



**Compte-rendu de: Artru (Fr.), Sur les routes romaines
des Alpes Cottiennes. Entre Mont-Cenis et col de
Larche. - Besançon: Presses Universitaires de
Franche-Comté, 2016**

Philippe Leveau

► **To cite this version:**

Philippe Leveau. Compte-rendu de: Artru (Fr.), Sur les routes romaines des Alpes Cottiennes. Entre Mont-Cenis et col de Larche. - Besançon: Presses Universitaires de Franche-Comté, 2016. Revue des études anciennes, 2019, pp.262-266. hal-03139261

HAL Id: hal-03139261

<https://hal.science/hal-03139261>

Submitted on 11 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ARTRU (FR.), *Sur les routes romaines des Alpes Cottiennes. Entre Mont-Cenis et col de Larche*. - Besançon : Presses Universitaires de Franche-Comté, 2016. - 328 p. : bibliogr., fig., cartes, index. - (Institut des Sciences et Techniques de l'Antiquité, ISSN : 1625.0443). - ISBN : 978.2.84867.572.5.

Les Alpes Cottiennes sont une province procuratorienne créée en 63 ap. J.-C.. Elle succédait au petit royaume alpin de Cottius, un dynaste qui s'était rallié à Auguste lors des guerres qui assurèrent à Rome le contrôle des Alpes occidentales. La province dont la capitale était Suse (*Segusio*) dans la vallée de la Doire Ripaire s'étendit au maximum de son extension territoriale de part et d'autre du col de Montgenèvre (1850 m) entre la haute Maurienne et l'Ubaye. Son histoire est doublement liée à celle de la domination que Rome exerça sur l'Occident. Les agents qui, venant d'Italie, assuraient la liaison entre le pouvoir central et les provinces passaient par ce col. C'est aussi celui que franchirent les armées qui se disputèrent le pouvoir lors des crises dynastiques et celles qui rétablirent en Gaule et en Germanie la domination de Rome ébranlée par les invasions et les dissidences que ces provinces connurent à partir du III^e siècle. Tel est, sommairement présenté, le problème historique traité par F. Artru dans un ouvrage qui est la version « profondément remaniée et allégée d'une thèse de l'Université de Grenoble ».

Le réseau routier de cette partie des Alpes est restitué essentiellement à partir des *itineraria picta* (la carte de Peutinger) et *adnotata* (les gobelets de Vicarello, l'Itinéraire d'Antonin et l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem). Le Montgenèvre, *Alpis Cottia*, d'où les routes divergent, est le plus bas des six principaux cols occidentaux des Alpes, celui qui bénéficie avec le Montcenis des meilleures conditions pour un franchissement hivernal. De ce col, on rejoint Narbonne par la vallée de la Durance ou Vienne et Lyon par Gap, la vallée de la Drôme et Valence ou encore par le Lautaret et Grenoble. Le Montgenèvre est le seul des cols étudiés ici que mentionnent

les sources écrites. La voie qui l'emprunte est appelée *via ex Italia per Alpes in provinciam* sur une borne découverte au XVIII^e siècle sur le col¹. L'archéologie est la seule qui atteste pour l'époque romaine la fréquentation des autres cols inclus par F. Artru dans ce qu'il appelle le système du Montgenèvre : le Montcenis qui donne accès à la vallée de l'Isère, le col de Larche ou de la Madeleine et les cols secondaires du Queyras et de Maurienne.

La région est restée en marge des développements récents de l'archéologie et plus particulièrement de l'archéologie préventive, ce qui rend malaisée la restitution du tracé précis des différentes voies. En dehors de deux fouilles qui ont porté l'une sur la station de *Rama* en Haute-Durance et l'autre sur la traversée du Montgenèvre, F. Artru ne disposait que de données approximatives. De plus, ces données étaient héritées d'une époque durant laquelle les témoignages d'une occupation romaine étaient trop souvent associés à un contrôle militaire et les voies à des axes stratégiques. Les *viae militares* de la fin de la période républicaine ont été en effet longtemps considérées à tort par les historiens comme des voies construites par les armées de la conquête à un usage exclusivement militaire sans prendre en considération leurs autres fonctions. Un exemple en est donné par l'identification d'un « possible camp romain des Eygaux » dans la vallée du Petit-Buech sur la route de Valence par le col de Cabre (p. 161-162). F. Artru le cite à l'appui de la thèse d'une militarisation de la route qui traverse le territoire des Voconces de

1. Ph. LEVEAU, P. REYNAUD, « Le bâtiment routier du col de Montgenèvre. Fouille archéologique et patrimonialisation d'une traversée alpine » dans F. COLLÉONI dir., *Stations routières en Gaule romaine*, Paris 2016, p. 118-132.

