

## Chapitre 6

### LES STATIONS DU QUARANTIEME DES GAULES ET L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE

Le cours de la vallée de l'Isère comporte à la fois des routes parallèles à son lit et des routes qui croisent la vallée, installant ainsi des carrefours routiers, des zones de transbordement, des noeuds commerciaux.

La vallée de l'Isère est au contact de plusieurs zones, et les populations préromaines surent utiliser les atouts de ce couloir de communication (<sup>544</sup>).

Les Romains installèrent des *portoria* à certains carrefours, utilisant ainsi des éléments naturels, pour organiser des prélèvements qui correspondent à des douanes, à un octroi, à des péages (<sup>545</sup>).

#### I - LES TEMOIGNAGES EPIGRAPHIQUES DANS LA VALLEE DE L'ISERE

A - Une inscription de Grenoble (<sup>546</sup>), nous renseigne sur un *librarius* de la *quadragesima Galliarum*, installé à un carrefour de routes en direction de l'Italie par la voie du Mont-Genève, en direction de Vienne par Aoste (Isère), et en direction de la Tarentaise par le Grésivaudan :

" *D(is) M(anibus) / G(ai) Soll(i) Marculi / librari(i)*

<sup>544</sup>. Cf. *supra* ch. 4.

<sup>545</sup>. S.J. de Laet, *Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains*, Bruges, 1949, p. 16-17.

<sup>546</sup>. *CIL*, XII, 2252.

(quadragesimae) Gallia(rum) / stationis Cular(onis) / obiit  
annor(um) XXVI / G(aius) Sollius Marculus / pater fil(io)  
piissimo / et Attia Marcian(a) / et Marcula sorores / fratri  
piissimo et / Attia Aurelia con/iugi incomparab(ili) / sub  
ascia dedicav(erunt). "

" Aux dieux Mânes de Gaius Sollius Marculus, receveur du quarantième des Gaules à la station de Grenoble. Il mourut à 26 ans. Gaius Sollius Marculus son père à son fils si affectionné, et Attia Marciana et Attia Marcula ses soeurs à leur frère si affectionné et Attia Aurelia à son mari incomparable, ont dédié ce monument. "

Gaius Sollius Marculus était *librarius*, c'est-à-dire qu'il tenait le registre des douanes de la station de Grenoble. Les *tria nomina* indiquent qu'il était citoyen romain. Si la date de l'inscription est inconnue, au plus tôt, elle peut être de la fin du II<sup>e</sup> siècle ap. J.-C., lorsque l'administration douanière passe sous la responsabilité directe du personnel impérial, souvent composé d'affranchis et d'esclaves. Comme Sollius Marculus n'est pas un affranchi, on peut penser à un soldat détaché car la fonction de *librarius* existe dans la carrière militaire; de plus les postes militaires et douaniers sont souvent réunis à côté des routes (<sup>547</sup>).

B - Une deuxième inscription de Grenoble (<sup>548</sup>) confirme le rôle du *librarius* de la station de Grenoble :

" D(is) M(anibus) / P(ublius) Primitivus / Augstor(um)  
l(ibertus)/ lib(rari)o stat(ionis) / Cularon(ensis) et /  
Quartinia/ --- con(iux) / pro se et / suis / d(onum) d(ant) ".

" Aux dieux Mânes, Publius Primitivus, affranchi des Augustes, receveur de la station de Grenoble et Quartinia ... son épouse, pour eux et les leurs ont fait ce don ".

Publius Primitivus fut affranchi sous le règne conjoint de deux Augustes, ce qui indique une datation, au plus

<sup>547</sup>. S.J. de Laet, *Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains*, Bruges, 1949, p. 413; G. Walser, *Via per Alpes Graias...*, ouv. cit., p. 48, qui donne d'autres exemples de postes militaires et douaniers cumulés par des *librarii*: CIL, XII, 5678; XII, 144, dans la région de Genève et dans le Val d'Aoste.

<sup>548</sup>. CIL, XII, 2227.

tôt, de la fin du II<sup>e</sup> siècle ap. J.-C., lorsque le *portorium* était géré par des affranchis impériaux.

