérieur du bâtiment est organisé à l'aide d'éléments de cloisonnement en matériaux légers. Des trous de poteaux, des creusements circulaires correspondent à d'autres aménagements du quotidien. Mais c'est le nombre élevé de foyers et de



fours qui signale la pratique de la cuisine dans tous les recoins du bâtiment. La diversité des fours (fig.37) est certainement liée à des modes de cuisson spécifiques, pour la fabrication de galettes, les grillades ou le mijotage. Certains de ces foyers sont placés à l'extérieur, le long des murs de façade. Cette intense activité de restauration a produit d'importants déchets domestiques retrouvés accumulés dans le chenal du Marinesque, avec des reliefs de repas, des amphores rejetées, de la vaisselle cassée, des vidanges de foyer et des fragments de paroi de four.

Les bâtiments de la rive gauche comme ceux du carrefour ont connu de multiples réfections, modifications et reconstructions durant le 1^{er} siècle avant J.-C. Leur mise en œuvre permettait plus facilement ces transformations. Des solins de murs faits de blocs équarris, sur près de 0,8 m de hauteur, ont pu être observés, alors que le reste de l'élévation devait être en terre, comme l'attestent des couches d'effondrement à l'intérieur des espaces fouillés.

Malgré ses reprises fréquentes, une grande permanence a été constatée dans la fonction des espaces avec le maintien des lieux de cuisine ou des pièces d'ablution. Certaines de ces réorganisations permettent même une plus grande spécialisation de l'espace, comme avec cette batterie de trois foyers construits, à vocation culinaire, qui sont alignés dans un espace réduit.

L'existence d'espaces pour le repos des voyageurs et des bêtes doit être également envisagée, comme pour la mise en sécurité indispensable de certaines marchandises. Certains bâtiments situés en rive droite pourraient remplir de telles fonctions. Des étages ont pu être construits pour servir de fenil ou permettre le coucher. Le solide gabarit des murs, en particulier des bâtiments du début de l'activité du relais, permet une telle restitution.

Figure 37 – Base d'un des fours retrouvés dans la pièce 2 du bâtiment en rive gauche du relais de Loupian. La sole est aménagée avec des fragments d'amphores italiennes recouverts d'argile.

Avec l'engorgement du canal sous la voie, la fréquence des crues lors d'épisodes orageux de type cévenol a provoqué d'importants dégâts sur le relais routier. La construction d'un nouveau mur de berge, accompagné d'un important remblaiement en rive droite du chenal n'a permis que d'atténuer de tels effets dévastateurs. L'obstacle aux écoulements que représentait l'infrastructure de la voie Domitienne et la position de la plupart des bâtiments dans le lit mineur du Marinesque n'ont pas permis d'organiser une protection efficace et pérenne contre les turbulences saisonnières du cours d'eau.

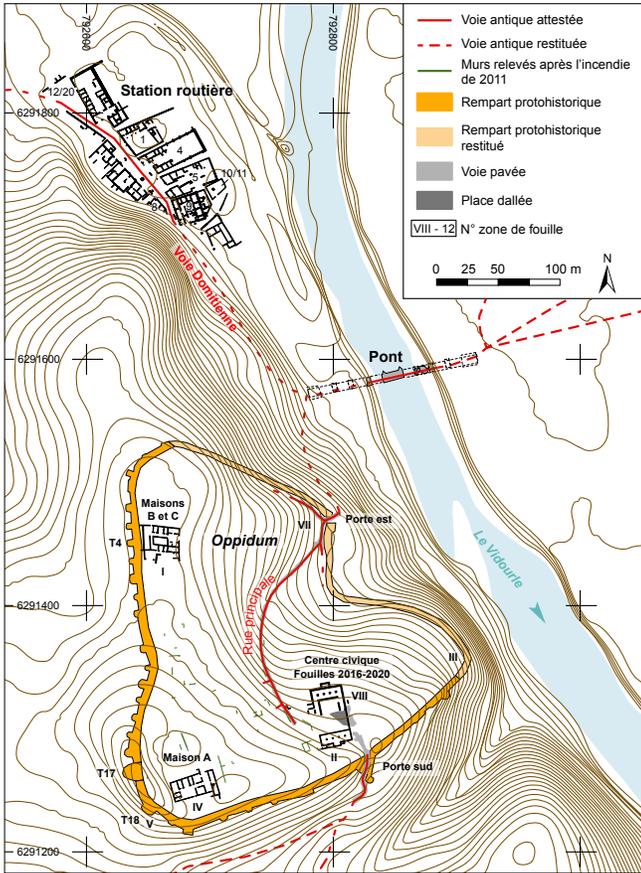
L'histoire de ce relais routier, l'un des plus anciens de la voie Domitienne, s'interrompt au plus tard dans les années 40-30 avant J.-C. Les inondations répétées d'une part et les profondes transformations de l'organisation du réseau routier parachevée à l'époque augustéenne d'autre part ont conduit à son abandon. À plus d'un kilomètre à l'ouest du site de Marinesque, après que la voie a franchi le cours du Pallas, s'élevait alors un autre lieu d'étape, peut-être le relais de *Frontiana* mentionné sur l'un des gobelets de Vicarello.

Ambrussum*, une agglomération routière

Située sur la commune de Villetelle (Hérault), l'agglomération d'*Ambrussum* s'inscrit dans le contexte géographique d'une vallée fluviale. Le Vidourle est en effet au cœur de l'histoire du site, puisque la position de l'*oppidum* gaulois et de la station routière gallo-romaine aux abords même du cours d'eau permettait de contrôler la circulation entre Cévennes et Méditerranée, tandis qu'un pont était destiné au franchissement par la voie Domitienne.

* Projet de publication mené avec le soutien du Laboratoire d'excellence Archéologie et Histoire de la Méditerranée et de l'Égypte Ancienne, LabEx ANR-11-LABX-0032-01.

C'est ce pont, encore appelé pont Ambroix et dont il ne reste qu'une arche sur une dizaine, qui est à l'origine de la survivance du toponyme d'*Ambrussum*. De plus, les itinéraires antiques précisent qu'*Ambrussum* se trouvait à égale distance



de Nîmes et de *Sextantio* (Castelnau-le-Lez), ce qui conduit bien aux abords du Vidourle. Enfin la découverte sur le site de quatre monnaies en bronze, à la légende en caractères grecs, AMBR, renvoie à l'origine gauloise de ce toponyme, *Ambrosion*.

Outre le pont, le site d'*Ambrussum* se compose de deux entités. La première, l'*oppidum*, est située sur la colline du Devès dominant le Vidourle et la plaine de Lunel. La seconde est le relais routier construit au pied du relief. C'est à la fin du IV^e ou au début du III^e siècle avant J.-C. qu'une véritable ville fortifiée de 5,6 ha est créée sur le promontoire et sera habitée jusqu'au II^e siècle après J.-C. Après la conquête romaine et notamment à la fin du I^{er} siècle avant J.-C., l'occupation du site prend une nouvelle ampleur, avec l'édification d'un centre public et le pavage de la voie principale sur l'*oppidum*. Le relais routier est alors établi sur la voie Domitienne, au bord du Vidourle (fig.38), et le pont Ambroix est construit durant cette période.

Figure 38 – Plan général du site d'*Ambrussum* (Villetelle, Hérault) et du faisceau des voies au passage de l'agglomération et des différents quartiers.



Figure 39 – Vue aérienne de la station routière en fin de fouille.

- 1, 4 et 5-Auberges.
- 8-Therms.
- 9-Maison de charron.
- 11-Enclos culturel.
- 12 à 20-Édifice public.

Le relais routier dispose de tout un équipement destiné à l'accueil des voyageurs (fig.39). On y trouve des auberges organisées autour d'une cour centrale à laquelle on accède par des portes charretières. L'auberge qui a fait l'objet des recherches les plus poussées (zone 1) dispose de chambres, d'un grand four circulaire destiné à la cuisson des galettes, d'une remise qui abritait une activité de comptes et d'échanges, ainsi que d'espaces domestiques. À proximité, on trouve un lieu de culte qui accueille des divinités du panthéon romain, comme la déesse *Fortuna*, attestée grâce à la découverte d'un autel votif. Des therms (bains), certainement à usage public, prennent place à l'ouest du relais, et les besoins en eau sont assurés par quatre puits.

Au sud, une maison abritait une forge spécialisée dans la réparation des véhicules. Des armes y sont aussi confectionnées, peut-être en lien avec la présence d'une garnison chargée du



contrôle des hommes et des marchandises. Au nord de la station, un grand bâtiment de 1000 m² est directement traversé par la voie Domitienne (zone 12/20). La façade du bâtiment est précédée d'une galerie et les différentes pièces liées à la réception des voyageurs et aux activités domestiques s'ouvrent sur une cour centrale (fig.40). Le plan particulier de cet édifice, l'aménagement soigné des cours, la présence probable d'un étage, le soin apporté aux aménagements intérieurs, avec notamment des décors peints, le distinguent des autres fermes-auberges. Il s'agit certainement d'une hôtellerie réservée à une clientèle privilégiée, des fonctionnaires, des représentants des cités ou du pouvoir central ou même des particuliers disposant d'un titre de transport délivré par les services de la poste impériale. On pourrait attribuer ainsi ce bâtiment au *cursus publicus*.

Figure 40 – Hôtellerie de la zone 12-20 en fin de fouille en 2008. Le bâtiment pourrait relever du *cursus publicus*.

La position d'*Ambrussum* sur un axe de circulation est-ouest, la voie Domitienne, et une pénétrante nord-sud, le Vidourle, ainsi que son statut de relais routier, lui confère une situation privilégiée dans les courants d'échanges avec l'arrière-pays et surtout avec la Méditerranée. Ainsi, l'huile et les saumures de poissons du sud de l'Espagne, le vin d'Italie et d'Afrique

sont consommés à *Ambrussum*, même si l'essentiel de l'alimentation des résidents comme des voyageurs est produit sur place : légumes, raisins secs, orge, blé, légumineuses (lentilles, fèves et pois), noyer, olivier, vigne. L'élevage, notamment bovin et porcin, complète cette économie locale à laquelle participent certainement les fermes et modestes *villae* dispersées aux abords de l'agglomération.

L'apparition de ce quartier spécialisé qui s'étend sur presque 2 ha s'inscrit dans un contexte de développement des infrastructures routières décidé par Auguste à la fin du 1^{er} siècle avant J.-C., et relèverait donc d'une décision impériale. En effet, il faut mettre au compte de la puissance publique une telle concentration d'activités et de services en lien avec une route interprovinciale, l'importance même des infrastructures construites, parfaitement insérées dans la trame cadastrale de la cité de Nîmes, ainsi que les travaux répétés de surélévation des bâtiments et de la voie Domitienne, pour mettre ces installations à l'abri des crues du Vidourle.

À partir du II^e siècle, un déclin progressif s'amorce, avec tout d'abord l'abandon de l'*oppidum* puis de la plupart des bâtiments de la station entre la fin du II^e et le III^e siècle. Seule l'hôtellerie n'est pas désertée et fait même l'objet d'une réorganisation au IV^e siècle. On pourrait l'identifier avec la *mutatio* mentionnée dans l'*Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem* de 333. Le reste du relais est la proie des récupérateurs de matériaux. L'ensemble du quartier est abandonné dans la première moitié du V^e siècle et continue de servir de carrière de pierres, avant que les ruines subsistantes ne soient ensevelies par les limons apportés par le Vidourle.

Toutefois, la voie Domitienne, tout comme le pont sont encore empruntés durant le Moyen Âge et une chapelle *Sancte Marie de Ponte Ambrosio*, localisée au sud du pont, offre une forme de protection aux voyageurs. La mise en place du *Camin Roumieu*,



une route parallèle passant au sud par Lunel, a eu raison de cette portion de la voie Domitienne et du pont Ambroix, dont les blocs ont été progressivement récupérés dès le XIV^e siècle et les arches détruites par de violentes crues.

L'auberge de Roux/Moulinas à Castries*, un lieu d'étape du Haut Empire

C'est en préalable aux travaux de déplacement de l'autoroute A9 autour de Montpellier en 2012 et 2013 que l'établissement routier de Roux/Moulinas a pu être fouillé dans le cadre d'une opération d'archéologie préventive. Le relais est situé au franchissement du Bérange, sur la rive gauche du cours d'eau, en bordure de la voie Domitienne qui a pu être reconnue ici sur une courte section (fig.41). Conservés partiellement, des niveaux de chaussée sont datés entre la fin du II^e siècle avant J.-C. et la fin du I^{er} siècle après J.-C. La voie apparaît

Figure 41 – Vue d'ensemble de la fouille de Roux/Moulinas à Castries (Hérault). Au loin vers l'est, le tracé de la voie Domitienne (actuel chemin de la monnaie) s'étire en direction d'Ambrussum et de Nîmes, parallèlement à l'autoroute A9.

* Fouille préventive de l'Institut national de recherches archéologiques préventives, en partenariat avec VINCI AUTOROUTES, sur prescription du Service régional de l'Archéologie, DRAC Occitanie.