Die pour rejoindre Valence. Situé en Bochaine dans un secteur qu'a prospecté M. Segard, le site se trouve sur le plateau qui domine la villa romaine de Serre-la-Croix. Les sondages qu'il y a réalisés ont montré qu'il ne s'agissait ni d'un *oppidum* protohistorique ni d'un *castrum* romain, mais d'une enceinte de 5 à 6 000 m² datée de la préhistoire². F. Artru a suppléé aux lacunes de cette documentation par des prospections qui ont porté principalement sur les hautes vallées de la Maurienne, celle de la Romanche en Oisans et sur la Haute-Durance. Cela le conduit à revenir sur des idées reçues.

L'une d'elles a pour origine l'idée selon laquelle « dans les pays de montagnes, [la route romaine] se tenait sur les croupes ... Comme elle ne craignait pas les pentes plus rudes, elle s'interdisait d'ordinaire les tunnels et les tranchées ». Cette affirmation de C. Jullian³ fut reprise par A. Grenier⁴ qui retenait le parcours en hauteur comme l'une des deux caractéristiques des voies romaines. Elle doit être replacée dans son contexte. Tous deux s'élevaient contre une idéalisation de l'œuvre de Rome en Gaule et soulignaient la filiation de la voie romaine avec la voie gauloise. Dans le cas présent, cette position justifia une restitution de la section cottienne de la voie romaine. Selon une tradition remontant à J. Roman, entre Chorges et Embrun, en Haute-Durance, elle remonterait de 500 m au-dessus du fond de la vallée et aurait suivi un parcours en hauteur combinant des rampes montantes et descendantes à travers les pâturages sur les flancs de la vallée. De même, quelques kilomètres à l'amont, entre le

confluent avec le Guil et la station routière de *Rama*, elle serait remontée de 300 m. Elle aurait suivi un tracé en balcon avant de descendre vers la station en décrivant des lacets serrés. Ainsi, la route s'écartait des versants abrupts d'une vallée évidée en auge par le glacier quaternaire dans les marnes des « Terres Noires » du bassin durancien. Un tracé en altitude évitait la traversée des torrents affluents et mettait la voie à l'abri des variations latérales du lit de la Durance.

En réalité, entre Chorges et Embrun, comme le montre F. Artru et comme le confirment les vestiges d'un établissement de bord de route dans la section de la vallée actuellement noyée sous les eaux du barrage de Serre-Ponçon, la voie romaine et la route médiévale qui lui a succédé ont été construites en bas du versant. Sur la section de la voie entre le confluent du Guil et la station de *Rama*, les ingénieurs romains ont également choisi un tracé direct et relativement horizontal en fond de vallée (Artru p. 173-180 et fig. VI p. 278). L'avantage que ce tracé présentait pour les véhicules tractés auxquels la voie était destinée l'emportait manifestement sur le risque encouru (Artru 2016, p. 173-179). Hier comme aujourd'hui, les variations latérales de la Durance en font disparaître des sections entières. Mais comme en Tarentaise où l'on dispose de documents épigraphiques qui rappellent les reconstructions de routes détruites par des inondations, l'avantage d'un tracé direct a prévalu sur la sécurité d'un itinéraire de hauteur⁵.

Pour comprendre un choix paradoxal, il faut se reporter aux passages que F. Artru consacre à la gestion des pentes dans l'ascension des cols et à ses conséquences sur le mode de

2. M. SEGARD, *Aspres sur Buëch, Les Eygaux*, Bilan Scientifique Service Régional de l'Archéologie, 2004, p. 55-56 ; M. SEGARD, *Les Alpes occidentales romaines*, Paris 2009, p. 87-89.

