

## LA VIA DOMITIA, UNE VOIE ANTIQUE A DECOUVRIR

12.04.2016 - la poste et les aires d'autoroutes.

**LA VOIE DOMITIENNE, UNE VOIE ANTIQUE A DECOUVRIR.** La Culturothèque &ndash; mardi 12 avril 2016 - Michèle

Aujourd'hui je vous propose de voyager sur la Voie Domitienne. Vous connaissez bien cette voie, puisque à l'occasion de randonnées ou de balades nous y faisons référence ou même, quelquefois il nous arrive d'en parcourir un tronçon à pied ou même en voiture. Pourquoi tracer une voie de circulation ? C'est quoi la voie Domitienne ? Jusqu'à la civilisation romaine, les chemins et la plupart des itinéraires ne pouvaient pas tolérer un trafic intensif et encore moins l'acheminement de troupes de soldats. Les sentiers étaient accessibles aux marcheurs et on peut considérer que la charge d'un homme, en moyenne, n'excédait pas 30 kg. Les sentiers étaient la forme la plus primitive de la route qui ne demandaient aucun travaux de création, ni connaissances techniques puisqu'ils se forment de façon naturelle et ne demandent aucun entretien. Bien sûr c'est la sédentarisation des hommes, il y a plus de 10 000 ans, qui fait s'installer la fréquentation du même itinéraire jusqu'à créer un sentier. Puis les hommes ont développé le troc, le commerce et les sentiers ont été fréquentés par plusieurs hommes, ils sont devenus des pistes où plusieurs pouvaient circuler de front, ou simplement se croiser. L'invention du bât, environ 3000 ans av. J.-C. commence à rendre nécessaire le percement de voies praticables par des bêtes de somme et par la même occasion détermine l'essor des échanges par Terre. Un âne, est en effet capable de porter tout seul à peu près 100 kg (3 hommes) et un mulet presque le double. C'est la naissance de voies de communications où circulent les caravanes de marchands comme on peut imaginer les caravanes célèbres, plutôt à dos de chameaux, comme la route de la soie &hellip; Le premier véhicule utilisé pour les transports a été le traîneau, puis le traîneau plus facile à faire glisser sur des surfaces lisses comme la neige ou la glace. Il a été inventé vers 5000 ans av. J. &ndash;C. On situe l'invention de la roue au IV<sup>e</sup> millénaire av. J. &ndash;C.. Les premières roues auraient été utilisées pour la poterie et puis on en aurait attaché aux traîneaux pour éviter le frottement. Ce sont nos ancêtres Gaulois, les Celtes, qui ont introduit cette innovation à peu près 4000 ans av. J.-C. dans notre région. La roue a révolutionné le transport. En effet, un char à deux roues tiré par un mulet a pu doubler la charge de celui-ci, puis on a attelé deux bêtes, et puis 4 multipliant ainsi la charge. Les chars se sont développés, eux vers 2500 av. J.-C., uniquement adaptés aux boeufs, il faudra presque attendre 2000 ans de plus pour avoir des chars plus légers, avec seulement deux roues, adaptés aux chevaux, avec aussi les harnais qui permettaient une meilleure utilisation des chevaux pour le transport de marchandises. C'est cette innovation qui a eu pour conséquence de créer des réseaux routiers. En effet, l'utilisation des animaux de trait, du traîneau, du traîneau, puis des chars ont conduit à une évolution des chemins : il a fallu les aménager. La plus ancienne route aménagée de l'histoire serait en Angleterre, longue de 139 kms, elle a été construite il y a 5000 ans et évitait les rivières et les collines : La Ridgeway. Les premières rues pavées de pierres ont été aménagées aux alentours de 4000 ans av. J. &ndash;C. pour la civilisation de l'Indus (routes Harappéennes[1]). Effectivement pour aller d'un point à un autre, il faut traverser des rivières, des étangs, des cols de montagnes, monter ou descendre des pentes, et puis &hellip; changer de roues lorsqu'elles sont cassées, nourrir les boeufs, les mules, les chevaux, changer les chevaux de selle, il faut encore dormir, se restaurer &hellip;. Les romains ont développé le premier grand réseau routier, la plupart du temps les travaux routiers servaient à occuper les légions en temps de paix, et de plus ils se faisaient aider par les autochtones... Comme vous le savez, le pouvoir romain était fort hiérarchisé et il régnait autoritairement sur les provinces et les colonies. Les aménageurs étaient donc jamais paralysés par des contraintes foncières ce qui engendrait des procédures d'expropriation rapides. Ils pouvaient ainsi percer des routes rectilignes reliant les unes aux autres les principales cités. En 6<sup>e</sup> siècles (de 400 av. J.