Figure 42 – Vue de détail de la maquette de l'auberge de Roux/Moulinas à Castries (Hérault), édifée vers la fin du 1^{er} siècle avant J.-C.

très large, avec une emprise de près de 20 m. Tout d'abord limitée par deux fossés latéraux, la chaussée est construite de façon plutôt rudimentaire, avec des nappes de sable et de cailloutis mêlant tuiles, vaisselle et amphores concassées.

Entre 120 et 20 avant J.-C., on trouve un petit enclos ouvrant sur la voie. Il est accompagné d'un puits, d'une adduction d'eau et d'une fontaine, des équipements qui conviendraient pour une halte sur une route de grand parcours. Par ailleurs, une marche d'escalier de grande taille, un bloc architectural (fragment de tympan) et des tuiles de pierre sciées dans du calcaire tendre ont été réemployés dans les constructions postérieures. Ces indices suggèrent pour l'époque tardo-républicaine l'existence à proximité de la voie d'un monument, un édifice de culte ou un mausolée, qui aurait été démantelé par la suite.

Vers la fin du 1^{er} siècle avant J.-C., un relais routier est édifé à l'emplacement de cet enclos (fig.42). Cette halte routière occupe une position remarquable sur la voie Domitienne, à mi-distance entre les agglomérations d'*Ambrussum* (Villetelle) et de *Sextantio* (Castelnau-le-Lez).

Le bâtiment rectangulaire de 17,50 m sur 35 m environ s'articule en trois parties et son orientation est perpendiculaire

à l'axe de la route. En façade prennent place deux petits pavillons symétriques, encadrant un porche. Devant chacun d'eux, des bases de poteaux pourraient avoir supporté de petits auvents, voire des barrières ou même une signalétique conçue pour le premier accueil des voyageurs.

La façade du relais empiète sur la chaussée, en fait sur le domaine public, sans que l'on puisse en tirer une implication quant au statut privé ou public de cet équipement routier. Les deux pièces donnant sur la voie sont conçues avec soin. Elles pouvaient supporter un étage, comme l'indiqueraient les puissants chaînages d'angle retrouvés. L'élévation ainsi créée pouvait là encore jouer un rôle de signal, annonçant les services d'un lieu de halte de courte durée, pour des voyageurs ayant besoin de soins rapides ou d'un changement de monture.

Une entrée charretière, d'environ 3 m de large, débouche sur une première cour assez profonde bordée de deux corps de bâtiment. Dans une de ces salles latérales, un foyer suggère l'entretien d'un feu de chauffage ou de cuisine. Des fragments de four à pain mobile en céramique, sur le modèle du tannour proche-oriental, ont également été identifiés.

Enfin, l'arrière de l'établissement est occupé par un vaste espace clos. La restitution d'une cour n'est cependant pas la seule solution possible. Une seule base de pilier est conservée mais des appentis, des galeries ou des escaliers pouvaient occuper cette partie et servir d'abris, de stalles ou de fenils...

Une telle organisation est destinée à répondre aux besoins en ravitaillement et à la demande de services au moment de la halte, dont la nécessité de protection des voyageurs et de leurs biens. Elle traduit aussi la volonté du personnel du relais de limiter les vols et les désagréments dans les locaux dont il est responsable.

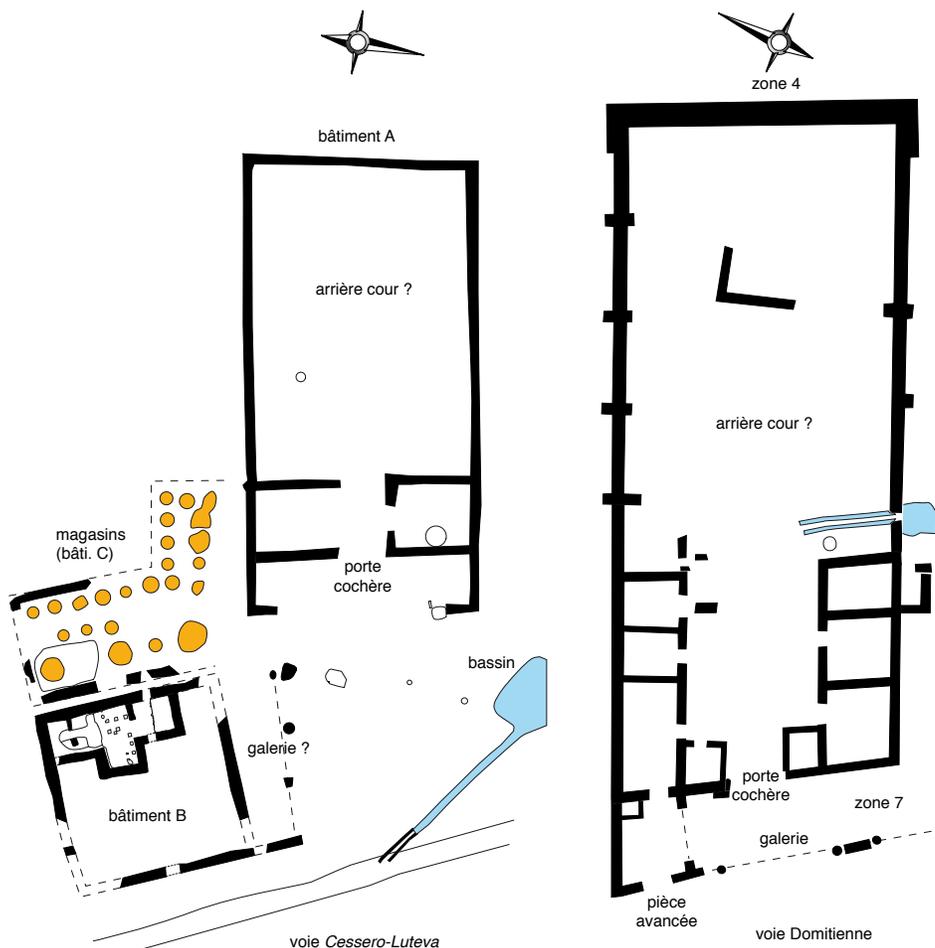


Figure 43 – Les établissements routiers de plan « barlong » dans l'Hérault [de gauche à droite].

- Roux/Moulinas à Castries.
- Peyre Plantade Est à Clermont-l'Hérault.
- Soumaltre à Aspiran.
- *Ambrussum* (zone 4) à Villetelle.

On trouvera des comparaisons architecturales dans plusieurs autres lieux d'étape connus en Narbonnaise, comme dans la toute proche agglomération routière d'*Ambrussum* ou dans la vallée de l'Hérault, sur le parcours de la voie reliant *Cessero* (Saint-Thibery) à *Luteva* (Lodève) (fig.43).

Cependant, en l'absence d'équipements de confort et de thermes, l'auberge de Roux/Moulinas correspondrait à un projet architectural rapidement exécuté, offrant surtout des services essentiels pour une courte halte, tels que la restauration du voyageur ou la réparation de pièces d'attelages (mais il manque ici une forge pour en être assuré...). La clientèle devait être assez diversifiée – commerçants, transporteurs, itinérants ou pèlerins – mais devait comporter peu de notables ou d'agents de l'État, ceux-ci préférant certainement l'hospitalité des relais officiels du *cursus publicus* ou le confort de *villae*.



Peu avant ou au milieu du I^{er} siècle, le relais routier est profondément transformé pour accueillir un atelier de potiers et de tuiliers. L'arrière-cour est alors excavée afin d'y bâtir un four imposant et d'y installer une grande fosse de travail, ces terrassements ayant donc réduit à néant la plupart des installations antérieures. Ces modifications profondes indiquent la fin de la fonction de relais, mais l'installation à cet emplacement privilégié des potiers et des tuiliers peut se justifier par les débouchés qu'offre toujours la voie Domitienne pour certaines corporations d'artisans. La proximité d'un atelier de chauxfourriers, contemporain de l'officine, et d'une carrière de pierre d'époque antique met en évidence, dans un même secteur, des activités spécialisées destinées à répondre aux besoins en matériaux de construction des agglomérations voisines.

Voyage et voyageurs

Se restaurer sur la voie Domitienne

Le long des voies romaines, au moins tous les douze kilomètres, un lieu d'accueil permettait aux voyageurs de faire une halte. Qu'ils s'agissent de simples relais ou des stations routières équipées pour la nuit, ces sites de bord de voie constituaient comme aujourd'hui des « aires de repos ». Le repas et la boisson devaient donc être assurés pour les personnels au service du *cursus publicus* mais aussi pour les commerçants et autres usagers.

Il reste difficile de voir une spécificité de la consommation dans les stations routières. Il faut pour cela considérer la pluralité de ces établissements : un domaine qui profite de la proximité de la voie pour diversifier son activité fournit certainement les mêmes céramiques entre l'habitat et l'auberge. Pour les sites de Roux/Moulinas (Castries), au bord de la voie Domitienne ou des Jardins de la Lironde (Montpellier), au bord de la voie reliant *Sextantio* et *Lattara* par exemple, la composition des lots de céramiques retrouvées ne présente aucune différence par rapport à des sites d'habitats. Les amphores à vin y sont bien représentées, mais il ne s'agit pas forcément d'une surconsommation.

En revanche, l'étude du site de Marinesque (Loupian) met en évidence une utilisation de la vaisselle liée à la boisson dans des quantités supérieures à la moyenne. Outre les cruches à pâte claire pour le service, des gobelets dont l'épaisseur des parois n'excède pas le millimètre d'où leur appellation de « céramiques à parois fines » (fig.44) sont très nombreux. Ces gobelets, qui sont l'équivalent de nos verres à boire, sont vingt fois plus fréquents que dans des dépotoirs urbains comme à Nîmes où les parois fines et les cruches à pâte claire atteignent respectivement 0,7% et 31,2% du total des fragments de vaisselle. À Marinesque, les taux s'élèvent à 14% de gobelets et 47% de cruches. L'origine des gobelets



Figure 44 – Gobelet en céramique à parois fines provenant de la fouille de La Céreirède à Lattes (Hérault), début du I^{er} siècle avant J.-C. Site archéologique Lattara – Musée Henri Prades, inv. D-SRA 4002.8



Figure 45 – Fond de gobelet portant une estampille figurant une tête féminine casquée (Minerve), marque de l’atelier du potier italice *Rullius*, découvert à Marinesque, Loupian (Hérault), céramique, 75 – 30 avant J.-C. Ville de Loupian, iso. 1305 [haut].

Figure 46 – Poucier de passoire italice découvert à Marinesque, Loupian (Hérault), bronze, 130 – 50 avant J.-C. Ville de Loupian. Restitution du mode de préhension [bas].

et de la vaisselle de Marinesque est essentiellement italice. Un de ces gobelets (fig.45) est un exemplaire original qui porte sous le fond l’estampille du potier *Rullius*, avec la tête casquée de Minerve. La comparaison avec d’autres contextes de relais présente des similitudes : à *Ambrussum*, les parois fines constituent, entre 50 et 10 avant J.-C., 14,6% et les cruches à pâte claire 26,28% de la vaisselle. Pour l’auberge de la Brune (Saint-Martin-de-Crau), dans la plaine de la Crau, datée du 1^{er} siècle avant J.-C., les céramiques liées à la boisson sont également nombreuses (gobelets hauts à parois fines de type Mayet 1, bols en campanienne A et cruches à pâte claire).

Pour le service de la boisson, les cruches, bols et gobelets en céramique nous sont parvenus mais il faudrait ajouter à cette liste les récipients en bronze pour le mélange du vin et de l’eau. En effet, le vin antique ne se buvait jamais pur et était mélangé dans un seau en bronze à une anse appelé situle. La découverte d’éléments de passoire (fig.46) pour filtrer le vin à Marinesque confirme l’utilisation de vaisselle métallique en grande partie disparue car il s’agit, contrairement à la céramique, d’un matériau recyclable.



Le service de table est abondant, avec les coupes, bols et assiettes à vernis noir d'Italie appelées « campaniennes ». La présence de ce mobilier en provenance de la péninsule italique se retrouve également pour l'éclairage puisque plusieurs fragments de lampes importées sont recensés. Ces lampes, présentant un bec « en forme d'enclume », portent parfois un décor de rayons ou de petites perles en relief appelées « globules » (fig.47).

La majorité des céramiques culinaires sont des pots produits localement ou dans des ateliers régionaux comme celui de Castelnaud-le-Lez. Elles restent cependant en faible proportion en comparaison avec les sites d'habitat. Cette faiblesse des céramiques de cuisine est également constatée dans la « taverne » de Lattara entre les années 125 et 75 avant J.-C. Les pots sont utilisés pour une cuisine à base de mets bouillis. Les coupes et les bols sont très utilisés pour ce repas semi liquide aux II^e - I^{er} siècles avant J.-C. mais les assiettes vont devenir plus fréquentes au cours des I^{er}-II^e siècles. Le site de Marinesque montre la diversité des produits qui circulent au cours du I^{er} siècle avant J.-C. aux limites du Languedoc oriental. Quelques amphores du sud de l'Espagne, d'Afrique du Nord (amphores dites « africaines anciennes ») et de la région de *Brindisi* (Italie) (amphores dites « de Brindes ») pourraient témoigner des importations de sauces de poissons et d'huile à une date précoce. Les sauces de poisson sont aussi très appréciées des Romains pour rehausser le goût et doivent également être un apport en protéines non négligeable lors de longs trajets.