C - Une troisième inscription concernant le quarantième des Gaules, située, elle aussi, sur les bords de l'Isère, a été trouvée, à Allondaz (<sup>549</sup>), près d'*Ad Publicanos* (Albertville-Conflans) :

" *Matris / Mithres / soc(iorum) XL vil(ici) / ad tur(r) (u) (im) /l(oco) XIII p(er) a(nnos) VI* ".

" Aux Mères, Mithres, responsable du bureau de la société du quarantième, à Tours. Emplacement (en façade) treize pieds, en profondeur six pieds."

Cette dédicace aux *Matres* est accomplie par les associés d'un administrateur, non-libre, du quarantième des Gaules. La dernière expression indique soit le prix de la donation, soit la durée du service de l'administrateur (<sup>550</sup>).

Le *vilicus* est un administrateur impérial, de statut non-libre. L'expression " *ad turru* " peut signifier l'occupation d'un poste comportant un lieu élevé ou une place-forte (<sup>551</sup>).

Les postes du quarantième des Gaules sont nombreux dans la région, car, outre les trois mentions de la vallée de l'Isère, deux autres mentions épigraphiques en signalent à Genève et à Aoste (<sup>552</sup>). On peut ainsi établir une carte des stations dans les Alpes occidentales (Figure 34) (<sup>553</sup>).

## II ) ORIGINES ET FONCTIONS DES *portoria*

L'institution romaine du *portorium* succède aux droits de péage et de portage, antérieurs à la conquête romaine. La gestion du quarantième des Gaules est organisée par

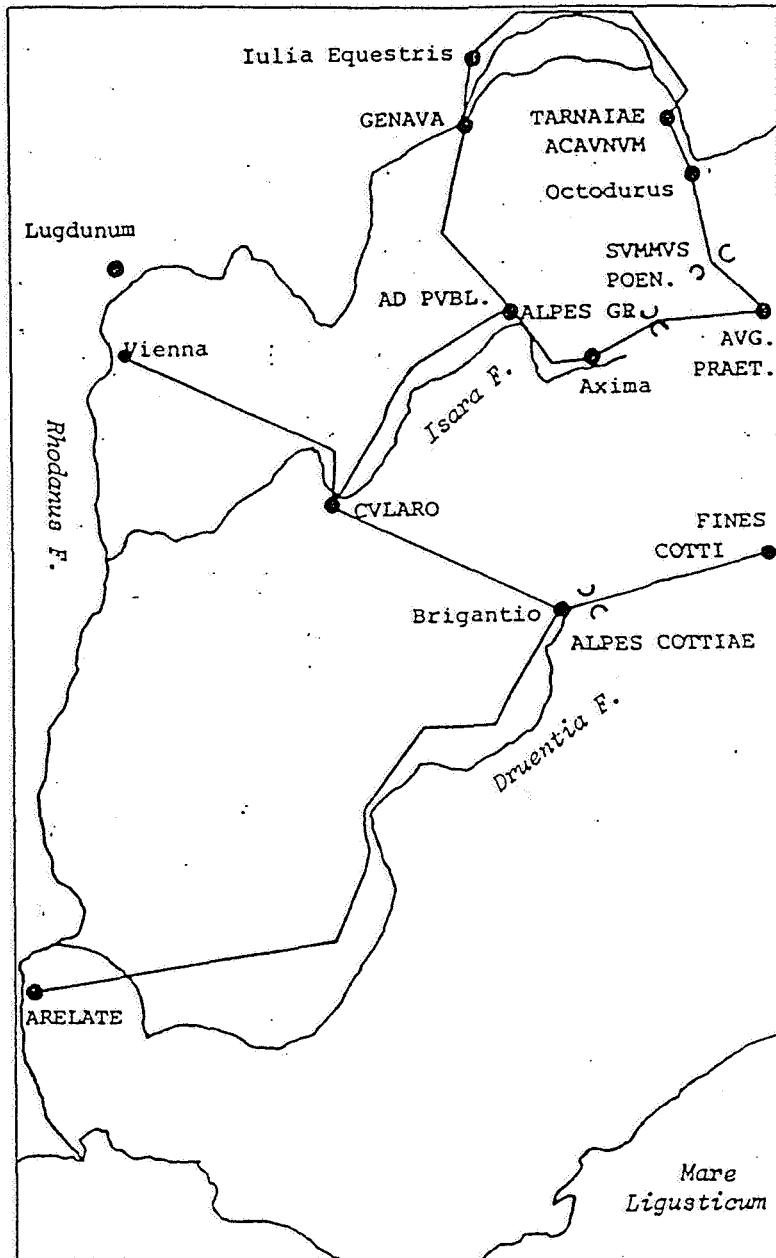
<sup>549</sup>. *CIL*, XII, 2358.