3. C. JULLIAN, *Histoire de la Gaule*, t. 2, Paris 1920-1926 [1993], p. 45.

4. A. GRENIER, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*. 2, *L'archéologie du sol*. 1, *Les routes*, Paris 1934, p. 182.

5. PH. LEVEAU, « La ville romaine alpine dans son contexte environnemental : géoarchéologie et histoire du climat dans les Alpes » dans PH. LEVEAU, B. RÉMY, *La ville des Alpes occidentales à l'époque romaine*, Grenoble 2008, p. 61.

circulation (Artru p. 104-112). L'augmentation de la pente oblige à abandonner un tracé direct au profit de lacets. L'allongement de la distance à parcourir triple le temps nécessaire à l'ascension lorsque la pente passe de 5% à 15%. De ce fait, dans les parcours d'altitude, avant la construction de routes carrossables, le transport se faisait à dos d'animal. Un animal de bât ne peut pas porter une charge excédant 150 kg et sa vitesse est limitée à celle d'un homme soit à 4 ou 5 km/h, mais il peut gravir des pentes de 35%. Dans ces conditions, un véhicule tracté perd l'avantage que présentent en plaine la vitesse qu'il peut atteindre et l'importance de la charge qu'il peut transporter. La pente oblige à augmenter le nombre des animaux de traction et à réduire la vitesse. En montagne, le transport sur un animal de bât est donc le plus rapide et le plus économique, car il ne nécessite pas la construction d'une route carrossable. F. Artru illustre ces considérations techniques par les bas-reliefs du mausolée des *Secundini* à Igel où trois modes de transport sont figurés : en barque sur une voie d'eau, en voiture sur une route de plaine et à dos de mulet sur un parcours de montagne. Sur la frise nord, on voit un mulet franchir avec son chargement le sommet d'une montagne sur laquelle est figuré un édifice généralement identifié à un poste de douane, tandis que de part et d'autre, deux bâtiments symbolisent probablement des villes⁶. C'est le mode de transport en usage dans la période préromaine. Il l'emporta de nouveau à la fin de l'Antiquité et au début de la période byzantine à la suite d'un changement technologique majeur qui vit le trafic charretier décliner au profit du trafic à grande distance par des caravanes d'animaux de bât. Dans une classification des éléments du système

routier en Asie Mineure fondée sur le mode de circulation, D.H. French distinguait dans ce cas deux types de voies non carrossables : des chemins piétonniers régulièrement utilisés pour la desserte de l'habitat local et des pistes muletières construites et entretenues⁷.

Le choix d'un itinéraire de fond de vallée est donc en étroite relation avec le mode de transport dont Suétone rapporte dans un célèbre passage de la *Vie d'Auguste* qu'il eut la préférence de l'empereur. « Pour que l'on pût lui annoncer et lui faire connaître ce qui se passait dans chaque province », écrit-il, « il fit placer des voitures sur les *viae militares* pour qu'un même porteur de dépêches faisant tout le trajet, il puisse être en outre interrogé »⁸. Sous ses deux formes de *cursus velox* et de *cursus clabularis*, la *vehiculatio* (voiturage) s'imposa comme un instrument d'administration de l'Empire. La construction de voies carrossables « plus courtes, commodes aux voyageurs entre les anciennes voies alpines » fut précisément le « présent mémorable » offert par Cottius « à l'empereur Octavien en remerciement de l'avoir admis dans son amitié »⁹. Ce sont la voie de la Durance par les Alpes Cottiennes et celles qui traversaient le territoire de Vienne depuis les Alpes Grées et Pennines. Elles entrent dans la catégorie des *viae publicae populi Romani* qui ne sont pas seulement « publiques » en ce sens que tout le monde peut les utiliser, mais aussi, parce qu'elles appartiennent au Peuple Romain et ont pour raison d'être de permettre à l'empereur d'assurer la gestion de l'Empire. Entendue dans ce sens, la voie romaine « évite visiblement entre les étapes de

6. J. FRANCE, *Quadragesima Galliarum. L'organisation douanière des provinces alpestres, gauloises et germaniques dans l'Empire romain*, Paris-Rome 2001, p. 450.

