

Le passage à Javols/Anderitum de la voie romaine de Lyon/Lugdunum à Rodez/Segodunum et Toulouse/Tolosa

Communication écrite pour la Rencontre de l'Association « Voie Bolène en Velay-Gévaudan » (Alleyras, Haute-Loire, 7-8 mai 2018)

par Alain Ferdière (Professeur honoraire d'Archéologie, LAT/UMR CITERES, Tours)

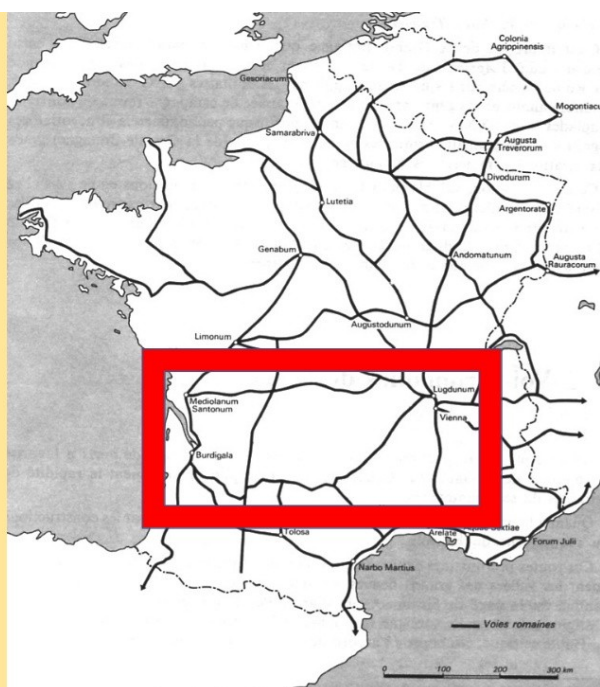
Le passage à Javols/Anderitum de la voie romaine de Lyon/Lugdunum à Rodez/Segodunum et Toulouse/Tolosa

par Alain Ferdière (Professeur honoraire d'Archéologie, LAT/UMR CITERES, Tours)

Communication écrite pour la Rencontre de l'Association « Voie Bolène en Velay-Gévaudan » (Alleyras, Haute-Loire, 7-8 mai 2018)

La voie romaine qui, partant de Lyon, capitale des Trois Gaules, se dirige vers le sud-ouest et les Pyrénées, la Narbonnaise occidentale et l'Aquitaine est souvent désignée à tort sous le nom de « voie d'Agrippa » alors qu'elle ne fait pas partie des quatre axes convergeant à *Lugdunum* organisés par ce proche d'Auguste, gouverneur des provinces occidentales de l'Empire en 20-19 av. n. è. : celle vers l'ouest et *Saintes-Mediolanum Santonum*, capitale alors de la province d'Aquitaine, dite « voie d'Aquitaine », passe nettement plus au nord, par Feurs, Clermont-Ferrand et Limoges.

Les principales voies romaines de Gaule (selon CHEVALLIER 1972)