<sup>550</sup>. G. Walser, *Via per Alpes Graias...*, ouv. cit., p. 50.

<sup>551</sup>. G. Walser, ouv. cit., p. 50, pense que le nom de villages près d'Albertville, Tours en Savoie, Tournon, peuvent être une survivance de cette place-forte.

<sup>552</sup>. E. Espérandieu, *ILGN*, n. 363 (Genève); *CIL*, V, 6649 (Aoste).

<sup>553</sup>. G. Walser, *Via per Alpes Graias*, ouv. cit., p. 49.



Les noms en lettres majuscules sont des stations du quarantième des Gaules, contrairement aux noms en lettres minuscules.

Figure 34

Les stations du quarantième des Gaules dans les Alpes occidentales

(d'après G. Walser)

Auguste, probablement entre 20 et 10 av. J.-C. (554).

<sup>554</sup>. Auguste aurait créé la *Quadragesima Galliarum* pendant son troisième séjour en Gaule, entre 16 et 13 av. J.-C. : J. France, "Administration et fiscalités douanières sous le règne d'Auguste : la date de la création de la *Quadragesima Galliarum*", MEFRA, 105, 1993, 2, p. 925-927. R. Cagnat, *Etude historique sur les impôts indirects des Romains*, Paris,

A - Le *portorium* apparaît, à l'origine, comme la contrepartie, en espèces ou en nature, d'un avantage matériel offert au voyageur, sous la forme d'un port, d'une route ou d'un pont. Dans les Alpes, la fréquence des obstacles naturels avait donné prétexte aux indigènes à percevoir des droits répétés sur un même itinéraire. C'est ainsi que les Vérages, près du col du Grand-Saint-Bernard demandaient des péages élevés pour le passage au col (555).

Strabon raconte que les Eduens et les Séquanes se disputaient pour les droits de péage, près de l'Arar, qui s'effectuait par bateau (556).

B - Rome intervient et met de l'ordre dans ce système.

L'Empire fut divisé, dès l'époque d'Auguste, en plusieurs grandes circonscriptions douanières, aux limites desquelles un droit de passage unique allait désormais être perçu. La *quadragesima Galliarum* comprenait les trois Gaules, les deux Germanies, la Narbonnaise et les petites provinces alpestres (557).

Le montant des droits perçus correspondait à 2 1/2 % de la valeur des marchandises. La gestion fut longtemps donnée à des sociétés de publicains. Ainsi, à l'entrée de la haute vallée de l'Isère, la station d'Albertville-Conflans est désignée par le nom significatif d'*Ad Publicanos* (558).

1882; S.J. de Laet, *Portorium, étude sur l'organisation douanière chez les Romains*, Bruges, 1949; F. Vittinghoff, *RE*, XXII, col. 346; D. van Berchem, *Les routes et l'histoire*, ouv. cit., particulièrement, "Du portage au péage", p. 67-78, concernant la zone alpine; G. Walser, *Via per Alpes Graias...* ouv. cit., p. 49.

555. César, *B.G.*, 3, 1, 2.

556. Strabon, *Géographie*, IV, 3, 2.

557. Pour J. France, dans "Administration et fiscalités douanières sous le règne d'Auguste : la date de la création de la *Quadragesima Galliarum*", *MEFRA*, 105, 1993, 2, p. 895-927, la création du *portorium* remonte à l'époque augustéenne; cependant cette création est généralement placée sous le règne de Tibère : D. van Berchem, *Les routes et l'histoire*, ouv. cit., p. 207; D. et Y. Roman, *Histoire de la Gaule*, p. 695, n. 17.