Il est difficile d'identifier les pièces réservées à la restauration mais le grand four découvert à *Ambrussum* met en évidence une installation pour les besoins de l'auberge. Les fours de plus petite taille, soit construits en terre, soit avec une cloche mobile comme les fragments découverts sur l'établissement routier de Roux/Moulinas, étaient plus courants. Ils illustrent



la pratique de la cuisson de galettes dans des fours de type tannour, des fours à pain encore utilisés au Proche-Orient et en Afrique du Nord. Les galettes cuisaient rapidement grâce à la chaleur intense qui les maintenait plaquées aux parois internes du four. Les activités liées à la cuisine et aux repas sont restituées grâce à la céramique présente en grande quantité mais aussi aux restes alimentaires (faune, graines, moules et autres coquillages...).

La forte proportion de vases de service et notamment de vases à boire peut caractériser les établissements de bord de voie, en particulier à Marinesque. La comparaison avec les sites de consommation en Languedoc oriental confirme cette originalité. Elle soulève également la question des occupants et des usagers de ce relais.

Figure 47 – Lampe à huile à décor de globules de provenance italique, céramique, fin du II^e siècle avant J.C. - début du I^{er} siècle après J.-C. Musée Départemental Arles Antique, fan.91.00.1965.

Le monnayage, économie et circulation des hommes

Les relais routiers sont des lieux propices à l'échange de monnaies, en quantités assez importantes. Celles-ci sont utilisées pour payer les services proposés par l'établissement mais aussi des denrées telles que la nourriture et la boisson. La vocation commerciale du lieu est alors confirmée par un nombre important de monnaies qui, au début du 1^{er} siècle avant J.-C. est encore l'apanage des agglomérations. Ainsi, 577 monnaies ont été découvertes sur le site de Marinesque depuis 2004. Elles proviennent des bâtiments et de leurs abords ainsi que du comblement du chenal.

Les espèces retrouvées sont à 80 % en bronze, ce qui montre la prépondérance des échanges de petite valeur au sein du relais, certainement pour la nourriture et la boisson. Néanmoins, 12 % des monnaies mises au jour depuis 2004 sont en argent : des paiements de plus haute valeur pouvaient également être réalisés au sein du relais, peut-être pour l'achat de services.

Les monnaies utilisées par les consommateurs sur le site de Marinesque ne se distinguent pas de la circulation monétaire du bassin de Thau. En effet, il s'agit majoritairement de petites monnaies de Marseille frappées entre la fin du III^e et le milieu du 1^{er} siècle avant J.-C. Les frappes massaliètes représentent 63 % du faciès monétaire du relais routier. À celles-ci, il faut ajouter 5 % d'émissions du Languedoc oriental (Volques Arécomiques) et des monnaies de la Vallée du Rhône (7 %). Ce faciès monétaire est caractéristique des sites d'habitat du Languedoc oriental pour la fin du II^e siècle et le premier quart du 1^{er} siècle avant J.-C.

L'absence de monnaies spécifiques se retrouve dans d'autres installations routières étudiées en Languedoc. Ainsi, la fouille du site de Roux/Moulinas à Castries a livré 49 monnaies, dont 57 % proviennent de Marseille et 20 % du Languedoc oriental, comme à Marinesque pour la même

période. Plus à l'est, dans la station routière d'*Ambrussum*, mise en place vers 25 avant J.-C. au pied de l'*oppidum* éponyme, on retrouve ainsi la triade « Marseille – Languedoc oriental – vallée du Rhône ». Ces exemples permettent de constater que des monnaies étrangères au sud de la Gaule ne font pas l'objet d'un usage particulier dans les relais de la voie Domitienne.

Quelques monnaies spécifiques permettent néanmoins d'en apprendre un peu plus sur la provenance des voyageurs s'arrêtant à Marinesque. Ainsi, 22 monnaies gauloises attestent de contacts avec le nord du Languedoc. Les potins du peuple séquane (Franche-Comté) prouvent l'existence d'un circuit commercial en direction de la Méditerranée par le biais de la vallée du Rhône. Les monnaies turones (Touraine) et arvernes (Auvergne) ont pu transiter par le Massif central et par la vallée de l'Hérault jusqu'au Languedoc. Elles auraient ainsi rejoint les monnaies rutènes (Aveyron) sur leur parcours. On note également la présence de 10 exemplaires du Languedoc occidental qui témoignent d'échanges avec l'ouest de l'Hérault. Enfin, 6 monnaies de la péninsule Ibérique ont été découvertes. Or, les exemplaires ibériques sont rares dans cette partie du Languedoc. Ils ne se rencontrent que sur les lieux commerciaux importants, comme le site portuaire de *Lattara*. S'il est difficile d'être catégorique sur la base de si peu d'exemplaires, ces monnaies pourraient avoir appartenu à des voyageurs ayant emprunté la voie Domitienne depuis la péninsule Ibérique.

Les lots monétaires mis au jour sur le site de Marinesque fournissent d'autres informations aussi bien sur les occupants du relais que sur les voyageurs.

Lors de la campagne de fouilles de 2016, un dépôt monétaire a été découvert sous le seuil d'entrée du bâtiment



Figure 48 – Dépôt de fondation à caractère indigène trouvé sous le seuil du bâtiment en rive gauche du relais de Loupian, argent, vers le milieu du 1^{er} siècle avant J.-C. Ville de Loupian, iso. 436, 437, 438, 439 et 583.

fouillé en rive gauche. Ce dépôt est notre seul indice pour identifier les propriétaires du site : il est composé de 5 monnaies d'argent provenant du Languedoc oriental, de la vallée du Rhône et de Marseille (fig.48). Ce lot confirmerait l'origine locale des propriétaires du second état d'aménagement du bâtiment.

Un deuxième lot a pu être reconstitué grâce à la reprise des contextes archéologiques : il s'agit d'un dépôt de trois deniers d'argent et d'une drachme à la croix du Languedoc oriental, dispersé au sein du même bâtiment (fig.49). Ce dépôt aurait été effectué dans le premier quart du 1^{er} siècle avant J.-C. Ce lot monétaire et les autres découvertes de monnaies romaines républicaines en argent et en bronze représentent 4 % du faciès de Marinesque. Les frappes romaines sont davantage représentées que les émissions du Languedoc occidental. Or, contrairement à une idée répandue, le numéraire romain est encore rare dans le sud de la Gaule à la période tardo-républicaine. De plus, Marinesque a fourni des divisions de bronzes romaines, un semis et deux quadrans) encore moins fréquentes en Transalpine que les deniers. Tous ces éléments nous permettent de conclure au passage de voyageurs italiques sur la voie Domitienne dès le début du 1^{er} siècle avant J.-C.

Ainsi, c'est bien l'usage de la monnaie qui permettait de régler les services et de payer pour la consommation de denrées dans le relais routier de Marinesque. L'origine du numéraire montre



Figure 49 – Lot de quatre monnaies issues de la bourse d'un voyageur italique dans le relais de Marinesque, argent, 150 – 50 avant J. C. Ville de Loupian, iso. 967, 971, 1028, 970.

que ces achats ont été réalisés par une population en grande majorité locale. Les propriétaires ou gérants de ce relais routier seraient également originaires du Languedoc oriental. Cette consommation sous la forme d'échanges monnayés a pris place dès la fin du II^e siècle avant J.-C. avec un développement dans le premier quart du I^{er} siècle avant J.-C. De plus, la présence de monnaies romaines et ibériques indique que les deux régions reliées par la voie Domitienne sont représentées. Les deniers romains retrouvés invitent même à envisager soit l'achat de denrées onéreuses soit l'hébergement de personnes d'origine romaine. Les découvertes futures viendront compléter ces hypothèses.

Objets perdus, objets trouvés sur la voie Domitienne

Les petits objets appartiennent à une catégorie presque par défaut du mobilier archéologique. Après la monnaie et la céramique, ils sont ceux qui restent. Ils sont constitués de matériaux variés : métaux, os, pierre, terre cuite, verre... Ils ne sont pas toujours de petite taille et témoignent de la diversité des activités humaines. Dans le cas de Marinesque, l'*instrumentum* témoigne de la fréquentation de la voie, avec des objets perdus par les voyageurs (objets personnels, pièces détachées des véhicules ou de harnachement) ou provenant des établissements situés au bord de la route (auberges, installations artisanales ...).



Figure 50 – Hipposandale mise au jour dans un niveau de voie à Doulouzargues, Codognan (Gard), fer, I^{er} siècle avant J.-C. – I^{er} siècle après J.-C. DRAC – SRA Occitanie, US22999-IS081. L. 17,5 cm (L.), 10,5 cm (l.), 8,5 cm (h.).

Le petit mobilier du site de Marinesque représente un corpus constitué d'environ 750 objets ou lots de fragments. Il s'agit pour la plupart d'objets très altérés par l'action de l'eau et l'agrégation des sédiments. Tous nécessitent à des degrés divers une mise en état pour étude et une stabilisation des oxydations. Les premières estimations montrent que les restes d'objets en fer sont les plus nombreux (env. 80% du total) suivis par ceux en bronze ou en alliages cuivreux (env. 16%).

Parmi les objets en fer, on signalera une quantité importante de clous (env. 70 %), le reste étant surtout constitué de pièces de quincaillerie (des fragments de section plate, de cerclages, de crochets ...). À cause de l'oxydation et de l'altération, il est difficile de leur attribuer une fonction précise. Ces éléments entrent en effet autant dans la fabrication des menuiseries et des charpentes, des objets domestiques (seaux, manches d'outils ...) que

de ceux relevant de la fréquentation de la voirie (roues, charrettes...). Deux armatures de flèches, une pointe de lance, de fins maillons de chaînes sont des témoins très modestes de potentiels éléments d'armement. Mais face à ces maigres vestiges, il faut rester prudent quant à une présence militaire au sein du relais. Quelques clous de sandales, des anneaux, des passants, des fibules ont pu être perdus ou abandonnés par des voyageurs à pied ou peut-être à cheval. Mais aucune surreprésentation de ceux-ci, ni même d'autres équipements équestres ou pièces d'harnachement (jouquet, hipposandale...) ne viennent défendre l'hypothèse d'une installation artisanale liée à la fréquentation de la voie Domitienne. Cependant et pour comparaison, à *Ambrussum*, une seule hipposandale a été mise au jour dans une des auberges du relais, tandis que le mobilier de la forge témoigne surtout de l'activité d'un atelier de charonnage. Il faut enfin rappeler que si le temps de fabrication d'une hipposandale est assez long, car impliquant le travail d'un forgeron, sa pose ne nécessite pas l'intervention d'un homme de l'art. D'ailleurs Suétone évoque un muletier qui s'était arrêté pour chausser les mules de l'attelage impérial (Suet., Vesp., 23.) car les hipposandales (fig.50) étaient simplement lacées sur le pied de l'animal. Aussi, certains supposent que le voyageur précautionneux emportait dans ses bagages une ou plusieurs hipposandales, comme il aurait pris soin d'emporter pour lui-même une paire de chaussures de rechange.

Une grande partie du mobilier de Marinesque raconte davantage la perte ou le détachement accidentel de petits objets au bord d'une route ou sur un lieu de halte, tel que des épingles, des fibules, des perles, des amulettes (fig.51) ou des petits pions.

Contrairement aux fragments métalliques et aux petits objets isolés, un ensemble cohérent d'instruments liés à l'écriture



Figure 51 – Pendentif présentant une forme originale de botte [amulette pour la protection du voyageur ?] trouvée à Marinesque, Loupian (Hérault), bronze, époque républicaine. Ville de Loupian, iso. 291. 3,7 cm [h.], 2,5 cm [l.].



Figure 52 – Matériel d'écriture composé d'un stylet et d'une boîte à sceau en os, ainsi que d'une bague à scellement en bronze, avec intaille en pierre (fouille de Marinesque, Loupian). Reproduction d'une tablette en bois avec revêtement de cire pour écrire (Musée Villa Loupian).