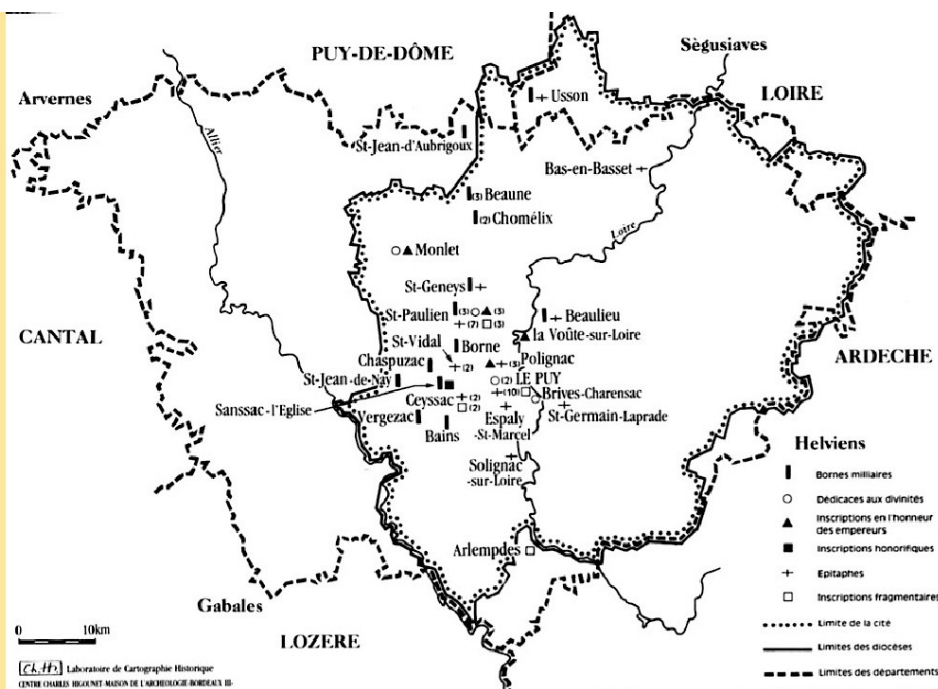
La voie concernée ici est en revanche une des rares touchant le Massif Central *lato sensu* – les *Cebennae* des Romains, incluant le Massif et toute la chaîne des Cévennes jusqu’aux Monts du Lyonnais – à être bien attestée par un document antique. Elle est en effet figurée sur un document itinéraire du III^e s. connu de nous par une copie du XIII^e s. sous le nom de Table de Peutinger.

Extrait de la Table de Peutinger (secteur concerné et Anderitum encadrés)



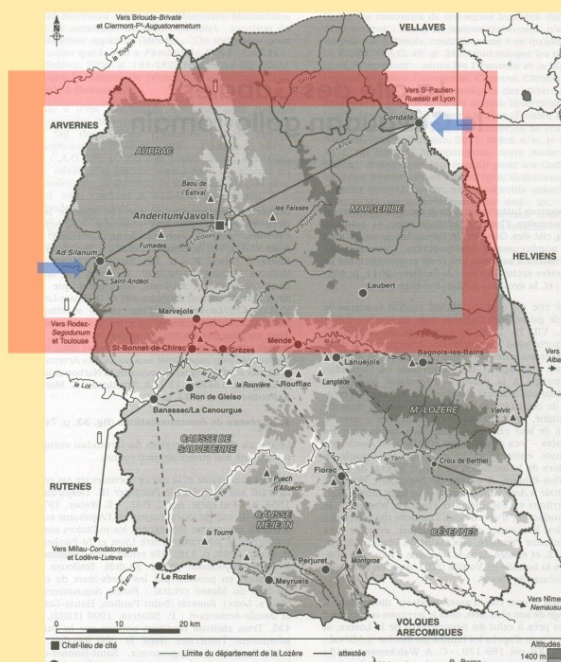
Ce document, ne figure pas de tronçon de voie de Lyon (*Lugduno caput Galliarum, usque hic leugas*) à Feurs-*Forum Segusiavorum* n’est pas figuré. En outre, une important série de bornes leugaires, notamment en territoire ségusiave et vellave, la jalonne plus au nord.

Les leugaires des Vellaves



Cette voie – celle qu'étudie l'association sous son nom médiéval de « Voie Bolène » –, venant donc de Lyon, suit la voie d'Aquitaine jusqu'à Feurs puis s'en sépare pour se diriger vers sud-ouest : elle passe notamment, après deux autres stations indiquées sur la table de Peutinger, au chef-lieu de cité des Vellaves, *Ruessio-Saint-Paulien*] ville romaine encore méconnue – avant de traverser toute la partie nord de la cité des Gabales et se diriger ensuite vers la capitale des Rutènes, Rodez-*Segodunum*.