7. D.H. FRENCH, « The Roman Road-system of Asia Minor » dans H. TEMPORINI dir., *Aufstieg und Niedergang des römischen Welt*, II.7.2, Berlin-New York 1980, p. 703.

8. Suétone, *Vie d'Auguste*, 49,5 et 50, P. SILLIÈRES, *Les Voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris 1990, p. 782-783.

9. Ammien Marcellin, *Histoire*, XV,10,2.

traverser les localités antiques à l'origine des villages actuels. Cette dernière caractéristique tient à l'objectif général des voies romaines qui ne visaient pas à une desserte locale, mais reliaient entre elles par le chemin le plus direct les capitales provinciales » (Artru p. 103). Cela présentait un avantage pour les populations locales. Un édit d'Hadrien d'Asie Mineure rappelle l'interdiction faite aux soldats et aux détenteurs d'un pouvoir de s'écarter d'une *hodos demosia*, – équivalent en grec de la *via publica populi Romani* –, quand ils convoiaient de l'argent public, des prisonniers ou des animaux sauvages et d'une manière générale quand ils étaient en service¹⁰. Les autres routes étaient les *viae vicinales* qui étaient des routes carrossables ou des pistes muletières construites et entretenues par les différentes communautés rurales pour leurs propres besoins. C'est dans cette catégorie qu'il faut ranger celles qui ont été interprétées en Haute-Durance comme des sections de la voie impériale ou, en Oisans, comme un contournement de la voie entaillée dans la gorge de la Romanche (Artru p. 230-245). Dans ces deux cas, il s'agit simplement de chemins qui desservent des villages. Dans d'autres, elles assurent les communications entre les vallées et entre les chefs-lieux des cités montagnardes. C'est le réseau décrit par P. Arnaud dans les Alpes Maritimes¹¹ et celui dont la construction accompagne la structuration en cités des territoires des Voconces et des Allobroges de Vienne¹².

10. AE 2009, 1428.

11. P. ARNAUD, « Voies, routes et sentiers dans les Alpes méridionales françaises à l'époque Impériale » dans M. POZZAR, *Insedimenti e territorio: viabilità in Liguria tra I e VII secolo d.C. Atti del Convegno (Bordighera 2000)*, Bordighera 2004, p. 419-441.

12. PH. LEVEAU, *Territoires ethniques, territoire civique : les voies romaines et la structuration des territoires dans deux cités des Alpes occidentales*, à paraître.

Le livre de F. Artru est aussi l'histoire d'une province romaine. On retiendra dans ce domaine le chapitre qu'il consacre aux origines de la province. Il y montre que contrairement à ce que l'historiographie traditionnelle a retenu d'une affirmation d'Ammien Marcellin, Cottius ne doit pas être rangé parmi les rois indigènes qui ont résisté à Rome, ce qui est l'image (Artru p. 56-59). Son père avait déjà été un allié de César. Lui-même, après une brève résistance, est rentré dans l'amitié d'Auguste aux côtés de tous ces « rois de l'Empire » qui en furent les partenaires privilégiés¹³. Sa famille a intégré l'administration de l'Empire. Un point fait cependant problème dans la présentation que F. Artru fait de la province. Dans son introduction, F. Artru explique que « les Alpes Cottiennes, la seule des provinces alpestres à s'étendre sur les deux versants de la chaîne », lui semblaient « un sujet propice à une vision transalpine, mettant en relief le trait d'union qu'elles constituaient entre la Gaule et l'Italie » (Artru p. 15). Cette démarche avait inspiré les services de la DRAC en Languedoc qui, à l'initiative de G. Barruol, proposaient de reconnaître dans la *Via Domitia*, un élément d'une voie européenne franchissant les Alpes au Montgenèvre et conduisant de Gadès à Rome. La province se prêtait à l'« archéologie sans frontière » promue par la communauté européenne avec les deux programmes *Alpis Graia* et *Alpis Poenina*, qui, dans les années 2000, ont réuni la Vallée d'Aoste, le Valais et la région Rhône-Alpes dans l'étude des deux cols du Petit et du Grand Saint-Bernard. Une démarche identique avait conduit en 2013 des communautés françaises relevant des deux départements français des Hautes-Alpes et de la Savoie à rejoindre un programme de protection et de valorisation du patrimoine naturel. Il