(fig.52) doit retenir notre attention. Il s'agit de deux couvercles de boîtes à sceau et de treize stylets, douze en os et un en fer. Les stylets les plus complets ont conservé leur extrémité travaillée en biseau ou en forme d'olive pour effacer les signes incisés dans la cire. Pour être exhaustif, il manque à ce panorama les spatules pour travailler la cire et les tablettes en bois dont on connaît des fragments en Gaule méridionale, dans le port de Marseille, à *Ambrussum*, à l'Auribelle (Pézenas) ou à Nîmes par exemple. Ces objets témoignent de la diffusion de l'écriture dans des fonctions d'inventaire et de tenue de registres dont l'authenticité est scellée par des sceaux. Il faut noter que cette habitude est attestée précocement à Marinesque puisque ces objets sont associés au bâtiment en rive gauche du site. La stratigraphie les donne antérieurs au milieu du I^{er} siècle avant J.-C. Cette diffusion des instruments d'écriture liée à des pratiques administratives et comptables est également identifiée dans des *oppida* de Gaule méridionale. On connaît ainsi un couvercle de boîte à sceau en os à Ensérune (Nissan-Lez-Ensérune). C'est surtout à Vieille-Toulouse, *oppidum* des Volques Tectosages et dans la fouille préventive de la ZAC de la caserne Niel qui correspond à un habitat en contrebas de l'*oppidum* que plusieurs instruments d'écriture datés des II^e et I^{er} siècles avant J.-C. ont été mis au jour. À Vieille-Toulouse, 99 stylets en os et un couvercle de boîte en os ont été recensés. Plus récemment, les fouilles de la ZAC Niel ont livré plusieurs stylets, une tablette, un couvercle de boîte à sceau, une intaille et trois autres bagues de scellement (Guiraud 1B). Leur présence est justifiée par de potentielles activités de contrôle de la production métallurgique exercée directement ou en association avec une garnison romaine dans un contexte qui reste à dominante gauloise.

La concentration des monnaies et des instruments d'écriture, la présence d'une bague à intaille et d'une intaille représentant un aigle surmontant un visage (fig.53) interrogent sur le statut exact du relais routier de Marinesque. S'agit-il d'une simple halte, d'une auberge ou d'un point de contrôle et/ou de perception de taxes ?



Figure 53 – Intaille figurant un aigle surmonté d'un visage masculin juvénile, pâte de verre, époque républicaine. Ville de Loupian, fouille de Marinesque, Loupian. iso. 975, 1,04 cm (d.), 0,3 cm (ép).

Le devenir de la voie après la période antique

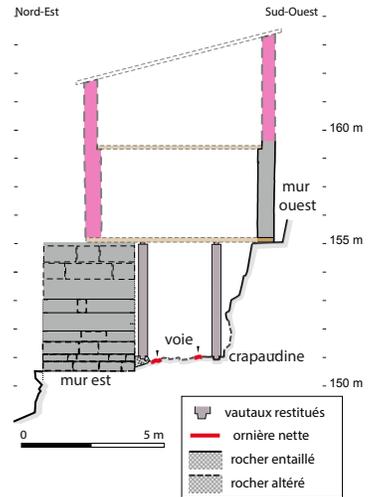
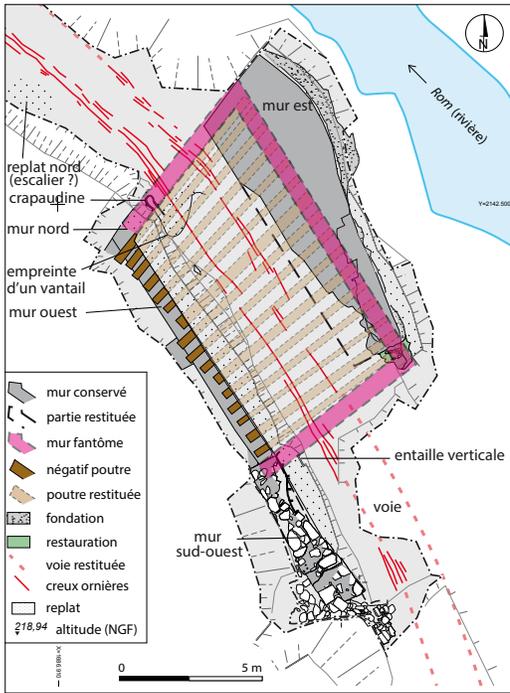
Déclassement et résilience d'un tracé

Deux millénaires après leur construction, les vestiges des routes antiques nous sont bien parvenus et comme dans le cas de la voie Domitienne, deviennent des monuments à protéger et à faire découvrir. Les voies romaines suscitent un grand intérêt chez un large public, comme en témoignent une abondante littérature et le nombre élevé de sites internet dédiés à l'archéologie viaire ou sur des itinéraires particuliers. Si ces aménagements routiers sont bien perçus dans la mémoire collective comme un signe évident de l'expansion de la puissance romaine, l'histoire de ces voies publiques après la fragmentation de la partie occidentale de l'empire en royaumes romano-germaniques, est bien moins connue et peu partagée.

La plus récente borne milliaire connue en Narbonnaise date de 435. Ce document témoigne de la continuité des investissements publics dans le réseau viaire pendant plus de cinq cent ans. Le terme *d'agger publicus* est employé par des auteurs des

Figure 54 – Un ouvrage d'époque tardive sur le tracé de la voie Domitienne, la Porte des Cluses (Pyrénées-Orientales). Vue du passage en corniche pour l'accès à la tour-porche.



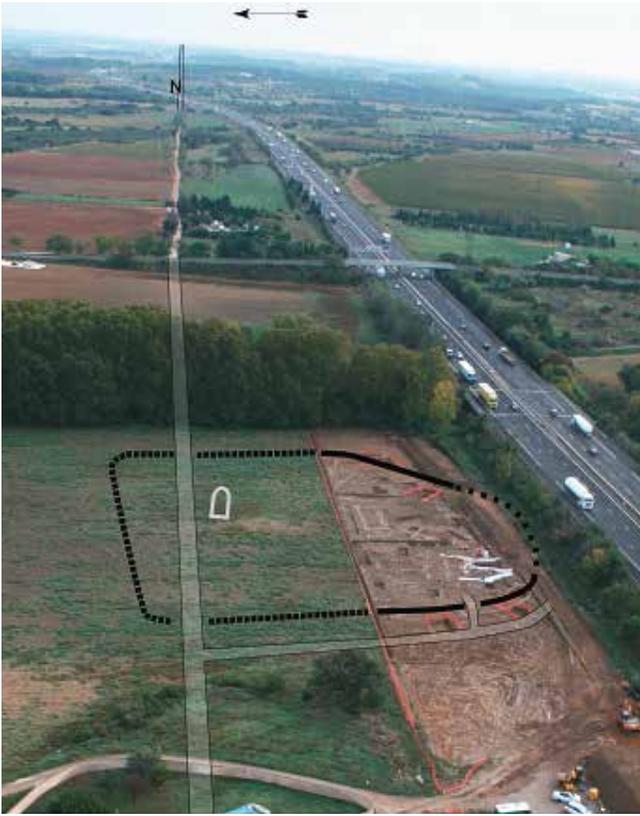


V^e et VI^e siècles. Sur ces routes de l'Antiquité tardive, les services de la poste d'état, le *cursus publicus*, sont encore bien présents, réglementés par des lois du Code Théodosien et utilisés par des personnages de haut rang comme le rapporte Sidoine Apollinaire dans les années 460. Les sources du haut Moyen Âge permettent d'envisager la permanence d'un service public de la route jusqu'à l'époque carolingienne. En 798, Théodulfe, évêque d'Orléans et *missus dominicus*, se rend depuis la vallée du Rhône en Septimanie et jusqu'à Narbonne. Il n'est pas certain, d'après la description du voyage, qu'il ait emprunté la vieille voie romaine sur tout le trajet. Avec la modification de la carte administrative des chefs-lieux et des sièges épiscopaux à l'époque wisigothique, la voie Domitienne ne suffit plus pour relier les principaux pôles urbains régionaux et se trouve concurrencée par des tracés jusque-là de desserte secondaire. L'archéologie, quant à elle, n'apporte pas la plupart du temps d'informations décisives sur l'état de la route et les aménagements de bord de voie de l'Antiquité tardive. L'hôtellerie de la *mutatio* d'*Ambrussum* et le bâtiment à deux nefs qui lui succède, ainsi que la tour-porche de la Porte des Cluses (fig. 54 et 55) dans les Pyrénées, les *Clausaræ* des sources tardives, constituent cependant des exemples de constructions publiques que l'on peut rattacher à cette période.

Figure 55 – Plan général des vestiges de la Porte des Cluses avec proposition de restitution des murs manquants. Coupe au niveau de l'entrée nord de la construction, avec proposition de restitution des élévations.

La voie Domitienne est encore mentionnée dans les chartes carolingiennes et médiévales, le plus souvent comme repère d'ordre topographique pour localiser des biens. Parmi les multiples appellations que livrent ces sources, elle peut être encore qualifiée de *via*, de *strata publica*, d'*itinere* ou de *camino publico*. Elle apparaît aussi comme le *caminus vetus*, *monares*, *na bruniquels*, *camin roumieu*... Ces qualificatifs sont encore conservés dans les dénominations modernes, comme chemin de la Monnaie, de Brunehaut ou des Romains. De façon plus exceptionnelle, le bornage antique peut être évoqué. Dans un acte de 899, le quartier de *Columnella* (« petite colonne ») dans la *villa* de Redessan, entre Nîmes et Beaucaire, doit certainement son nom à un milliaire encore en place le long de la *strata publica*.

La voie Domitienne n'est plus à cette époque une route de grande liaison. D'autres voies publiques comme le chemin des Pèlerins captent les grands courants de circulation. Le trafic est alors dévié sur les nouveaux pôles urbains régionaux comme Perpignan, Montpellier, Mauguio ou Lunel, contribuant à l'abandon progressif de tronçons de la voie antique et de franchissements de cours d'eau. La conservation du tracé de la voie Domitienne a été favorisé par l'insertion de certains tronçons dans le nouveau réseau viaire à vocation régionale mis en place à partir de l'an mil avec l'émergence des *castra*, à l'origine de la plupart des villages languedociens. Elle peut conserver selon les secteurs une certaine attractivité, comme le montrent dans le bassin de Montbazin des agglomérations nouvelles situées à proximité, plus rarement sur le tracé lui-même comme dans le cas du village du Mas Roux à Castries (fig.56). Les villages plus éloignés bénéficient de chemins de raccordement à la route antique qui joue encore un rôle prépondérant dans le trafic local. Des problèmes d'entretien de la voie antique et de ses ouvrages d'art sont apparus au cours du temps. Ils ont entraîné l'abandon de certains passages et la création d'une nouvelle route comme cela est attesté au XVI^e siècle pour le tronçon de Pont Serme à Coursan, au nord de Narbonne. De



nouvelles générations de routes publiques, chemins de poste et routes royales, contribuent de même à rendre moins intéressant l'ancien système de circulation. Apparaissent d'autres solutions de continuité dans le tracé qui s'estompe, se fossilise ou bien conserve une certaine résilience, sous la forme d'un simple chemin rural distribuant des quartiers de cultures.

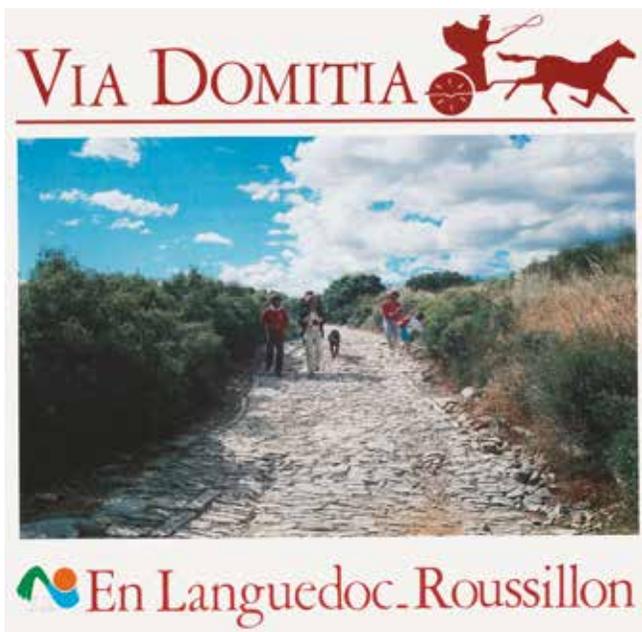
La disparition ou le déplacement des bornes milliaires est un autre signe de ce nouveau déclassement. Elles sont réutilisées dès le Moyen Âge dans la construction des chapelles et des églises, comme dans la cathédrale de Maguelone, et attirent l'intérêt des milieux cultivés de l'époque moderne. La collection d'antiques constituée durant tout le XVII^e siècle au château de Teillan, près d'Aimargues, par une même famille de conseillers à la Cour des Comptes nous est parvenue et comprend neuf bornes milliaires. Ce sont ensuite les sociétés savantes et les musées régionaux qui rassembleront à des fins de protection les milliaires découverts ou menacés de perte ou de destruction.

Figure 56 — Vue générale du site de Mas Roux à Castries (Hérault), formé autour du tracé de la voie Domitienne. L'établissement médiéval a été partiellement décapé (à droite du cliché). L'emprise en pointillés correspond au tracé des fortifications du XII^e siècle, mises au jour au sud et repérées en prospection géophysique au nord.

La voie, protection et valorisation

La voie Domitienne est aussi objet patrimonial, qui demande à la fois des mesures de protection, de conservation et de mise en valeur.