-C. à 200 ap. J.-C) les romains ont implanté en Europe, en Asie et en Afrique du Nord une toile de voies longues au total de plus de cent mille kms. La route romaine est une chaussée qui repose sur des fondations faites de matériaux stables et résistants, souvent recouvertes par de larges dalles. Les voies romaines, contrairement aux idées reçues ne sont pas pavées, elles le sont uniquement à l'entrée et à l'intérieur des villes où si c'est nécessaire pour la sécurité de la circulation. Les romains avaient hérité du savoir des savants grecs et carthaginois et leurs ingénieurs étaient passés maîtres dans l'utilisation et la mise au point d'instruments scientifiques comme le chorabate qui était un imposant niveau à eau pour les visées horizontales indispensables en matière de dénivelé, la groma, qui était une sorte de croix pivotante avec un fil à plomb à l'extrémité de chacun de ses quatre bras pour les visées angulaires. La voie Domitienne. Comment définir la voie Domitia par rapport aux autres voies romaines ? La première mention se trouve dans un texte, le Pro Fonteio, un plaidoyer de Cicéron daté de 70 av. J.-C. : Dans une affaire de corruption, le grand avocat, défendait le préteur Marcus Fonteius qui avait gouverné de 74 à 72 av. J.-C. le territoire qu'on appelait alors la Gaule Transalpine. Les populations occupées reprochaient, entre autres exactions, au représentant de Rome d'avoir touché des pots-de-vin lors de travaux de réfection effectués sur la Via Domitia. Après ce plaidoyer de Cicéron, d'autres très nombreux textes font mention de la Via Domitia. Son nom vient du proconsul Gnaeus Domitius. D'une famille des Domitii d'origine plébéienne de Rome, qui a fourni un grand nombre de consuls et de magistrats à la république, Gnaeus Domitius était de la branche Ahenobarbus (Barbe airain ou barbe rousse, dont le nom viendrait d'un certain L. Domitius qui a eue sa barbe changée de noire en rousse d'un seul coup !). Né en 160 av. J.-C. il a été élu en 122 av. J.C. consul plébéien car dans sa famille, de nombreux militaires avaient contribué à la conquête de la Gaule transalpine grâce à leurs compétences militaires et lui-même a aidé Caius Sextius Calvinus dans sa lutte contre la confédération salyenne[2]. En 120 av. J.C., il est nommé proconsul en Gaule transalpine et doit réaliser une voie militaire de la Gaule cisalpine vers l'Ibérie romaine en continuant la colonisation et la pacification de ce territoire qui présente un riche potentiel pour les romains. A 40 ans, il est donc accompagné d'une foule d'arpenteurs, de géomètres,

« ingénieurs, architectes et repart en campagne avec ses légions. Il choisit de privilégier la sécurité et la facilité de transport. Il retrouve le chemin emprunté un siècle plus tôt par Hannibal et son armée de 60 000 hommes et de ses 37 éléphants. Mais, selon la légende et certains historiens grecs et gréco-romains, dont le « pseudo-Aristote » (entre -300 et -200), au chapitre LXXXV de son ouvrage intitulé *Demirabilis auscultationibus*, rapporte que depuis de nombreuses années un chemin désigné sous le nom « Hérakléen » conduisait chez les Celtes et les Ibères, et que cette voie était empruntée à la fois par les Grecs et par les indigènes. De Rome il gagne Turin, passe par le col du Montgenèvre (nommé à l'époque Summae Alpes) puis emprunte la vallée de la Durance par Gap, Sisteron, franchit le Rhône au niveau de Beaucaire/Arles puis traverse la plaine du Languedoc et atteint le col du Perthus (nommé Summum Pyrenaeum). Domitius termine ses travaux autour de 117 av. J.