La cité des Gabales, ses voies, agglomérations et stations routières



Elle pénètre donc en territoire gabale par le nord-est et une station mentionnée sous le nom de *Condate*, i. e. « le confluent », à savoir celui du Chapeauroux avec le haut Allier, commune de

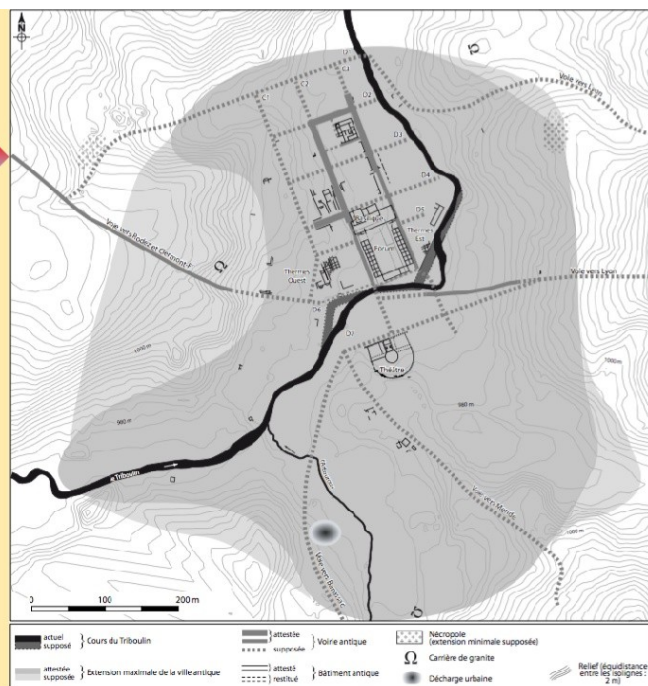
~~Saint-Bonnet-de-Montauroux~~, (NDLR : Alain Ferdière ne pouvait pas prendre en compte nos derniers travaux qui situent ce passage à *Pont de Vabres*), station indiquée à 12 lieues de *Reussione* et 22 d'*Anderitum*. Elle en sort à l'ouest du territoire après une autre station mentionnée par la Table de Peutinger, dénommée *Ad Silanum* (*i. e.* « à la source » ou « à la cascade », celle des Salhiens ?) à Puech Crémat Bas, commune de Marchastel, proche du lac de Saint-Andéol et du sanctuaire antique de *Mons Helarius*, commune de Nasbinal (Aubrac) : cette station est indiquée à 18 lieues d'*Anderitum* et 24 de *Segodunum*. Entre ces deux étapes, notre itinéraire traverse donc, en territoire gabale, le plateau de Margeride puis la Terre de Peyre – avec Javols-*Anderitum* – et s'engage ensuite sur l'Aubrac. Si la distance de Javols à *Condate* – soit environ 49 km – peut paraître cohérente, il n'en est pas de même pour celle de Javols à *Ad Silanum* – soit 40 km –, qui est trop élevée, la distance réelle étant seulement de l'ordre de 25-27 km, soit 11 ou 12 lieues : en chiffres romains, XII pour XVIII ?, erreur de copiste difficile à comprendre...

C'est donc cette voie qui traverse la capitale gabale, Javols-*Anderitum*, d'est en ouest, passage que nous allons maintenant examiner. Une agglomération laténienne sans doute importante – sans être un *oppidum* – étant maintenant bien attesté sur le site, on est en droit de penser que cette voie existait déjà sous une forme ou une autre à la période préromaine et qu'elle n'a fait l'objet que de réaménagement, avec l'équipement de leugaires, dans le courant du I^{er} s. de n. è. Elle desservait ainsi, on l'a vu, au passage plusieurs chefs-lieux de cité, dont *Anderitum* pour les Gabales. Ce toponyme, qui signifie « près du gué » ou « le grand gué » est très vraisemblablement lié à la traversée du Triboulin (affluent de la Truyère) dans cette localité.

Cette « voie Bolène » croisait à *Anderitum* d'autres voies, très mal connues – en rase campagne comme dans leur traversée de la ville romaine –, qui se dirigeaient notamment vers les autres chefs-lieux de cité voisins, dont certainement Clermont-Ferrand-*Augustonemetum Arvernorum* au nord et Nîmes-*Nemausus Arecomitorum* au sud-est, par Mende-*Mimate*, la future capitale du Gévaudan et siège épiscopal de l'Antiquité Tardive et Haut Moyen Âge, ainsi que verrs Millau-*Condatomagus* puis Lodève-*Luteva*.

L'étude du passage de la voie Lyon-Rodez à Javols a constitué l'une des problématiques du programme d'évaluation archéologique menée ici de 1996 à 2010 et dont les résultats ont été publiés dans un ouvrage de synthèse paru en 2011.

