

LE RÉSEAU VIAIRE ANTIQUE

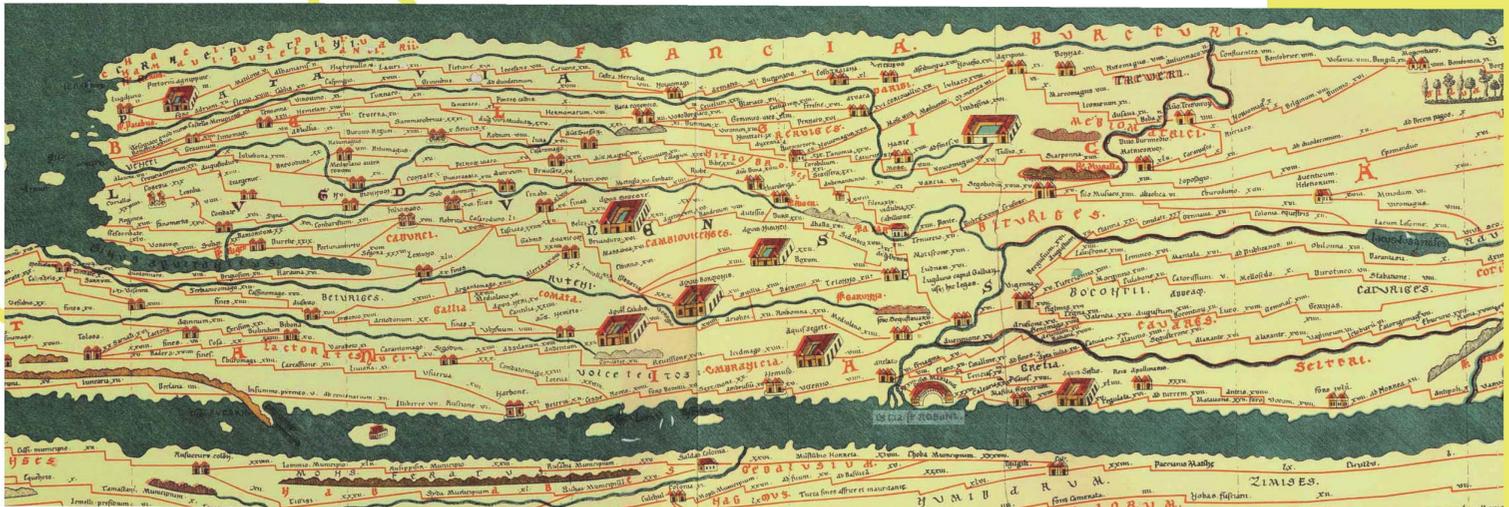
Pour transporter leurs légions, assurer les nécessités de la vie administrative et les va-et-vient des marchandises, les Romains connectent les provinces conquises aux grandes routes d'Italie. Reprenant des routes gauloises préexistantes à la conquête et héritées de chemins préhistoriques, ils établissent un important réseau viaire.

Carte des voies romaines au II^e s. ap. J.-C.



Le grand général romain Agrippa, vainqueur des guerres civiles et gendre d'Auguste, poursuit la vaste entreprise de réorganisation de la Gaule lancée par César : le programme d'aménagement routier est entrepris en 20-18 av. J.-C.

« Comme la ville de Lugdunum s'élève au centre même de la Gaule et que, par sa situation au confluent de deux grands fleuves et à proximité des différentes parties de la contrée, elle en est pour ainsi dire l'acropole ou la citadelle, Agrippa l'a choisie pour en faire le point de départ des grands chemins de la Gaule, lesquels sont au nombre de quatre et aboutissent, le premier, chez les Santons et en Aquitaine, le second au Rhin, le troisième à l'Océan et le quatrième dans la Narbonnaise et à la côte massaliotique » (Strabon, Géographie, IV, 6, 11).



Carte itinéraire du monde romain, la Table de Peutinger représente les principales routes et villes de l'empire. Ce manuscrit conservé à la Bibliothèque Nationale de Vienne (Autriche), long de 7 m et haut de 0,34 m, est une reproduction du XIII^e siècle d'une carte antique, probablement la carte dressée par Agrippa et gravée dans son portique à Rome © droits réservés.