Dès 1985 est créée à cette fin une association, l'association *Via Domitia*, à l'initiative de Philippe Lamour, alors président du Conseil Économique et Social du Languedoc-Roussillon, avec le soutien du Conseil régional et de la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC). Cette date marque réellement une prise de conscience de l'unité et de la spécificité des vestiges de la voie antique, de la nécessité d'en réaliser l'étude comme d'en favoriser sa conservation et enfin de son intérêt pour créer un axe touristique régional original et attractif (fig.57). L'esquisse d'une politique patrimoniale a dynamisé la recherche languedocienne qui, à côté de ses terrains traditionnels, a su engager des opérations de fouille en plusieurs points du tracé de la voie, dans le Gard à Nîmes, dans l'Hérault au Crès, à Pinet, à Colombiers, dans les Pyrénées-Orientales à Clairà, dans la vallée de la Rom et à Panissars, avec le soutien du Service régional de l'Archéologie. Des dossiers de protection au titre des Monuments historiques ont été instruits jusqu'au début des années 1990 grâce à l'action d'Alain Peyre, qui était chargé du tourisme patrimonial au sein de la DRAC. La question de l'aménagement de la voie Domitienne a fait l'objet d'un mémoire de fin d'étude de l'École d'Architecture de Montpellier soutenu par Jean Lafforgue en 1985. L'une des actions les plus concrètes de l'association *Via Domitia* a été la mise en place sur l'ensemble du tracé d'une signalétique uniformisée, déclinée pour le balisage de la voie comme pour l'information sur les sites archéologiques se trouvant sur la parcours ou à proximité. La voie antique a fait l'objet de quelques évocations, comme des réalisations suggérant l'aspect de surface de la route antique et accompagnées de moulages de bornes milliaires, comme au Crès ou à Castelnau-le-Lez dans l'Hérault (Bernard François) ou à Lapalme dans l'Aude (Jean Lafforgue). Une coupe de la



voie en talus, dressée à la suite d'une opération archéologique, est présentée sous un abri à Pinet (Hérault), sur un tronçon de la voie où le bornage a été partiellement restitué avec des fac-similés en pierre d'un milliaire découvert en 1987 (Marc Lugand). Les vestiges du trophée de Pompée dégagés à Panissars, Pyrénées-Orientales, par Georges Castellvi et son équipe entre 1984 et 1993, sont toujours accessibles à la visite. À Narbonne, le dallage du parcours urbain de la voie est visible sur la place de l'Hôtel de ville, à la suite de la fouille réalisée par Olivier Ginouvez et Raymond Sabrié en 1997 et grâce à l'aménagement conçu par l'architecte en chef des Monuments historiques Régis Martin.

Depuis une vingtaine d'années, l'intérêt pour la voie antique ne s'est pas démenti. Des projets culturels soutenus par des collectivités locales ont vu le jour ou sont encore au stade de la conception. La Communauté de Communes du Pays de Lunel est à l'origine du musée de site d'*Ambrussum*, le site d'étape le mieux appréhendé du parcours grâce aux recherches menées pendant plusieurs décennies par Jean-Luc Fiches. Le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales dans le cadre du projet européen transfrontalier POCTEFA Enllaç 2007-2012 a soutenu une opération archéologique d'envergure consacrée au parcours pyrénéen de la voie, qui a été mise en œuvre par Jérôme Kotarba (Inrap). La voie Domitienne est évoquée

Figure 57 – Dépliant touristique édité par l'association *Via Domitia* à la fin des années 1980 pour promouvoir la découverte des vestiges de la voie Domitienne en Languedoc.

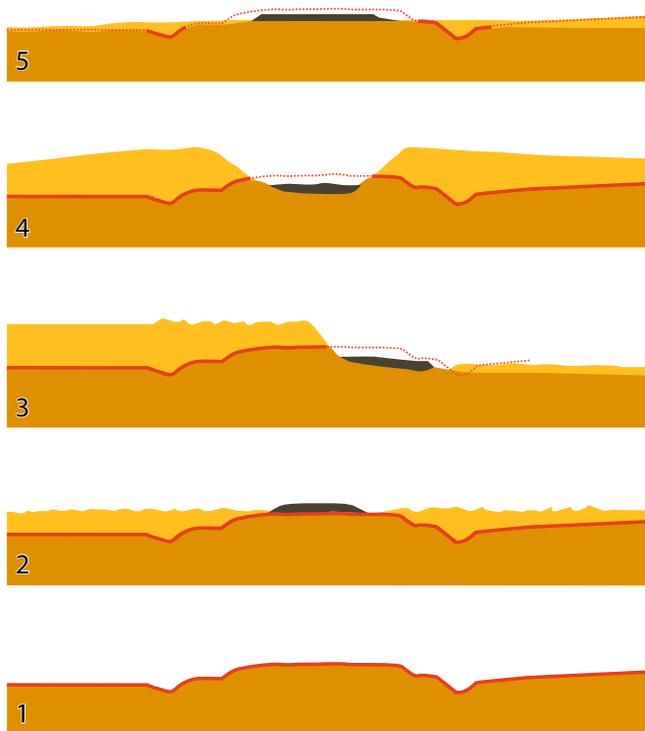


Figure 58 – Conservation et dégradation d’une voie romaine, les différents aspects reconnus sur le tracé de la chaussée Jules César dans le Val d’Oise et qui peuvent être adaptés aux observations faites sur la voie Domitienne.

- 1– Le profil de la voie antique.
- 2– Le chemin moderne, malgré une taille plus réduite, recouvre et protège la voie antique.
- 3– La mise en terrasse et la création d’un chemin induisent une conservation différente de la voie antique.
- 4– Un chemin en creux formé au détriment de la voie antique.
- 5– Le chemin moderne utilise et détruit les niveaux de la voie antique.

à la Maison du Malpas (Communauté de Communes La Domitienne) grâce aux résultats des fouilles de Colombiers, Hérault, sous la direction de Monique Clavel-Lévêque. Le projet *Magna Porta*, voulu par Nîmes Métropole autour de la nouvelle gare TGV de Nîmes-Pont du Gard, trouve une marque de romanité avec l’insertion de la voie Domitienne dans l’emprise de cette opération de développement économique.

Pour mettre en œuvre à l’avenir une politique patrimoniale globale et adaptée, il sera nécessaire de disposer d’un bilan de l’état actuel du tracé sur les quelque 250 km du Rhône aux Pyrénées. On peut suivre aujourd’hui avec assez de certitude les trois quarts du parcours, et attendre de futurs programmes de recherche pour recueillir des données nouvelles entre Nîmes et *Ambrussum*, au sud de Narbonne et dans la plaine du Roussillon, pour réduire ainsi les hypothèses. La route antique n’apparaît cependant plus avec sa géométrie et ses profils d’origine qui ont pu être conservés sous les colluvions, les remblais, sous les recharges des voies postérieures ou bien amoindris, voire détruits en totalité par des travaux routiers ou autres (fig.58). Le degré de conservation

du monument nous échappe bien évidemment pour la plupart des tronçons de la voie. Seul le tracé est résilient, pérennisé sous des formes modernes, actuelles, de cheminement. Elles sont le résultat d'une évolution plurimillénaire, faite d'étapes de déclassement de l'axe viaire et de réutilisation par le réseau routier régional.

Faute de disposer d'une approche d'ensemble, on peut citer quelques chiffres établis à partir de deux tronçons de référence d'une longueur totale de l'ordre de 70 km autour de Nîmes. Le tracé est repris pour moitié environ par des routes actuelles, départementales ou urbaines. Entre 5 et 10 % du tronçon ont disparu. Enfin, 30 à 40 % se présentent comme des chemins ruraux, de petites routes ou à la rigueur sous la forme de traces significatives comme des limites de communes ou de parcelles. La part respective de ces différentes catégories ne peut être généralisée à tout le tracé et l'on pressent cependant tout l'intérêt de développer une pareille approche pour l'ensemble des tronçons dans une perspective de prise en compte patrimoniale.

Ces pages consacrées à la voie Domitienne n'avaient pour ambition que de rassembler les principales connaissances sur ce monument d'époque romaine qui fascine un public de plus en plus large. Elles prennent la suite d'ouvrages de synthèse qui ont eux aussi contribué à faire découvrir la route de *Domitius Ahenobarbus*, en les enrichissant des plus récentes découvertes archéologiques. Le renouvellement auquel elles contribuent justifierait à présent la création d'un vaste programme de recherche régional qui fédérerait les énergies et les compétences dans une entreprise commune. Une étape indispensable pour assurer sur le long terme la conservation et la promotion du plus ancien monument romain de Narbonnaise.



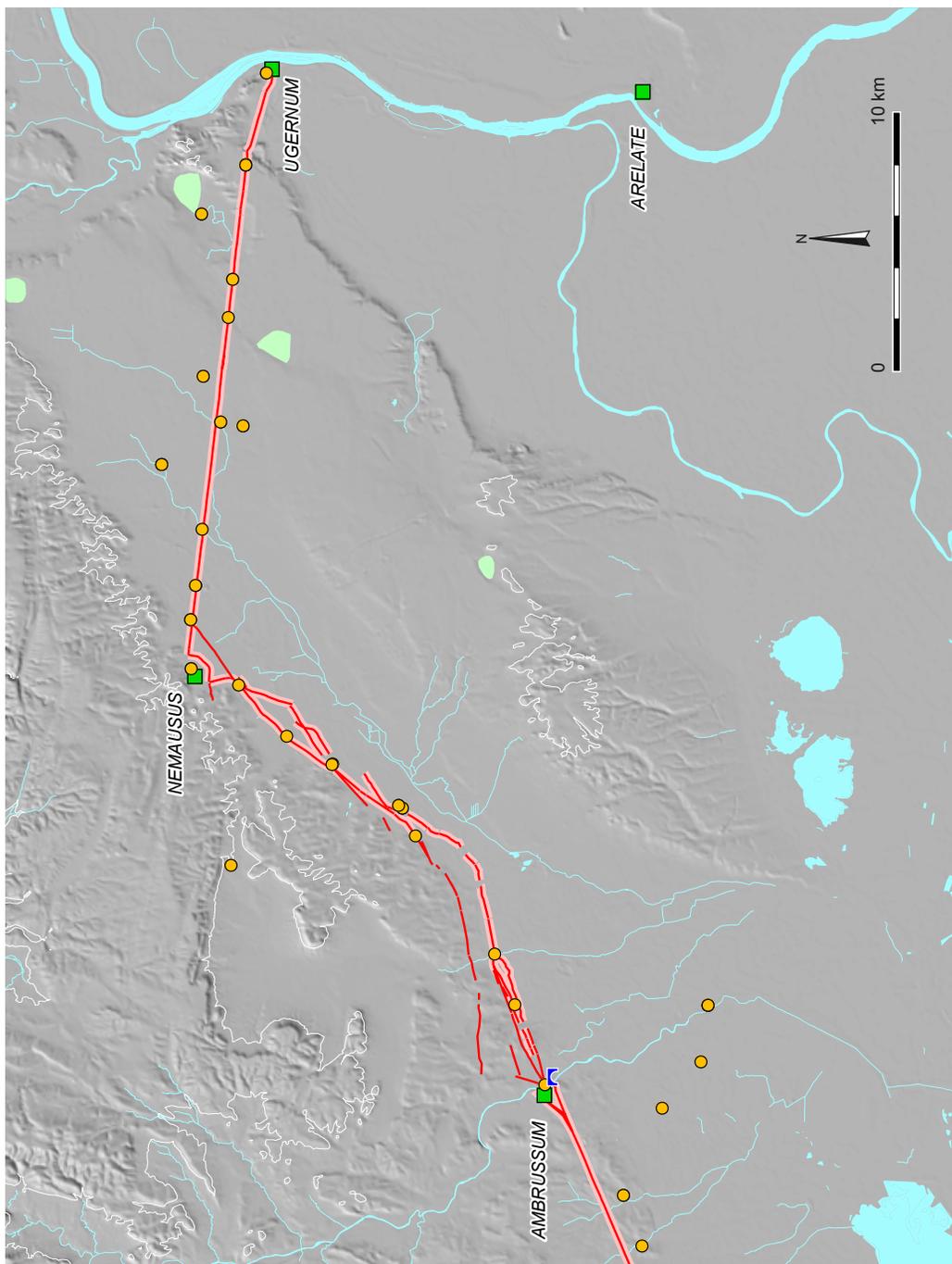
Planches hors texte

- I – Restitution du tracé de la voie Domitienne, du Rhône au Vidourle
- II – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Nîmes à Castelnaud-le-Lez
- III – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Castelnaud-le-Lez à Saint-Thibery
- IV – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Saint-Thibery à Narbonne
- V – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Narbonne à Salses
- VI – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Salses aux Pyrénées