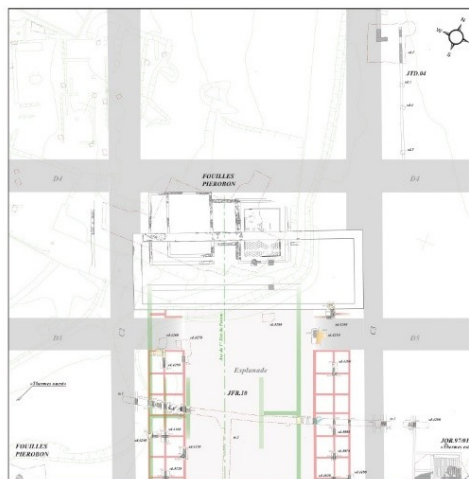
Plan d'ensemble restitué de la ville de Javols-Anderitum au Haut-Empire



Le tracé direct, quasi est-ouest, de celle-ci était déjà connu des érudits et localement au moins depuis le XVIII^e s., du moins à son entrée orientale et à sa sortie occidentale, où des chemins ruraux actuels ou du moins récents (cadastre napoléonien) l'ont pérennisée. Au-delà, son tracé a été suivi dans ces deux directions de manière assez précise sur plusieurs kilomètres et l'on observe bien encore aujourd'hui son passage souvent légèrement en creux. C'est le cas notamment à l'est pour sa descente vers le centre de la ville romaine située dans le vallon du Triboulin depuis les hauteurs qui la domine de ce côté, jusqu'au coude actuel de la rivière (rive droite) au sud-est du centre urbain. Et c'est aussi le cas à l'ouest, à partir de la base du plateau (rive gauche) qui domine ici la ville et jusqu'à avoir atteint ce palier, ceci avant d'obliquer un peu plus à l'ouest dans une direction plus nettement sud-ouest. Il est possible que cette inflexion corresponde au départ de la voie vers Clermont-Ferrand qu'empruntera sans doute, en sens inverse, le *libellum* de Sidoine Apollinaire au V^e s.

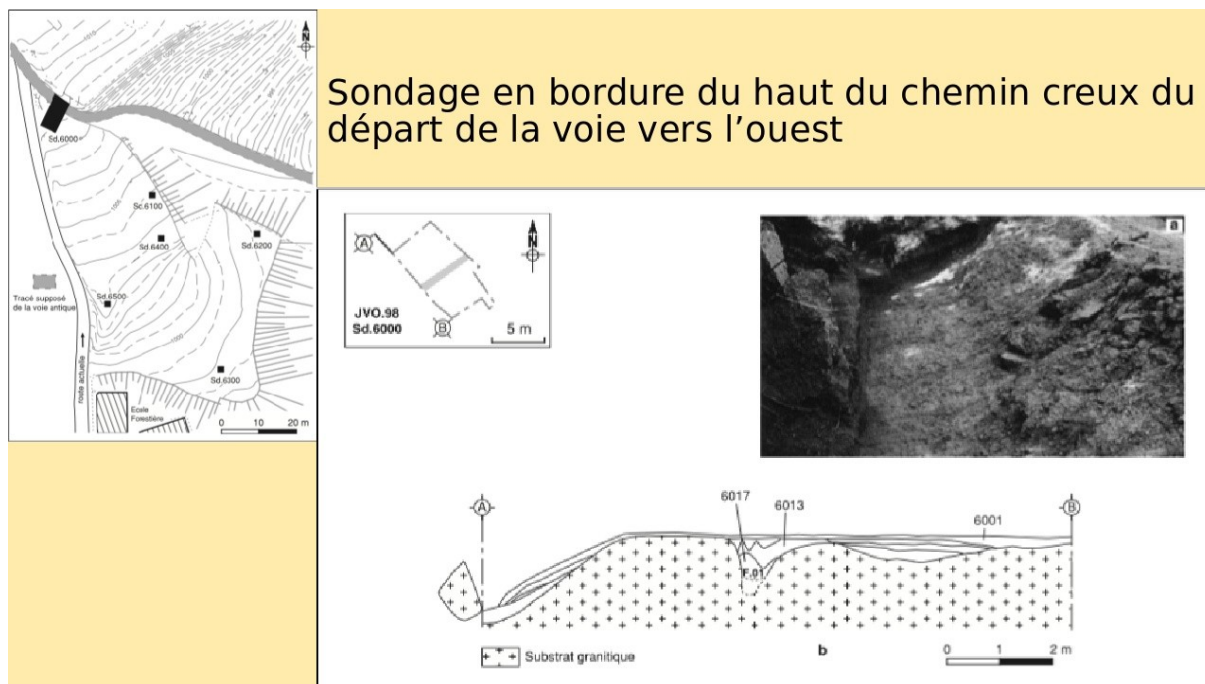
Quant à la traversée du centre urbain lui-même – et en particulier le passage de la rivière –, il faut reconnaître qu'ils n'a pas été matériellement reconnu en lui-même au-delà des deux points indiqués *supra*. Seuls des indices topographiques, le plan d'urbanisme et la position de certains édifices permettent aujourd'hui de proposer ce cheminement. Il s'agit donc de son insertion dans le réseau de voirie de la ville romaine.