558. *La Table de Peutinger*, édit. A. Desjardins, 1869; *L'Itinéraire d'Antonin*,

L'administration fut reprise en gestion directe par l'empereur, à la fin du IIème siècle, qui en chargea des procurateurs. L'organisation des bureaux de perception était gérée par des esclaves et des affranchis. Ce sont précisément ces bureaux qui apparaissent à Grenoble et à Albertville.

La localisation des stations du quarantième des Gaules correspond à une limite administrative de province dans le cas d'Albertville, ce qui n'est pas le cas de Grenoble. Souvent les bureaux sont installés dans des localités situées au débouché des vallées de montagne, et cela sur les deux versants de la chaîne, de façon à contrôler tous les itinéraires possibles, même secondaires. Leur situation illustre le mouvement du commerce transalpin.

Albertville et Grenoble ont des points communs : les stations sont sur un axe principal, croisant une voie secondaire; de plus, ces deux villes sont sur les rives de la vallée de l'Isère :

- Albertville est située sur la route qui relie le col du Petit-Saint-Bernard à Vienne; un embranchement vers Annecy, par la vallée de l'Arly, ouvre une voie secondaire.

- Grenoble est située sur la route du col du Mont-Genèvre à Vienne; une voie secondaire part de Grenoble vers le Haut-Grésivaudan et le lac du Bourget, ou Aoste (Isère) (Figure 34).

#### C - Importance des éléments naturels

Ainsi, pour l'installation du bureau de perception du quarantième des Gaules, Rome privilégie les éléments naturels, la position périphérique par rapport au massif alpin, à l'orée de la chaîne. Elle privilégie aussi la présence de cours d'eau, d'un carrefour routier, de préférence à une limite administrative de province. Si Grenoble est à l'intérieur de la cité de Vienne, la

station d'Albertville, en revanche, est située au contact de la province des Alpes Grées et de la cité de Vienne; de plus elle possède les atouts naturels de Grenoble.

Dans les deux situations évoquées, à Albertville et à Grenoble, importent le passage de la voie d'eau à la voie terrestre, l'espace de rupture de charge. La voie fluviale et la voie terrestre sont utilisées (<sup>559</sup>).

Il se peut qu'au moment du prélèvement des taxes, les ballots, une fois soumis au *portorium* aient été plombés, pour arriver en franchise à destination. Mais il s'agit d'une hypothèse invérifiée. A Aoste (Italie, Val d'Aoste), les *circitores* (<sup>560</sup>) du quarantième des Gaules étaient peut-être des fonctionnaires ambulants chargés de contrôler les ballots plombés (<sup>561</sup>).

Les mentions des *portoria* indiquent l'importance des axes routiers orientés de l'est vers l'ouest, qui rejoignent l'Italie et la vallée du Rhône.

### III - L'INFRASTRUCTURE ROUTIERE PRINCIPALE EST ORIENTEE DE L'EST VERS L'OUEST

#### A - Les sources

Les itinéraires routiers d'époque romaine constituent une source précieuse et nous présentent la trame du réseau routier. Ils donnent des listes de points de repères fixes. Cependant ces itinéraires échappent à l'analyse de détail et donnent des renseignements incomplets, rarement précis (<sup>562</sup>).

<sup>559</sup>. K.G. Hirth, " International Trade and the Formation of Prehistoric Gateway Communities ", *American Antiquity*, 43, 1978, p. 151-156; D. et Y. Roman, *Histoire de la Gaule*, p. 307.

<sup>560</sup>. *CIL*, V, 6649.

<sup>561</sup>. G. Walser, *Via per Alpes Graias...*, ouv. cit., p. 52-53.

<sup>562</sup>. Documents cartographiques : la Table de Peutinger, dont le fond daterait au plus tard de la première moitié du III<sup>e</sup> siècle de notre ère : E. Desjardins, *La Table de Peutinger d'après l'original conservé à Vienne*, Paris, 1869-1876; K. Miller, *Die Peutingersche Tafel*, Stuttgart, 1962, segments II et III; art. *Itineraria et Karten*, dans *RE*, d'après lequel

Par contre, les itinéraires dont fait état Strabon, correspondent à la systématisation du réseau routier sous le règne d'Auguste (<sup>563</sup>).