-C. sans trouver de résistance de la plupart des chefs de tribus locaux. Il minimise le nombre d'ouvrages d'art, essaie de passer à gué la plupart du temps. Le trajet choisi n'est pas le plus court mais c'est le plus sûr. Il a évité la côte et ses tribus hostiles. La voie, de 338 miles, soit plus de 500 km, sera entretenue tout au long de l'empire romain, et, même on peut dire qu'elle est toujours car de nombreux tronçons de nos routes actuelles sont sur le tracé de la voie Domitienne antique. La voie Domitienne est aujourd'hui définie par deux éléments : Le premier ce sont les « gobelets de Vicarello ». Vicarello une station thermale romaine. En 1852, on a découvert dans la boue qui recouvrait l'antique Aquae Apollinaires, trois gobelets. Un autre a été retrouvé en 1863. Ces timbales, qu'on appelle aussi « vases apollinaires » ont la particularité d'être en forme de borne milliaire, elles sont cylindriques et en fait servaient aux curistes fortunés venus prendre les eaux (de nos jours on vend encore, dans les villes thermales, des gobelets décorés pour aller boire aux sources). Leur décor est organisé en quatre panneaux verticaux à l'intérieur desquels sont gravés tous les relais routiers entre Cadix et Rome, et mieux encore, à la suite de chaque nom figure la distance en milles qu'il fallait parcourir jusqu'à l'étape suivante. Ces gobelets sont datés de 31-14 av. J. &ndash;C. et ils représentent le plus ancien itinéraire jamais décrit d'une façon aussi détaillée. De plus, les noms gravés sur les timbales étaient les noms utilisés à ce moment là, c'est-à-dire à l'époque où la voie Domitia était utilisée par les romains et livrée avec chacune des étapes du début de notre ère, depuis les Pyrénées jusqu'aux Alpes. Le deuxième c'est la Table de Peutinger. On peut penser que les romains ont aussi été les précurseurs en matière de cartes routières. Ils s'appelaient « itinerae pictae » (itinéraires peints). L'historien Végèce (fin du IV<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.) dans son *Epitômée*[3] des choses militaires (III.6) nous dit « un commandant doit avant tout posséder des itinéraires peints de toutes les régions où il conduit une guerre avec non seulement les distances en pas entre les différents lieux mais aussi l'état et la qualité de la voirie ». La Table de Peutinger est le seul itinéraire peint qui nous est parvenu, mais elle n'a pas la valeur des gobelets de Vicarello car l'exemplaire connu est une copie de copies. L'idée d'en faire un guide routier à emporter se situerait au III<sup>e</sup> siècle après J.C. Les voies auraient été reproduites sur un rouleau de parchemin de 6.80 m de long et de 0.34 m de haut. Cet ancêtre de notre carte de randonnée avait elle aussi ses codes : le vert pour les fleuves et les mers, route pour les routes, jaune ou marron pour les montagnes. Comme les gobelets de Vicarello, elle mentionnait les étapes et les distances qui les séparaient, mais aussi les différents fleuves, leurs affluents, les chaînes de montagne ainsi que le nom des peuples qui occupaient la région. Il y avait également des symboles comme des tours qui représentaient une porte fortifiée d'une ville avec des remparts, un bâtiment rectangulaire à portiques avec une cour centrale qui annonçait une « spa », c'est-à-dire une station thermale. La plus ancienne copie de la Table de Peutinger a été confectionnée par un moine de Colmar en 1265 (son nom vient d'une deuxième copie, que l'on peut voir à la Hofbibliothek de Vienne, qu'un historien Allemand, Konrad Celtès, avait eue en sa possession et qui a été léguée par testament en 1508 à un antiquaire allemand du nom de Konrad Peutinger. C'est ce nom qui est resté du fait qu'il a fait éditer en série en 1598 par un imprimeur d'Anvers). Voilà donc les deux éléments sur lesquels les historiens établissent le tracé de la voie Domitienne. On peut aussi citer l'itinéraire d'Antonin daté du règne de Dioclétien (284-305 ap. &ndash;J.