Passage de la voie
« officielle » entre *forum*
et Triboulain



En reprenant le tracé toujours d'est en ouest, cette voie, dès lors rue urbaine, devait passer d'une rive à l'autre de la rivière, sans doute alors par un pont, même si, selon le toponyme, il a pu être précédé par un gué sur ce modeste cours d'eau : dans le plan restituable à partir de nos recherches de la ville antique, on propose un passage du Triboulain vers son coude actuel, partie de son cours qui était vraisemblablement assez différente alors, avec les aménagements de ses berges en grand appareil bien connus juste en aval de ce point, soit donc sans doute à l'extrémité sud du *cardo* C3.

Dès lors sur la rive gauche, c'est-à-dire au nord de la portion à peu près ouest-est de son cours, la rue concernée ne pouvait que passer entre la rivière et la façade méridionale du *forum*, dont on connaît maintenant bien le plan d'ensemble. D'une part... **[voir 2 points rouges]**

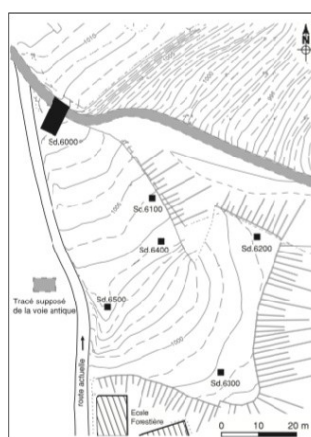
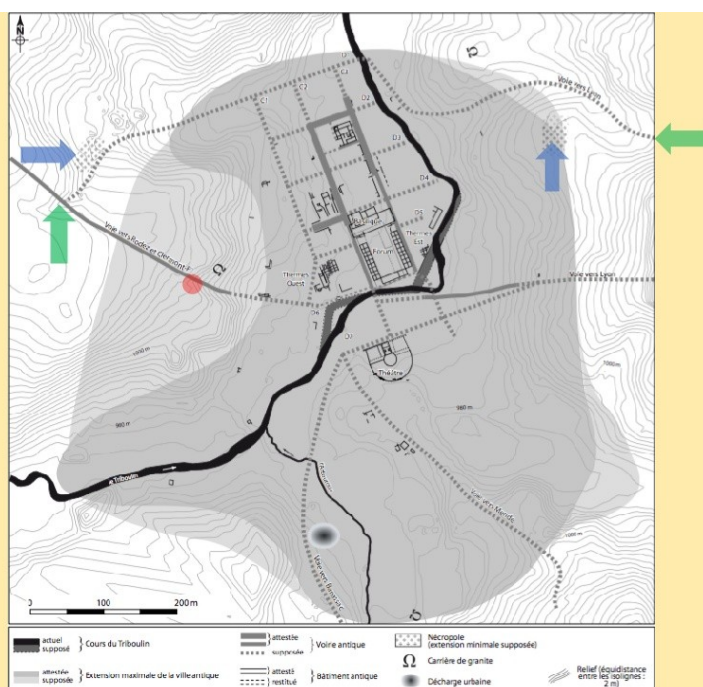


...un aménagement de berge a été mis en évidence lors de nos travaux en rive droite, presque face à l'angle sud-est du *forum* ; et d'autre part un court tronçon d'un aménagement de berge différent, en grand appareil, a été mis au jour lors de travaux récents en rive gauche à une cinquantaine de mètres de l'angle sud-ouest de ce *forum* et de l'extrémité sud du *cardo* C2.