13. M. COLTELLONI-TRANNOY, « Les rois de l'empire entre 70 av. J.-C. et 73 apr. J.-C. », *Pallas* 96, 2014, p. 91-109.

avait abouti à la création d'un « Géoparc des Alpes Cottiennes » qui s'étendait sur un espace transfrontalier d'une centaine de kilomètres carrés correspondant au massif compris entre les cols frontaliers du Montcenis au nord et de Larche au sud. Ce nom lui avait été donné par les géologues en référence au massif italien des *Alpi Cozie*. La géologie et l'histoire se rejoignaient ainsi dans la patrimonialisation de cette entité physique.

Mais les Alpes Cottiennes historiques ne sont pas les *Alpi Cozie* des géographes. Si le royaume alpin de Cottius s'est bien étendu sur ce massif, il en va autrement de la province romaine dont, dès le II^e siècle, l'extension a été réduite à la seule cité de Briançon sur le versant occidental des Alpes. Cette évolution est consacrée par le rattachement des Alpes Cottiennes à l'Italie annonaise à la suite de la réorganisation des provinces au IV^e siècle. Ajoutons qu'il n'y a aucun rapport territorial entre la province romaine des Alpes Cottiennes et la province de Ligurie qui porte le nom d'Alpes Cottiennes dans les descriptions médiévales des provinces d'Italie¹⁴. La position de F. Artru s'oppose donc à celle de D. Van Berchem qui faisait du petit royaume de Suse un modèle de territoire organisé sur un axe de passage donnant naissance à « une circonscription territoriale embrassant une ou plusieurs vallées qui, bien qu'appelée province, offre plutôt l'aspect d'un commandement de route »¹⁵. En définitive, la transformation du royaume en province aura introduit dans les constructions territoriales de cette partie des Alpes une rupture qui s'explique par le rôle que joue la route du Montgenèvre. Ce constat ouvre sur des comparaisons avec le

rôle que jouèrent les voies romaines dans la structuration du territoire des cités romaines des Alpes occidentales qui, à mon avis, donnent raison à D. Van Berchem.

PHILIPPE LEVEAU
Université Aix Marseille
Centre Camille Jullian



14. J. PRIEUR, *La Province romaine des Alpes cottiennes*, Paris 1984, p. 220.

15. D. VAN BERCHEM, *Les routes et l'histoire. Études sur les Helvètes et leurs voisins dans l'Empire romain*, Genève 1982, p. 200.

REVUE DES ÉTUDES ANCIENNES
TOME 121, 2019 N°1

SOMMAIRE

ARTICLES :

Miguel CANAS, <i>Le stemma des Servilii Caepiones</i>	3
Loukas PAPADIMITROPOULOS, <i>Pindar's Olympian 12: Hopes, Reversals Of Fortune and Truth</i>	19
Christine AMIECH, <i>Retour sur les premiers vers de l'Oreste d'Euripide</i>	27
Valérie VISA-ONDARÇUHU, <i>Le fragment de l'Autolykos sur les athlètes : retour critique sur quelques lectures</i>	39
Michaël GIRARDIN, <i>Monnaie du tribut, monnaie de l'offrande en Judée séleucide et romaine</i>	71
Paul Marius MARTIN, <i>Dentatus et Fabricius : couplage, surimpression, utilisation</i>	93

CHRONIQUE

Nicolas MATHIEU <i>et al.</i> , <i>Chronique Gallo-Romaine</i>	115
--	-----

QUESTIONS ET PERSPECTIVES

Claude AZIZA, <i>Roman historique et antiquité</i>	119
--	-----

LECTURES CRITIQUES

Christophe CHANDEZON, <i>Vers un renouveau de l'étude des sociétés agraires grecques ?</i>	143
Nelson HORN, <i>Les Histoires philippiques de Trogue Pompée / Justin : une œuvre, deux auteurs, deux époques, deux projets</i>	171
Bertrand LANÇON, <i>Les années gauloises de Constantin revisitées</i>	183
Comptes rendus	197
Notes de lectures	291
Liste des ouvrages reçus	295