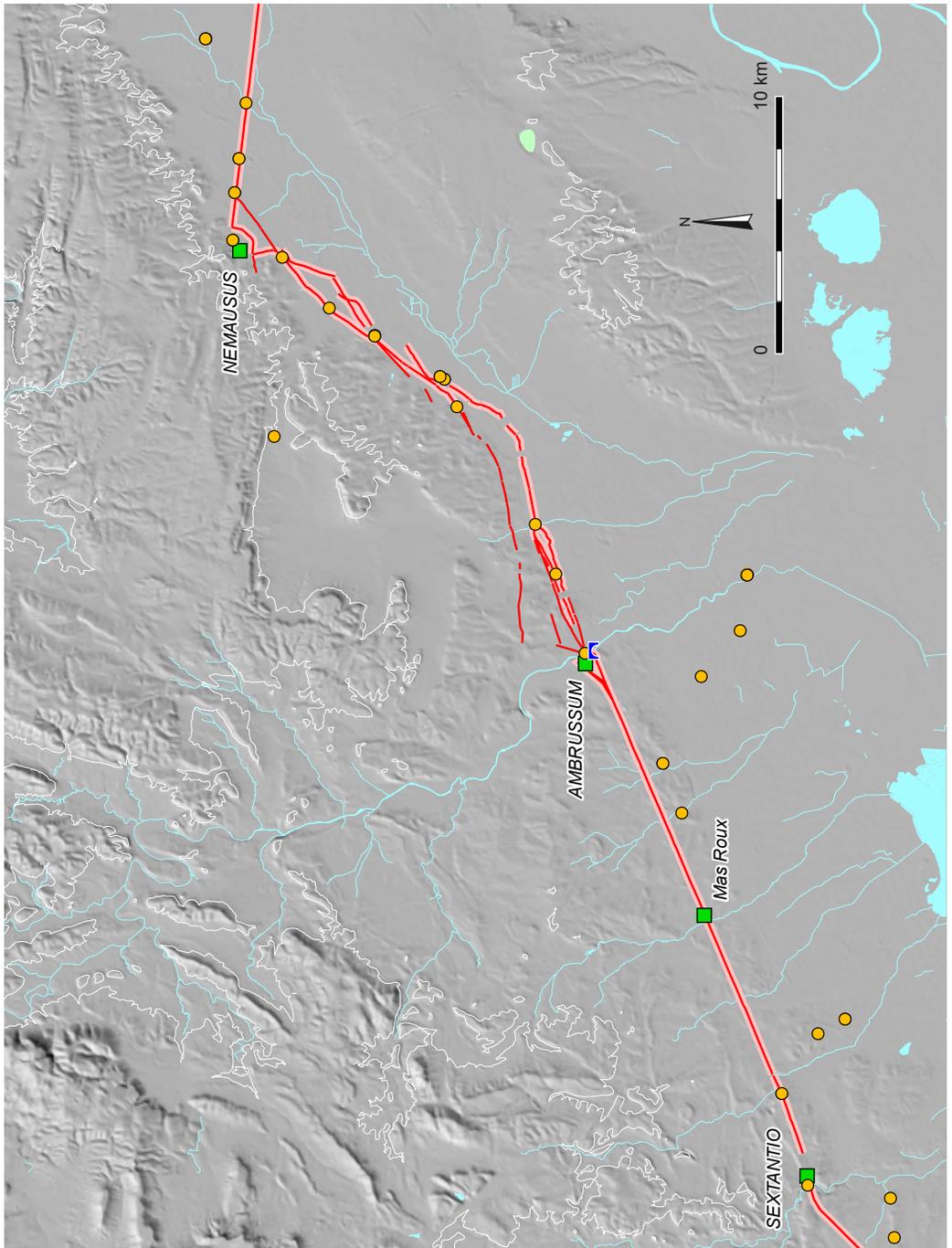


- 1-Les lieux d'étapes, mentionnés dans les itinéraires antiques (en capitales),
révélés par l'archéologie (en minuscules)
- 2-Les bornes milliaires retrouvées
- 3-Les ouvrages d'art conservés
- 4-Les dépressions humides le long de l'itinéraire
- 5-Le tracé privilégié dans le faisceau des possibles
- 6-Les tracés alternatifs

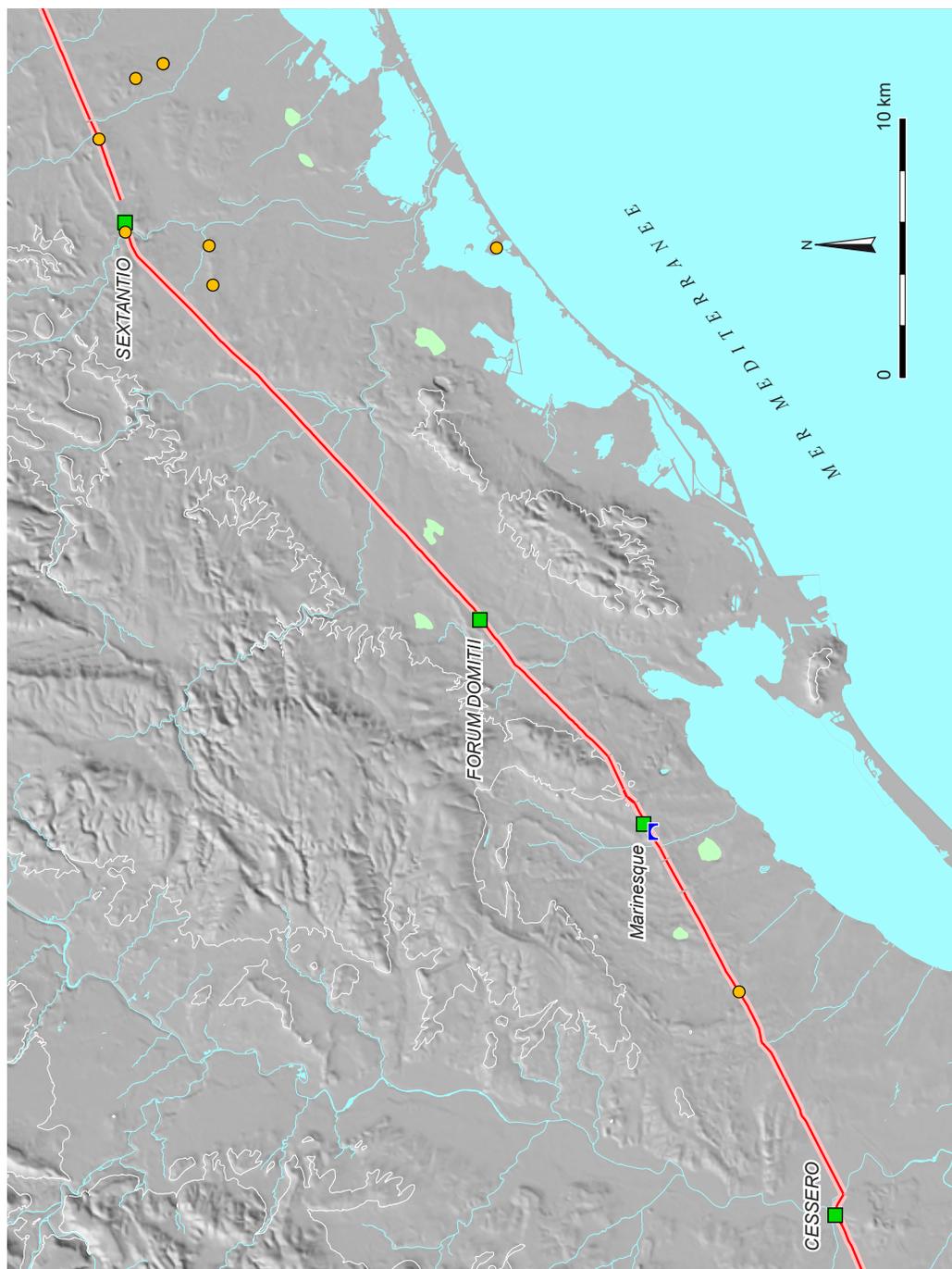
I – Restitution du tracé de la voie Domitienne, du Rhône au Vidourle



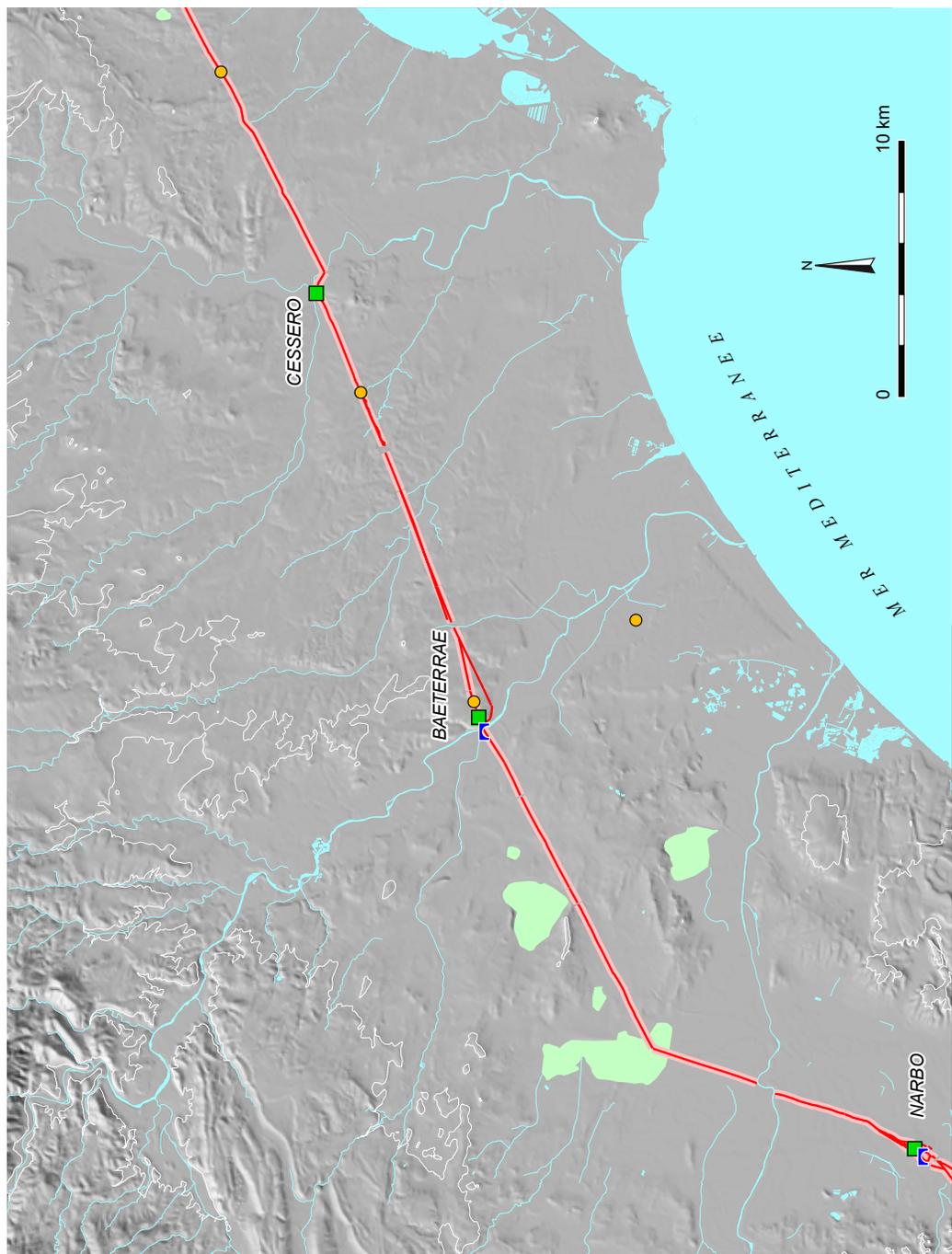
II -Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Nîmes à Castelnau-le-Lez