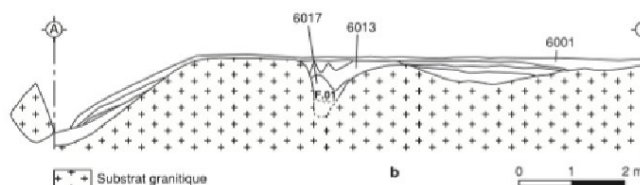
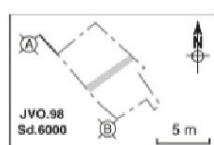
Ces deux points d'observation obligent à proposer une faible largeur à cette rue longeant ainsi la façade du *forum* sur la rivière, de 5 ou 6 m, somme toute cohérente si l'on constate l'étranglement de la voie concernée à son entrée en ville. Elle oblique ensuite sans doute alors un peu vers le NO et longe une *domus* reconnue dans la cour du Centre d'interprétation avant d'aborder la pente de la hauteur dominante à l'ouest.

L'un des sondages de notre programme, au point où la voie remontant de la ville aboutit vers le haut du plateau occidental (*supra*),

Plan de Javols et voies



Sondage en bordure du haut du chemin creux du départ de la voie vers l'ouest

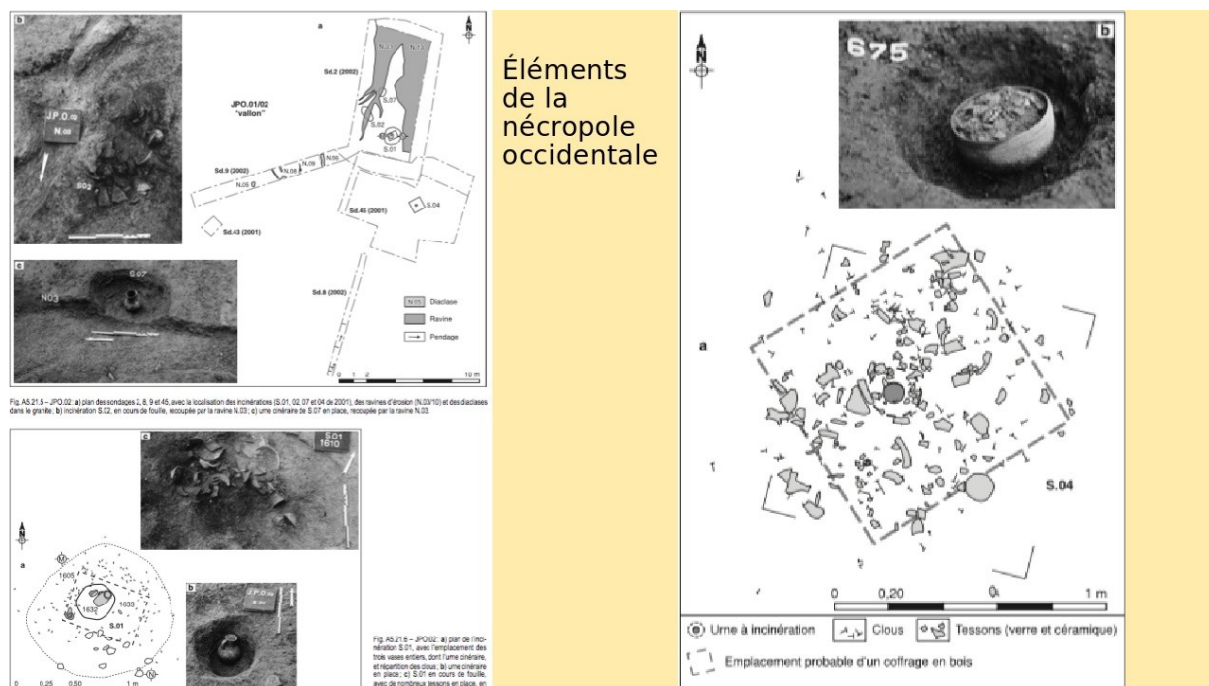


...même s'il n'a pas apporté d'informations nouvelles sur la voie antique ou sa datation, a du moins permis de vérifier la très faible largeur de ce chemin creux, par une coupe sur la moitié sud de son profil.