-C.) qui a été rédigé pour la collecte et le convoyage de l'annonne[4], mais la liste des étapes est moins fiable que les gobelets de Vicarello car il ne reste que des copies de reproductions du manuscrit de base, ainsi que l'itinéraire de Bordeaux à Jérusalem écrit sur un carnet par un pèlerin entre 333 et 337. Avec les « gobelets de Vicarello » et la Table de Peutinger on peut positionner les étapes antiques de la Via Domitia mais aussi on peut identifier avec les bornes milliaires. Avec les nombreuses bornes milliaires retrouvées entre les Pyrénées et les Alpes on peut dire que c'était la voie la plus riche de tout l'empire. Elles étaient appelées milliaires parce qu'elles étaient implantées tous les mille pas, ce qui correspond à 1481,50 m. C'est un Beaucairois, Le Chevalier de Virgile qui découvre la longueur du mille romain en mesurant la distance entre les bornes restées en place sur le plateau entre Beaucaire et Jonquières St Vincent. Sauriez vous mesurer un mille romain ? Pour compter un mille romain, il faut en fait compter mille fois un double pas, soit 1.48 m, et puis, si vous vous y amusez, il y a une différence que vous partiez du pied droit ou du pied gauche ! Sur le plateau de Beaucaire, le tronçon de la voie Domitia est classé Bâtiment Historique, en effet c'est le seul tronçon qui comprend à peu près 6 000 m, avec des milliaires installées à leur endroit d'origine. En général les bornes comprenaient un chiffre gravé, c'était la distance à parcourir pour rejoindre une des étapes les plus importantes (Nîmes, Narbonne), et aussi les inscriptions informaient des réfections de la voie. En effet, lorsqu'on renouvait la voie (on connaît 9 rénovations importantes), on rajoutait une borne. Ainsi à Beaucaire, sur le XIII<sup>e</sup> milliaire on peut trouver côte à côte un milliaire d'Auguste (3 à 1 av.J.-C.), un de Tibère (31-32) un de Claude (41) et un d'Antonin le Pieux (141). La voie était équipée, comme aujourd'hui nos autoroutes, d'aires de repos. Il y avait la mutatio. C'est une halte-relais répartie tous les 10 à 15 km pour se reposer, mais on pouvait aussi changer son cheval. Les mansiones, (la mansio) toutes les trois mutationes, c'est-à-dire distantes d'environ 30 à 50 km. Tenues par le caupo, la mansio est un lieu d'étape où l'on pouvait se restaurer dans une auberge, y passer la nuit aussi, ainsi

un service d'écuries (le stabulum) où les animaux pouvaient se reposer, trouver à manger, il y avait un maréchal-ferrant et même un charron pour réparer ou entretenir les véhicules. En parallèle de l'auberge on trouvait les horrea (un horréum). C'était un service administratif avec des entrepôts pour le blé de l'annonne et aussi pour des marchandises destinées à Rome. Bien sûr il y avait une auberge et un service pour les animaux et véhicules. De nombreux écrits mentionnent que ces tabernae (une taberna) avaient quelquefois mauvaise réputation et le voyageur préférait camper à proximité, il utilisait le deversorium (logement public pour les riches) ou se faisait inviter par lettre d'introduction en pratiquant l'hospitium (l'hospitalité). Pour se mettre sous la protection des dieux tutélaires, les voyageurs trouvaient régulièrement le long des voies romaines des lieux cultuels, temples ou fanum. Le plus souvent ils sollicitaient Mercure, dieu du commerce et des voyageurs, Diane gardienne des routes, ou des divinités locales. On y faisait des offrandes en monnaie ou par des ex-votos, ou des sacrifices. Tout au long de leur périple les voyageurs pouvaient apercevoir des mausolées et des trophées érigés à la gloire de leurs donateurs, ils soient empereurs ou riches héritiers. On a visité le trophée d'Auguste à la Turbie, le mausolée des Jules à Glanum, la Tour Magne à Nîmes&hellip; par exemple. Il y en avait un à Beaucaire. Il se trouvait à l'emplacement du château actuel, on peut encore voir les fondations. Le voyageur quelquefois devait pouvoir laisser passer les légions, qui bien sûr étaient prioritaires comme également l'était le cursus publicus. Le cursus