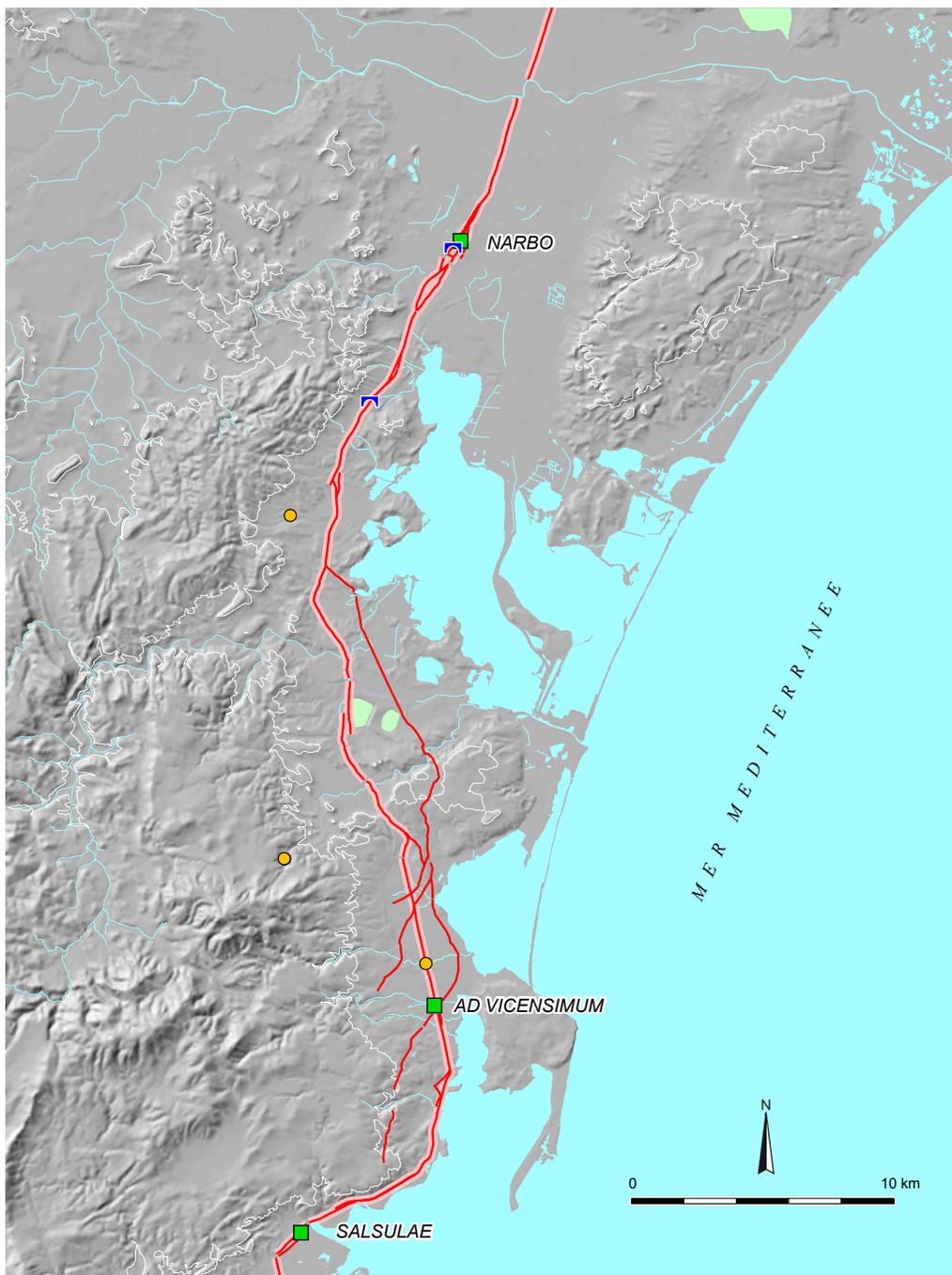
III - Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Castelnu-le-Lez à Saint-Thibery



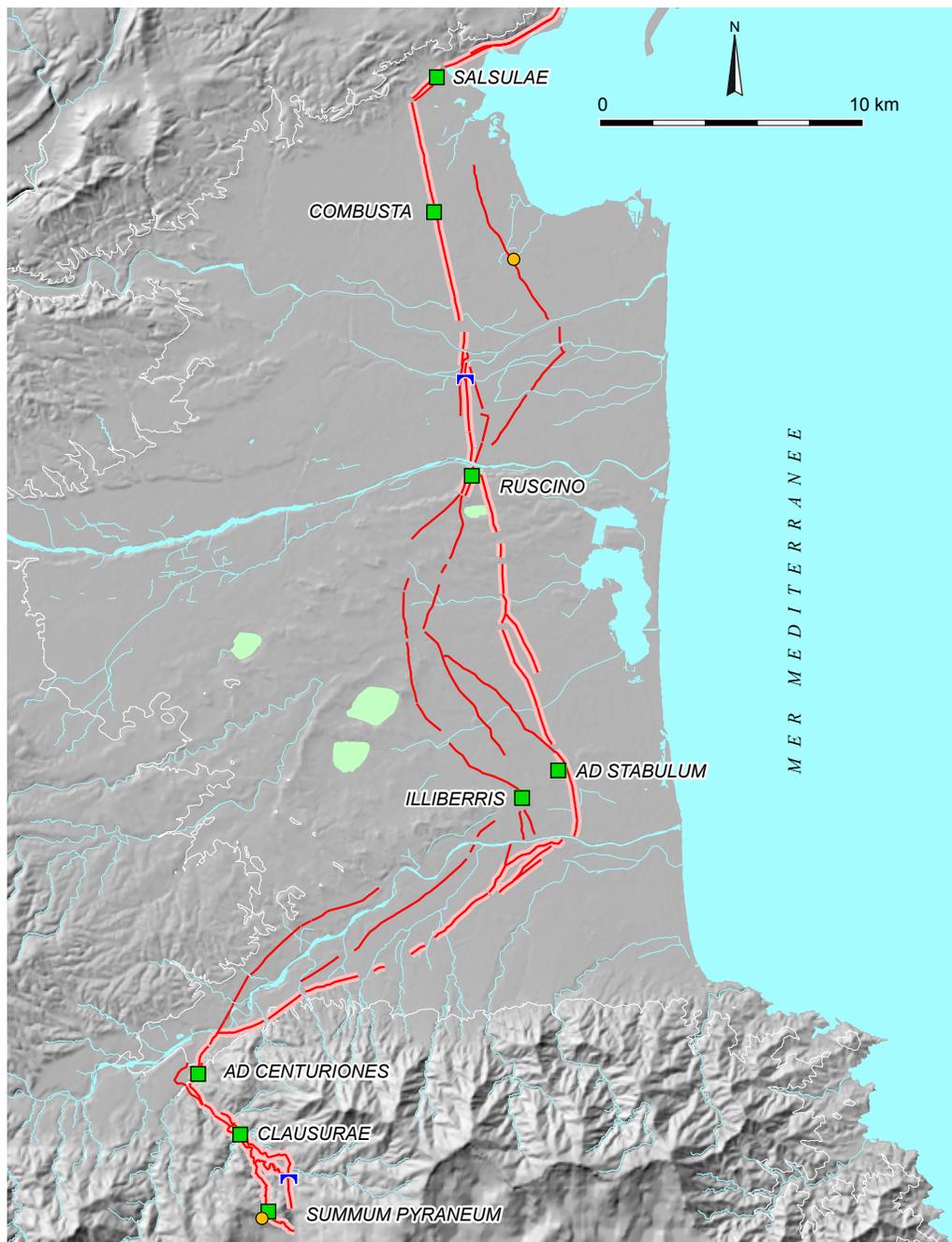
IV – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Saint-Thibery à Narbonne



V – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Narbonne à Salses



VI – Restitution du tracé de la voie Domitienne, de Salses aux Pyrénées



Bibliographie

Arnaud (Pascal), L'origine, la date de rédaction et la diffusion de l'archétype de la Table de Peutinger. *Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France*, 1988 (1990), p. 302-321.
<https://doi.org/10.3406/bsnaf.1990.9424>

Barruol (Guy), Fiches (Jean-Luc), Garmy (Pierre) dir., *Les ponts routiers en Gaule romaine*. Actes du colloque du Pont du Gard, 8-11 octobre 2008, Montpellier, Éditions de l'Association de la Revue Archéologique de Narbonnaise, 2011. 687 p. [*Revue Archéologique de Narbonnaise*, Supplément 41].

Berthelé (Joseph), La voie domitienne d'Ambrussum au Forum Domitii. *Mémoires de la Société Archéologique de Montpellier*, 2^e série, t. 4, fasc. 2, 1910, p. 254-285.

Beauchamp (Céline), Cuvillier (Roméo), La voie Domitienne au sud de Narbonne. *Bulletin de la Société d'Études Scientifiques de l'Aude*, CXII, 2012, p. 43-53.

Bermond (Iouri), Christol (Michel), Feugère (Michel), Pellecuer (Christophe), Sanchez (Corinne), Marinesque (Loupian, Hérault). Un relais routier sur la voie Domitienne. *Gallia*, 73-1, 2016, p. 41-69. <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01845850>

Buonopane (Alfredo), *Inter vias latrones sum passus* [CIL VIII 2728, 18122] : morire lungo le strade romane. In : Basso (Patrizia), Zanini (Enrico) a cura di, *Statio amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*. Oxford, Archaeopress, 2016, p. 39-48.
<https://www.academia.edu/30239433>

Božic (Dragan), Feugère (Michel), Les instruments de l'écriture. *Gallia*, 61, 2004, p. 21-41.
<https://doi.org/10.3406/galia.2004.3185>

Castellvi (Georges), Pezin (Annie), Kotarba (Jérôme), Comps (J.-P.) dir., *Voies romaines du Rhône à l'Ebre : via Domitia et via Augusta*. Paris, Éditions de la Maison des Sciences de l'Homme, 1997. 304 p. [*Documents d'Archéologie Française*, 61].

Castellvi (Georges), Nolla (Josep Maria), Rodà (Isabel) dir., *Le triomphe de Pompée dans les Pyrénées (71 avant J.-C.)*. Col de Panissars : *Le Perthus, Pyrénées-Orientales (France), La Jonquera, Haut Empordan (Espagne)*. Paris, CNRS Éditions. 261 p. [*Gallia*, Supplément 58].

Chevalier (Alain), Le goût des collectionneurs montpelliérains au XVII^e siècle. *Études sur l'Hérault*, 9, 1993, p. 33-38.
<http://www.etudesheraultaises.fr/wp-content/uploads/1993-05-legout-des-collectionneurs-montpelliérains-au-xviiie-siecle.pdf>

Chevallier (Raymond), *Les voies romaines*. Paris, Picard, 1997. 343 p.

Christol (Michel), Landes (Christian), Bornes milliaires et aménagements de la Via Domitia sous l'Empire romain : documents anciens, documents récents, documents nouveaux. *Bulletin de la Société Nationale des Antiquaires de France*, 2006 [2012], p. 136-143.

http://www.persee.fr/doc/bsnaf_0081-1181_2012_num_2006_1_10997

Clément (Pierre-Albert), Peyre (Alain), *La voie Domitienne. De la via domitia aux routes de l'an 2000*. Montpellier, Presses du Languedoc, 1991. 190 p.

Commandré (Isabelle), Le Bloas-Mendiboure (Marie), Turrel (Katia), La voie domitienne au Moyen Âge entre Montpellier et Béziers. In : Delestre (Xavier), Marchési (Henri) éd., *Archéologie des rivages méditerranéens. 50 ans de recherche*. Actes du colloque d'Arles (Bouches-du-Rhône), 28-30 octobre 2009. Paris, Errance, 2010, p. 377-381.

Crogiez-Pétrequin (Sylvie), Les *mansiones* et *mutationes* dans les textes juridiques de l'Antiquité et du Haut Moyen Âge. In : Basso (Patrizia), Zanini (Enrico) a cura di, *Statio amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*. Oxford, Archaeopress, 2016, p. 19-26.

Duval (Paul-Marie), Construction d'une voie romaine d'après les textes antiques. In : *Travaux sur la Gaule (1946-1986)*. Rome, École Française de Rome, 1989, p. 757-764. (Publications de l'École française de Rome, 116).

http://www.persee.fr/doc/efr_0000-0000_1989_ant_116_1_3708

Fiches (Jean-Luc) dir., *L'oppidum d'Ambrussum et son territoire. Fouilles au quartier du Sablas, Villetelle, Hérault (1979-1985)*. Paris, Éditions du CNRS, 1989. 286 p. (Monographie du CRA, 2).

Fiches (Jean-Luc) dir., *Quatre puits de l'agglomération routière gallo-romaine d'Ambrussum (Villetelle - Hérault)*. Montpellier, Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2012. 372 p. (*Revue archéologique de Narbonnaise*, Supplément 42).

Fiches (Jean-Luc), À propos de la politique routière de l'État romain : l'apport des fouilles d'Ambrussum (Villetelle, Hérault). *Gallia*, 73-1, 2016, p. 13-27.

<http://journals.openedition.org/gallia/435>

Gros (Pierre), Les grands travaux comme signe de la puissance de Rome sur les hommes et sur la nature : l'exemple des routes. In : *Las Técnicas y Construcciones de la Ingeniería Romana*. Actas del V Congreso de Obras Públicas Romanas. Córdoba-Baena, 7-9 de octubre de 2010. Madrid, Fundación de la ingeniería técnica de obras públicas, 2010, p. 165-174.

http://www.traianvs.net/pdfs/2010_routes_et_puissance_de_rome.pdf

Kolb (Anne), Communications and Mobility in the Roman Empire. In : Bruun (Christer), Edmondson (Jonathan) éd., *Oxford Handbook of Roman Epigraphy*. Oxford, Oxford University Press, 2014, p. 649-670. <https://www.academia.edu/10339120>

Le Guennec (Marie-Adeline), *Aubergistes et clients. L'accueil mercantile dans l'Occident romain (III^e s. av. J.-C.-IV^e s. apr. J.-C.)*. Rome, École Française de Rome, 2019. 620 p. (Bibliothèque des Écoles françaises d'Athènes et de Rome, 381).

Leveau (Philippe), Reynaud (Patrick), Le bâtiment routier du col de Montgenèvre (Hautes-Alpes) : fouille archéologique et patrimonialisation d'une traversée alpine. *Gallia*, 73-1, 2016, p. 119-132. <http://journals.openedition.org/gallia/506>

Leveau (Philippe), Stations routières, villas et « plurifonctionnalité » des « bâtiments de bord de route ». Apport de quelques opérations d'archéologie préventive. In : Basso (Patrizia), Zanini (Enrico) a cura di, *Statio amoena. Sostare e vivere lungo le strade romane*. Oxford, Archaeopress, 2016, p. 235-246.