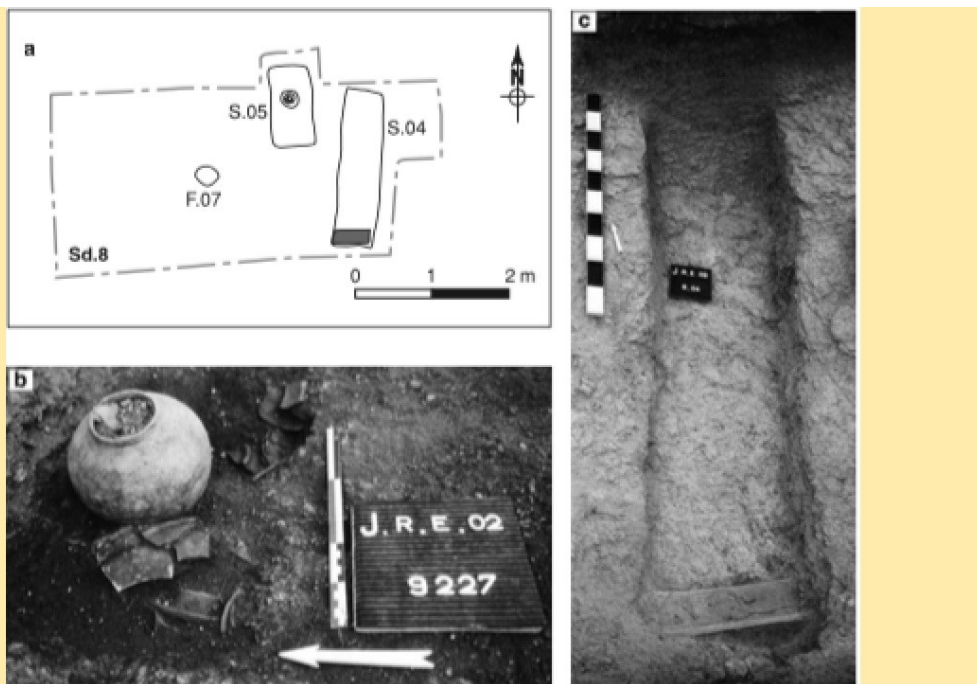
Ce chemin creux très étroit, notamment dans sa descente à l'ouest, était donc impraticable par les chariots mais seulement par les piétons et les cavaliers. Un autre itinéraire de passage à travers la ville était donc indispensable pour que cette voie puisse assurer son rôle pour les transports commerciaux ou la poste. La mise en évidence de cette rocade est sans doute l'un des principaux acquis – du moins quant à cette problématique – de notre programme de recherche.

Bien que – il faut l’avouer – aucun élément matériel ou tronçon n’en ait été véritablement reconnu lors de nos recherches ou celles antérieures, un faisceau d’arguments rend du moins quasi certaine l’existence, donc indispensable, d’une telle « rocade de contournement » pour les charrois, sans que bien sûr le détail du tracé proposé soit assuré **[voir les 2 flèches vertes]**.

Outre cette nécessité et dès lors la logique des tracés possibles, compte tenu de la topographie prégnante d’une part naturelle (relief, traversée de la rivière), de l’autre urbaine (édifices et voiries interne connue ou restituables), l’argument essentielle a été certainement la mise en évidence récente (2001-2002), lors de nos travaux, de deux des nécropoles de la ville antique pour le Haut-Empire **[voir 2 flèches bleues]**. Celle dite « occidentale »



est située vers le haut du vallon du « Cros », à une cinquantaine de mètres en contrebas du tracé classique connu de la voie vers l’ouest, sur le plateau dominant la ville de ce côté : elle fonctionne au moins dès le milieu du I^{er} s. de n. è.. Celle dite « orientale »

Éléments de
la nécropole
orientale

a été mise en évidence sur la pente de la colline est au-dessus du « Régimbal », sur le flanc sur d'un autre vallon à peu près est-ouest ici : elle a fonctionné au moins au II^e s. de n. è.