publicus, appelé aussi vehiculatio est le service de la poste de l'empire qui assurait les échanges officiels et administratifs. Ce service a été organisé sous Auguste « pour que l'empire puisse fonctionner plus vite lui annoncer et lui faire connaître ce qui se passait dans chaque province, il fit placer de distance en distance sur les routes stratégiques, d'abord les jeunes gens à de faibles intervalles, puis des voitures. Le second procédé lui parut plus pratique, parce que le même porteur de dépêche faisant tout le trajet, on peut en outre l'interroger en cas de besoin. » (Suétone - La vie des douze Césars, Auguste XLIX). Ce cursus publicus a pris beaucoup d'ampleur. Il était sous le compte des finances impériales et l'empereur Hadrien (117-138) avait confié la gestion du cursus publicus à un fonctionnaire impérial spécial, le praefectus vehiculorum, ou le vehiculis, de rang équestre placé sous les ordres du préfet du prétoire. L'entretien des gîtes et des postes était à la charge des municipalités mais c'est l'état romain qui finançait par l'impôt le matériel, le remplacement des bêtes et les fonctionnaires qui gèrent ensemble, dont les frumentarii (fournisseurs de grains) les agentes in rebus (actifs en affaires) les veredarii (coursiers) et notarii (secrétaires). Au début du IIIe siècle, l'empereur Septime Sévère étend l'activité du cursus publicus à l'annonne militaire, c'est-à-dire au ravitaillement des armées, avec la possibilité de réquisitionner des animaux de traits ou mobiliser des hommes si besoin. Il permettait d'acheminer les correspondances d'Etat, des personnalités officielles et des impôts perçus par seulement les fonctionnaires avaient leur « diplôme », c'est-à-dire un ordre de mission. Les véhicules du cursus publicus parcouraient en moyenne 75 km par jour (en 1550, le même service avait une moyenne de 45 km maximum). Les particuliers ne pouvaient en faire usage que si ils avaient une autorisation écrite, mais la plèbe utilise des connaissances pour faire acheminer son courrier ou ses colis. Le cursus publicus avait également mis en place un système d'espionnage centralisé. Sous Dioclétien et Constantin 1er, au IVe siècle, les plaintes concernant les fraudes sont importantes, elles seront limitées par des mesures ponctuelles (limitation des ordres de mission accordés, suppression des réquisitions arbitraires en précisant pour chaque poste de fonctionnaire le nombre de missions annuelles auquel il avait droit). Mais, malgré ces problèmes le cursus publicus était très efficace et permettait l'acheminement de l'annonne militaire comme par exemple en transportant du ravitaillement aux Wisigoths, ceci permettant aux romains de les cantonner en Aquitaine. Le cursus publicus s'est dissous à la fin de l'Empire d'Occident. La via Domitia, marque encore aujourd'hui notre paysage, certaines étapes qui ont été établies par les romains sont toujours d'actualité. On peut prendre par exemple les 5 villes citées sur les gobelets de Vicarello comme Gérone, Perpignan, Nîmes, Gap et Suze qui sont pérennisées comme chefs lieux de province ou de département et les autres qui sont devenues florissantes : Narbonne, Béziers, Arles, Cavaillon, Apt, Sisteron, Briançon, et d'autres comme Caldas de Malavella, Saint-Thibéry, Castelnau-le-Lez, Beaucaire, Saint-Rémy de Provence, Céreste, le Monétier-Allemont, Chorges, Embrun, Montgenèvre, villes qui remontent à la construction de la voie Domitia. Le tracé de la voie Domitienne a inspiré nos concepteurs d'autoroute ou de route, par exemple l'A9 du Perthus jusqu'à Nîmes est parallèle la voie Antique, d'ailleurs il y a de nombreux panneaux qui y font référence, c'est pareil pour l'A 51 entre Lurs et Gap&hellip; C'est donc tout naturellement que je vous invite à un petit voyage en image sur la voie Domitia aujourd'hui&hellip;

[1] - civilisation de l'Indus. [2] - dont la capitale était Entremont qui a été remplacée par la colonie romaine Aquae Sextiae [3] - condensé des choses militaires [4] - impôt en grain