#### B - L'évolution de l'époque préromaine au Ier siècle av. J.-C.

La connaissance des pistes préromaines permet de déterminer l'implantation des peuples et de mieux comprendre leur vie. A côté des réseaux locaux, il existait de grandes directions générales pour les itinéraires protohistoriques. Les pistes transalpines étaient de simples sentiers dans les passages difficiles et en altitude. Dans les hautes vallées, l'accès aux cols se faisait, selon Polybe, par des chemins étroits, raides, bordés de précipices et souvent coupés d'éboulements (<sup>564</sup>).

Les régions au relief accidenté étaient le domaine du bâti. Les marchandises lourdes étaient transportées par eau et sur des mulets et des ânes (<sup>565</sup>). Dans ces conditions, ainsi que le remarque Strabon (<sup>566</sup>), les voies terrestres et les voies navigables se complétaient, les premières se rapprochant au maximum des voies d'eau aux points de transbordement, souvent situés dans les coudes externes de celles-ci.

L'itinéraire principal pour venir d'Italie en Gaule

la *Table de Peutinger* dériverait d'une carte du monde antique établie à l'époque d'Auguste (E. Polaschek, *RE*, suppl. X, 1965, col. 680-833); G. Barruol, *Peuples préromains*, p. 49. Documents littéraires : Strabon, livre IV; *Itinéraire d'Antonin*, guide routier qui remonterait à la fin du IIIème siècle, mais dérivant d'un original du Haut-Empire, éd. G. Pinder et M. Parthey, Berlin, 1840. La connaissance du réseau routier antique est aussi attestée par des milliaires, qui sont tous d'époque plus tardive que le Haut-Empire : I. König, *Die Meilensteine der Gallia Narbonensis. Itineraria Romana*, 3, 1970; *CIL*, XVII, *Miliaria imperii romani*, 2 *Miliaria provinciarum Narbonensis, Galliarum, Germaniarum*, éd. G. Walser, Berlin-New-York, 1986.

<sup>563</sup>. Strabon, livre IV.

<sup>564</sup>. Polybe, III, 51, 54.

<sup>565</sup>. En 218 av. J.-C., Hannibal " emprunte " aux indigènes des mulets pour convoyer le matériel lourd de son armée aux sommets des Alpes (Tite-Live, 21, 37). Selon Strabon, IV, 6, 2, l'élevage des mulets était propre à la Ligurie.

<sup>566</sup>. Strabon, IV, 1, 12; IV, 1, 11 et 14.

est, depuis la plus haute Antiquité, celui du Mont-Genèvre : au Vème siècle av. J.-C., Bellovèse et les populations qui le suivaient pénètrent en Italie par le val de Suse et Turin, d'après Tite-Live<sup>567</sup>.

Au milieu du Ier siècle av. J.-C., c'est la route la plus fréquentée par les troupes de César, lors de la guerre des Gaules<sup>568</sup>. La fréquentation de cet itinéraire par les armées romaines à l'époque de César montre son importance et qu'elle est propice au passage des troupes; elle indique aussi que, plus au nord, le passage au col du Petit-Saint-Bernard était moins assuré, car César l'aurait emprunté pour se rendre à Lyon, cette route étant plus directe.

L'itinéraire par le col du Petit-Saint-Bernard, était, à l'époque gauloise, utilisé par les marchands<sup>569</sup>. Toutefois, selon Strabon, ce col était, de son temps, impraticable aux chariots et les sentiers qui y accédaient étaient étroits et abrupts<sup>570</sup>.

#### C - Au Haut-Empire

Strabon décrit au Haut-Empire quatre routes transalpines<sup>571</sup>: celles des Alpes Maritimes, des Alpes Cottiennes, du Petit et du Grand-Saint-Bernard. Les quatre cols sont ceux qui ont été aménagés à l'époque d'Auguste, puisque Strabon fut contemporain de son règne et écrivit au début du Ier siècle ap. J.-C. C'est surtout sous le règne d'Auguste et durant les premières décennies du Ier siècle ap. J.-C. qu'un réseau cohérent de routes est installé (Figure 35). Dans l'histoire de l'aménagement des grandes routes des Alpes<sup>572</sup>, deux

<sup>567</sup>. Tite-Live, 5, 34, 8.