Or on sait que la localisation des nécropoles urbaines est à la période romaine, notamment en Gaule, très codifiée, les espaces funéraires étant toujours, sans exception, placés à la sortie de la ville, en bordure des voies qui en sortent. Dans la mesure où ces deux nécropoles d'*Anderitum* apparaissaient alors sans contact avec des telles voies connues, force était donc d'en restituer une à leur proximité immédiate. Dès lors, la topographie, avec ces vallons descendant de part et d'autre vers le Triboulin, prend sens, pour permettre de proposer le tracé plus ou moins sinueux d'une voie s'adaptant au relief pour relier, de part et d'autre de la ville antique, les arrivées de la voie Lyon-Rodez sur celle-ci.

Dans la ville même, du moins dans sa partie basse du vallon du Triboulin, au nord de l'espace civique, reste à proposer le passage de cet itinéraire pour les chariots par les rues urbaines et notamment la traversée de la rivière. Notre restitution [entre flèches vertes] propose ce passage par le *decumanus* le plus au nord (D1), avec un pont à son extrémité est puis un coude avant que la voie ne s'engage dans le vallon oriental (entre « le Mas Astruc » et « le Régimbal »). Mais, en l'absence de tout élément matériel mis au jour – et notamment un sondage, négatif sur ce point, réalisé ici et rive droite –, on pourrait tout aussi bien proposer une traversée de la ville par le *decumanus* quivant, au sud (D2), quant à lui bien attesté par nos sondages, avec un pont également à l'ouest, alors plus directement ouvert vers le vallon oriental.

C'est donc, en définitive, non un passage de la voie Bolène mais deux – l'un « officiel » pour les piétons et cavaliers, l'autre plus trivial pour les transports pondéreux – qui devaient exister pour la traversée ou l'étape dans le chef-lieu de la cité gabale à Javols-*Anderitum*.

Enfin, on se doit de dire un mot du fameux « milliaire » de Javols, qui trône aujourd'hui en bonne place dans le Centre d'Interprétation du site.

Le « milliaire »
de Javols et
transcription de
son texte



IMP · C · M · CASSI
ANIO · LATINIO · PO
STVMO · INVICTO
P · F · AVG · PONT · MA
XIMO · T · P · P · P · COS IIII
CIVIT · GAB ·

Il s'agit d'une borne «zéro», sans indication de distance, comme il se doit dans un chef-lieu de cité à partir duquel sont comptés les distances à l'intérieur du territoire de la cité. Mais son emplacement normal aurait dès lors dû être sur l'une des voies sortantes, à la limite de l'espace urbain officiel. Or cette borne a été découverte à proximité du centre urbain, en rive droite du Triboulin, au centre d'une construction circulaire que nous pensons être l'*orchestra*/arène de l'édifice de spectacle attesté ici [voir « théâtre »]. Il est dédié par la cité des Gabales à l'empereur-usurpateur Postume et est ainsi daté de 264-266 de n. è., période à laquelle l'édifice de spectacle est sans doute désaffecté en tant que tel et est peut-être investi de nouvelles fonctions (curie ?). Il s'agit donc de ce qu'on appelle un milliaire-dédicace (en vérité dans ces cités des Trois Gaules un « leugaire »), à fonction essentiellement honorifique : il peut donc à ce titre avoir été soit dès l'origine placé sur son lieu de découverte au centre de l'édifice de spectacle alors désaffecté, soit d'abord à son emplacement normal en l'une des sorties de ville (sur quelle voie ?) et déplacé postérieurement là où il a été mis au jour en 1828.

Dans l'un et l'autre cas, cette borne n'apporte par conséquent pas grand-chose à la question traitée ici du passage de la voie Lyon-Rodez à travers la capitale gabale.

En définitive, le dossier que nous avons examiné n'est donc que pauvrement documenté mais permet sans doute d'apporter sa contribution à l'étude globale du tracé de la « voie Bolène »...