Olesti Vila (Oriol), Los instrumentos de escritura y registro en el noreste peninsular en época republicana (s. II-I a.n.e.) como indicadores de romanización. *Palaeohispanica*, 19, 2019, p. 55-79. <https://doi.org/10.36707/palaeohispanica.v0i19.203>

Manniez (Yves), Le petit mobilier lié à la fréquentation des voies dans la cité de Nîmes dans l'Antiquité. In : Raynaud (Claude) éd., *Voies, réseaux, paysages en Gaule*. Actes du colloque en hommage à Jean-Luc Fiches, Pont-du-Gard, 2016. Montpellier, Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2020, p. 375-380. (*Revue archéologique de Narbonnaise*, Supplément 49).

Michelozzi (André), *La Voie Domitienne, entre Beaucaire et Nîmes*. Beaucaire, Editions de la Société Historique et Archéologique de Beaucaire, 2002. 39 p.

Molin (Michel), Circulation, transports et déplacements en Europe occidentale (II^e s. av. J.-C – II^e s. apr. J.-C.) : données indigènes et apports romains. *Pallas*, 80, 2009, p. 205-221. <http://journals.openedition.org/pallas/1814>

Monteil (Martial), Arriver à Nîmes par la voie Domitienne au temps des Césars. In : Bats (Michel), Dedet (Bernard), Garmy (Pierre), Janin (Thierry), Raynaud (Claude), Schwaller (Martine) éd., *Peuples et territoires en Gaule méridionale. Hommages à Guy Barruol*. Montpellier, Éditions de l'association de la Revue Archéologique de Narbonnaise, 2003, p. 83-93. (*Revue Archéologique de Narbonnaise*, Supplément 35).

Moreno Gallo (Isaac), *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. S.l., Ministerio de Fomento, 2004. 241 p.
<http://www.traianvs.net/viasromanas/viasromanas.pdf>

Raynaud (Claude) éd., *Voies, réseaux, paysages en Gaule*. Actes du colloque en hommage à Jean-Luc Fiches, Pont-du-Gard, 2016. Montpellier, Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2020. 531 p. (*Revue archéologique de Narbonnaise*, Supplément 49).

Rico (Christian), Les routes transpyrénéennes : le trait d'union. In : *Pyénées romaines : Essai sur un pays de frontière (III^e siècle av. J.-C. - IV^e siècle ap. J.-C.)* [en ligne]. Madrid, Casa de Velázquez, 1997 [généré le 16 novembre 2019].
Disponible sur Internet : <http://books.openedition.org/cvz/2467>

Robert (Sandrine), De la route-monument au réseau routier. *Les Nouvelles de l'Archéologie*, 115, mars 2009, p. 8-12.
<https://journals.openedition.org/nda/631>

Robert (Sandrine), Vers un nouveau modèle analytique en archéologie routière. In : Raynaud (Claude) éd., *Voies, réseaux, paysages en Gaule*. Actes du colloque en hommage à Jean-Luc Fiches, Pont-du-Gard, 2016. Montpellier, Éditions de l'Association de la Revue archéologique de Narbonnaise, 2020, p. 477-488. (*Revue archéologique de Narbonnaise*, Supplément 49).

Sillières (Pierre), La *vehiculatio* (ou *cursus publicus*) et les *militares viae*. Le contrôle politique et administratif de l'empire par Auguste. *Studia historica : Historia antiqua*, 32, 2014, p. 123-141.
<http://revistas.usal.es/index.php/0213-2052/article/viewFile/12616/12929>

Sillières (Pierre), De Polybe, III, 39 aux Gobelets de Vicarello : les voies de l'Ebre au Rhône à l'époque républicaine. In : Bats (Michel), Dedet (Bernard), Garmy (Pierre), Janin (Thierry), Raynaud (Claude), Schwaller (Martine) éd., *Peuples et territoires en Gaule méridionale. Hommages à Guy Barrauol*. Montpellier, Éditions de l'association de la Revue Archéologique de Narbonnaise, 2003, p. 121-127. (*Revue Archéologique de Narbonnaise*, Supplément 35).

Ouvrage publié par la Direction
régionale des affaires culturelles
(DRAC) Occitanie

Service régional de l'Archéologie
(SRA)

Hôtel de Grave

5 rue de la Salle l'Évêque
CS 49020

34967 Montpellier Cedex 2

Tél. 04 67 02 32 00

Hôtel Saint-Jean

32 rue de la Dalbade - BP 811

31080 Toulouse cedex 6

Directeur de la publication

Michel Roussel,
directeur régional
des affaires culturelles

Rédacteur en chef

Didier Delhoume,
conservateur régional
de l'Archéologie

Coordination scientifique

Cyril Montoya,
conservateur régional
de l'Archéologie adjoint

Coordination éditoriale

Marion Audoly,
conservatrice du patrimoine,
responsable des collections

Graphisme

Charlotte Devanz

Fabrication

Printteam, Nîmes

Achévé d'imprimer

octobre 2020

Dépôt légal

novembre 2020

ISBN n° 978-2-11-155549-5

Crédits des figures

[page 4, haut] Sélim Benalioua, Sète Agglopolé Méditerranée [page 4, bas] Prospection Michel Passelac - Michel Dauzat du 04/06/1989. Cliché n° 890937 [page 6] Musée Fabre, Montpellier Méditerranée Métropole, photographie Frédéric Jaulmes, reproduction interdite sans autorisation [page 8] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.1] Marc Lugand, ArcheOfactory [fig.2] Isabelle Daveau, sources : PCR ValLez, Patriarche, RGEALTI_1M@, ©IGN 2018 [fig.3] Julie Grimaud, Inrap. Fouille préventive Antoine Ratsimba, Inrap [fig.4] Charles Parisot-Sillon [fig.5] d'après Konrad Miller 1887-1888 [fig.6] Mario Marco, site archéologique Lattara - musée Henri Prades, Montpellier Méditerranée Métropole [fig.7] Arnau Spàni, © NarboVia [fig.8] Mario Marco, site archéologique Lattara - musée Henri Prades, Montpellier Méditerranée Métropole [fig.9] © Collection des musées de Béziers [fig.10] Josette Clier, DRAC Occitanie, Conservation régionale des Monuments historiques [fig.11] © Collection des musées de Béziers [fig.12] Mario Marco, site archéologique Lattara - musée Henri Prades, Montpellier Méditerranée Métropole [fig.13] Martial Monteil, Université de Nantes, carte complétée par Christophe Pellecuer [fig.14] Passé Simple/Département des Pyrénées-Orientales [fig.15] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.16] DRAC Occitanie - Archives Service Régional de l'Archéologie [fig.17] Alain Peyre, DRAC Occitanie - Archives Service Régional de l'Archéologie [fig.18] Martial Monteil, Université de Nantes, Michel Olive, DRAC Paca-SRA ; Iouri Bermond, DRAC Occitanie-SRA [fig.19] E. Sagetat-Basseuil, Inrap [fig.20] A. Desfonds. Fouille préventive Gilles Leroux, Inrap [fig.21] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.22] Sélim Benalioua, Sète Agglopolé Méditerranée [fig.23] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.24] Vincent Lauras, GlobDrone [fig.25] Jérôme Kotarba, Inrap/programme Enllaç [fig.26] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140. Fond cartographique BD-Carthage [fig.27] Jean-Louis Paillet, IRAA-Cnrs [fig.28] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.29] Jean-Pierre Comps [fig.30] Olivier Ginouvez, Inrap [fig.31] Collection particulière [fig.32] Jean-Luc Fiches, Véronique Mathieu, ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.33] Ville de Nîmes, dessin Jean-Claude Golvin [fig.34] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.35] Sélim Benalioua, Sète Agglopolé Méditerranée [fig.36] Sélim Benalioua, Sète Agglopolé Méditerranée [fig.37] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.38] Séverine Sanz, ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.39] Christian Hussy, DRAC Paca-Service Régional de l'Archéologie [fig.40] Maxime Scrinzi, Mosaïques Archéologie sarl - Associé ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.41] PhotoVideoAerienne34 [fig.42] Art du Petit, 2017. Site archéologique Lattara - Musée Henri Prades, Montpellier Méditerranée Métropole [fig.43] Hervé Pomarèdes, Robert Thernot, Inrap [fig.44] Mario Marco, Site archéologique Lattara - Musée Henri Prades, Montpellier Méditerranée Métropole [fig.45] Corinne Sanchez, ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.46] Raphaël Campillo et Jean-Paul Guillaumet [fig.47] Rémi Bénali, Musée départemental Arles antique [fig.48] Michel Feugère, Laboratoire ArAr, Maison de l'Orient et de la Méditerranée, Lyon [fig.49] Élodie Paris, Associée ASM-Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140 [fig.50-53] Raphaël Campillo [fig.54] Céline Jandot, Inrap/programme Enllaç [fig.55] Céline Jandot, Inrap/programme Enllaç [fig.56] Mathieu Ott et Frédérique Robin, Inrap [fig.57] DRAC Occitanie - Archives Service Régional de l'Archéologie [fig.58] Christophe Pellecuer, d'après Sandrine Robert et Laurent Costa [Planches hors texte] Iouri Bermond, DRAC Occitanie, Service régional de l'archéologie - ASM - Archéologie des Sociétés Méditerranéennes, UMR 5140

Remerciements

Les auteurs tiennent à remercier toutes les institutions et les personnes qui ont permis la réalisation de cette exposition et du présent ouvrage, en particulier l'équipe du site archéologique Lattara Musée Henri Prades [Aurelie D'Hers, Florence Millet, Mario Marco], le Musée départemental Arles antique [Artes], le Musée de la Poste [Paris], le Centre de recherches archéologiques Rémy Marichal - oppidum de Ruscino [Perpignan], la bibliothèque Inguimbertaine [Carpentras], la médiathèque centrale Émile Zola [Montpellier], le Musée de la Romanité [Nîmes], le Musée de Béziers, le Musée Fabre [Montpellier], Villa Loupian, la famille Bénédite [Villetelle], William Brocq [NarboVia], Jean-Pierre Comps [AAPO], Jean-Claude Golvin, Charles Parisot-Sillon, Olivier Passarius [Service archéologique départemental des Pyrénées-Orientales], la Société Passé Simple, Valérie Bel [Inrap - ASM TeSAM], Isabelle Daveau [Inrap - ASM TeSAM], Olivier Ginouvez [Inrap - ASM TeSAM], Jérôme Kotarba [Inrap], Gilles Leroux [Inrap Grand Ouest], Yves Manniez [Inrap - ASM TP2C], Mathieu Ott [Inrap - ASM TeSAM], Antoine Ratsimba [Inrap - ASM SPP], Elsa Sagetat-Basseuil [Inrap - IRAA], Pierre Séjalon [Inrap - ASM TeSAM], Véronique Lallemand, Jean-Louis Vayssettes, Nolwenn Vialatte [DRAC - SRA].

monuments objets

Édités par la direction régionale des affaires culturelles Occitanie, les ouvrages de la collection « Duo » proposent au public de découvrir des chantiers de restauration du patrimoine monumental et mobilier, des sites archéologiques, des édifices labellisés « Architecture contemporaine remarquable » ou encore des immeubles et objets d'art protégés au titre des monuments historiques, dans l'ensemble de la région.

La voie Domitienne est créée dès la conquête de la future Narbonnaise. Cette route stratégique qui relie l'Italie à l'Espagne sous domination romaine depuis la fin des guerres puniques est aménagée en effet en 118 avant J.-C par le consul *Cneus Domitius Ahenobarbus*. La reconnaissance de son tracé a intéressé les érudits depuis le XVII^e siècle et grâce à l'archéologie moderne, on connaît mieux les vestiges de l'axe viaire, son mode de construction, son impact sur les paysages parcourus ainsi que l'attractivité économique de cette *via publica*. Plus de vingt ans après la parution du dernier ouvrage de synthèse, la documentation tirée des fouilles archéologiques récentes permet de mieux comprendre comment les concepteurs de la voie ont adapté leur ouvrage à la grande diversité de la plaine languedocienne, dotée d'un réseau complexe de cours d'eau à franchir, à la traversée des centres urbains, comme à la difficulté du passage des Pyrénées. Les relais routiers constituent un équipement indispensable pour la mise en service de la voie. Leur étude apporte de nombreuses informations sur les voyageurs et les conditions de déplacement à l'époque antique. Le mobilier découvert nous éclaire sur les services offerts lors de l'étape, sur la restauration dans ces auberges de bord de route ou sur les activités commerciales et administratives pratiquées.

Ouvrage réalisé pour l'exposition *En route ! La voie Domitienne du Rhône aux Pyrénées*, coproduite par Montpellier Méditerranée Métropole — site archéologique Lattara – Musée Henri Prades et la DRAC Occitanie, Service régional de l'Archeologie (14 novembre 2020 au 3 mai 2021).