<sup>568</sup>. César, *B.G.*, 1, 10, 4; Tite-Live, 5, 34, 8.

<sup>569</sup>. Strabon, IV, 6; Pline l'Ancien, *N.H.*, IV, 135. On a découvert au col de nombreuses monnaies, dont certaines remontent au VIème siècle av. J.-C., entre autres des pièces marseillaises et du sud-est de la Gaule : références dans G. Barruol, ouv. cit., p. 70, n. 5.

<sup>570</sup>. Strabon, IV, 6, 7 11. Sur les passages au col : G. Walser, *Via per Alpes Graias*, p. 11-19.

<sup>571</sup>. Strabon, IV, 1, 3 et 11; IV, 6, 7.

<sup>572</sup>. A. Grenier, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, 1931-1960, t. II, , 1, p. 44-48; H.

moments ont été décisifs, le règne d'Auguste et celui de Claude.

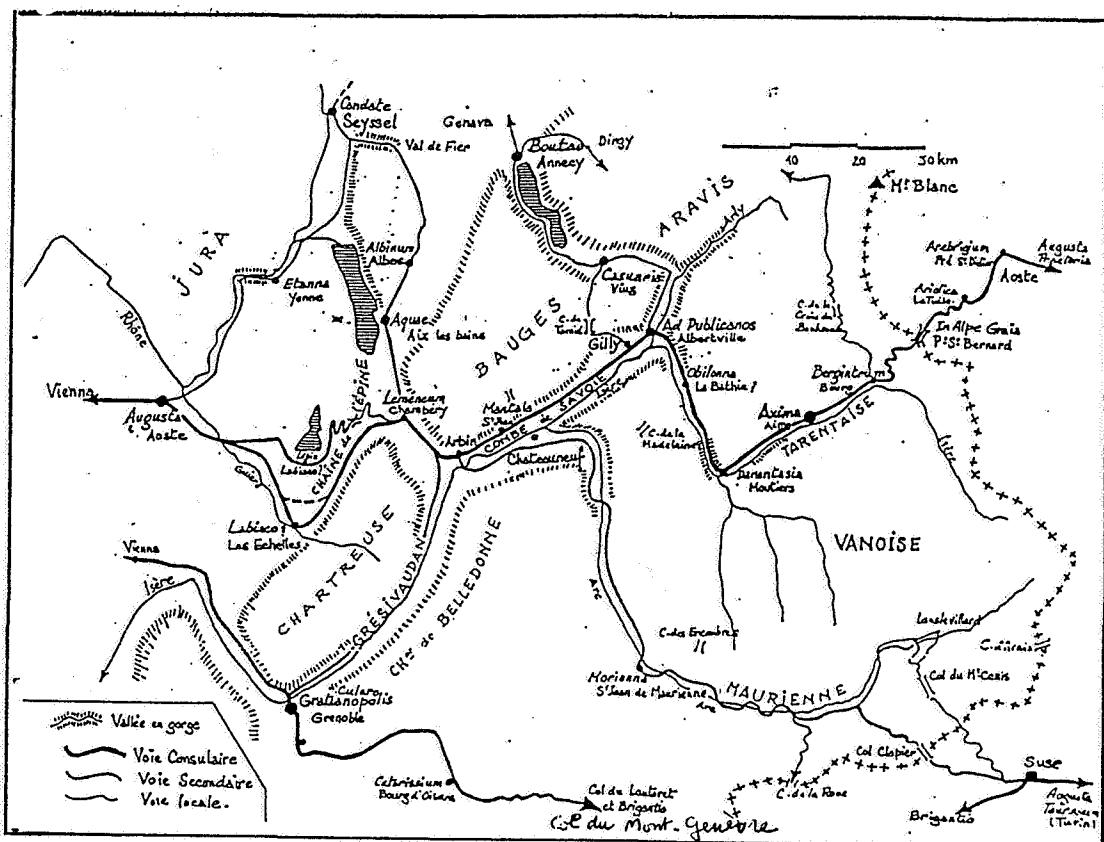


Figure 35

Voies et agglomérations romaines  
(d'après H. Barthélémy)