À partir de Lugdunum, carrefour ancestral de voies de communication devenu capitale de la Gaule et plaque tournante du système, ce réseau routier est constitué à l'époque d'Auguste par les quatre voies d'Aquitaine, du Rhin, de l'Océan et de Narbonnaise. Il est complété sur la rive gauche du Rhône, peut-être au début du règne de Claude (41-54 ap. J.-C.), par la voie d'Italie et le *compendium* (raccourci) Lyon-Vienne. La construction du réseau routier se poursuit pendant tout le I^{er} siècle.



Carte des tronçons de voies en place découverts à Lyon © SAVL.

À l'intérieur de la ville, les voies d'accès se prolongent par un réseau de rues.

Sur le site de la colonie (plateau de la Sarra), l'orientation suit celle du *decumanus maximus* (rue Roger Radisson).

Dans le secteur du Verbe Incarné, le réseau des *decumani* (rues est-ouest) et des *cardines* (rues nord-sud) dessine un maillage urbain constitué d'îlots carrés, de 120 pieds de côté (environ 36 m). La largeur des rues est de 30, 40 ou 60 pieds (environ 9, 12 et 18 m). Leur pente peut atteindre 12%. La trame urbaine, adaptée à la topographie des pentes, adopte une orientation différente sur le versant méridional du plateau.

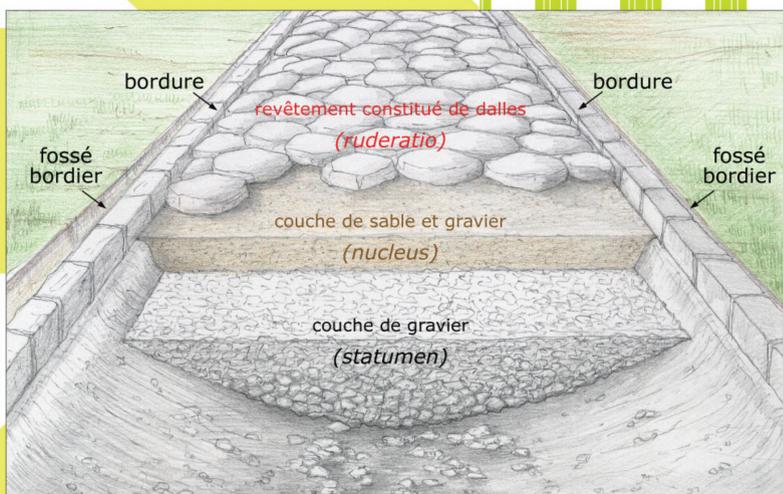
TECHNIQUES DES VOIES ROMAINES

La construction des voies romaines adopte des techniques variées, adaptées avec réalisme aux contraintes environnementales et aux matériaux locaux.

LES TYPES DE VOIES

On distingue trois types de voies :

- la **via publica** (voie publique, auj. route nationale - large de 6 à 12 m), construite et contrôlée par l'Etat, gérée par des fonctionnaires (*curatores viarum*).
- la **via vicinalis** (voie vicinale, auj. route départementale - large d'environ 4 m), reliant les voies publiques et les différents *vici* (bourgs), dépendant des magistrats locaux.
- la **via privata** (voie privée, parfois simple chemin de terre - large de 2,50 à 4 m), entretenue par les particuliers.



Coupe d'une voie dallée © SAVL.



La voie dallée au sud du théâtre antique
© Musée gallo-romain de Lyon-Fourvière.



Voie romaine à chaussée de galets rue des Chartreux (voie du Léman ?) © SAVL.

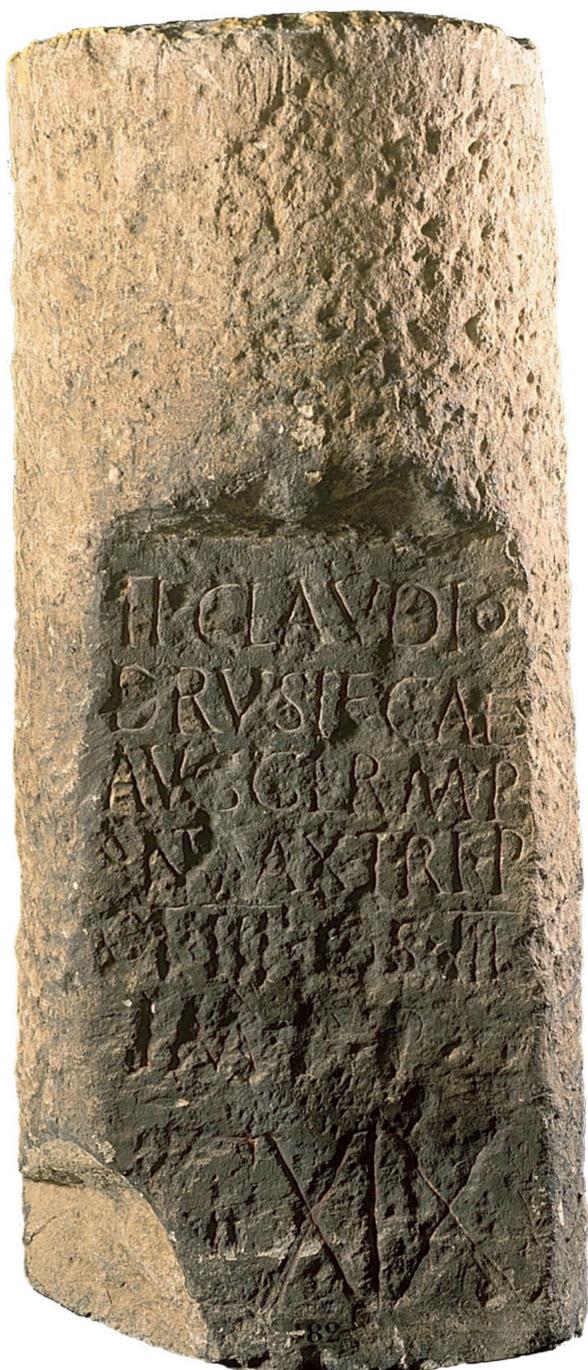


Voie romaine à chaussée constituée de galets, gravier et petits blocs de gneiss
rue de Bourgogne (voie de l'Océan) © SAVL.

Établies en remblai, en déblai ou à même la terre ferme, les voies romaines peuvent être constituées d'une bande de terre damée, d'un épais niveau d'argile et de pierraille ou de gros blocs formant un hérisson, d'une couche compactée de gravier, galets et petits blocs... Un tronçon de la voie de l'Océan dégagé à Vaise comportait un radier surélevé constitué de caissons de gneiss, couvert par une chaussée en gravier. L'utilisation du dallage est rare même en ville.

L'assise carrossable a un profil systématiquement bombé permettant l'évacuation des eaux. La chaussée porte parfois des ornières, creusées par l'usure des roues ou la main de l'homme.

Il arrive que des blocs verticaux soient installés comme bordures de part et d'autre de la chaussée. Des fossés bordiers de drainage, larges de 1 à 2 m, courent le long de la voie. Des fossés-limites peuvent en outre être creusés de chaque côté de la voie pour marquer la zone inconstructible, d'une quarantaine de mètres de largeur.



*Borne de Claude, découverte à Béligneux, Ain
© Musée gallo-romain de Lyon-Fourvière.*

LA SIGNALISATION

Les voies antiques sont jalonnées de bornes milliaires ou de colonnes itinéraires, indiquant les distances en milles romains* ou en lieues gauloises*. Ces fûts cylindriques de pierre locale (hauts de 1,50 à 2,50 m) balisent le tracé des routes et sont souvent placés à proximité de points remarquables (carrefours, ponts, gués...).

* 1 mille = 1,482 km ; 1 lieue = 2,415 km

Une inscription, souvent peinte en rouge pour être plus lisible, peut préciser le nom de l'empereur ou du magistrat qui a construit la voie, avec sa titulature, et la distance par rapport aux villes importantes ou au chef-lieu du territoire. Trois de ces bornes ont été trouvées à Lyon.

Les itinéraires antiques étaient par ailleurs ponctués d'ouvrages d'art, de relais, d'auberges, ainsi que de tombes monumentales et de nécropoles.