1 ) Les voies principales

Les deux voies les plus importantes sont celles du Mont-Genève et du Petit-Saint-Bernard (573).

a ) La voie du Mont-Genève

Barthélémy, *La Savoie gallo-romaine*, ADRAS, Chambéry, 1995, p. 5; M. Le Glay, "Quelques données nouvelles sur les routes des Alpes et leur trafic", *Actes du Colloque international sur les cols des Alpes*, Bourg-en-Bresse, 1969, (Orléans, 1971), p. 121-125; Y. Burnand, *Les Gallo-Romains*, Paris, 1996, p. 38-39; D. et Y. Roman, *Histoire de la Gaule*, p. 483-484.

573. R. Dion, "Le problème des Cassitérides", *Latomus*, XI, 1952, 3, p. 306-314; R. Dion, "Transport de l'étain des îles Britanniques à Marseille à travers la Gaule préromaine", *Actes du 93ème Congr. des Soc. Sav., Tours, 1968, section Archéologie*, Paris, 1970, p. 423-438.

La soumission, sous le règne d'Auguste, des peuples des Alpes Cottiennes permet le libre accès au Mont-Genèvre. La route par le Lautaret et Grenoble, qui rejoint Vienne, est la plus fréquentée dans la première moitié du Ier siècle ap. J.-C.

Une tentative de reconnaissance de son tracé a été effectuée, mais les vestiges archéologiques sont très rares.

En arrivant du Mont-Genèvre, cette voie coupait le tracé du chemin celtique du Lautaret, puis, par la vallée de la Romanche, gagnait Vizille et Le Bourg d'Oisans. Des tronçons de voie pavée et des vestiges d'ouvrages d'art ont été repérés dans l'Oisans (574). A Vif, on a découvert le pavage d'une voie antique (575) et à Vizille, où un site a livré du matériel céramique de période augustéenne, on signale des traces archéologiques de la voie de l'Oisans (576).

Cette voie longe la vallée de l'Isère avant d'arriver à Grenoble : elle contourne le rocher de la Bastille, monte jusqu'au col de Clémencières en passant par Saint-Martin-le-Vinoux. Ici, un dispositif a été reconnu, qui peut dater de La Tène finale : il s'agit d'une levée en terre et en pierre (577), peut-être un vestige préromain de la voie, qui passe par un encorbellement dans le roc. Des entailles en queue d'aronde servaient à coincer des poutres où on fixait un platelage pour élargir le chemin pour le passage d'un mulet (578).

Puis la voie descend jusqu'à Saint-Egrève par le flanc septentrional du Néron, rejoint Le Fontanil par l'esplanade du rocher de Cornillon et rallie Voreppe par le défilé du roc de Mont-Saint-Martin. L'importance de cette voie est soulignée par l'occupation, à but

<sup>574</sup>. R. Truc, "La voie romaine entre Grenoble et Vienne", *Information Régionale*, Grenoble, 1974, 16, p. 1-20.

<sup>575</sup>. *Carte archéologique, Isère*, p. 156.

<sup>576</sup>. *Carte archéologique, Isère*, p. 161.

<sup>577</sup>. J.-P. Jospin, "La levée de terre (protohistorique?) du site du Mont Rachais à Saint-Martin-le-Vinoux," p. 24, dans *Archéologie chez vous, Chartreuse, Saint-Egrève..., n. 10*, Musée dauphinois, Grenoble, 1992.

<sup>578</sup>. *Carte archéologique, Isère*, p. 171.

apparemment militaire, de certaines hauteurs la surplombant, telles celles du Néron ou du rocher de Cornillon. Dans toutes les localités traversées, ont été repérés plusieurs sites (Saint-Egrève, Le Fontanil...). Ce flanc de la vallée est une des zones les plus anciennes de peuplement. Elle bénéficie d'une situation géographique privilégiée, lieu de passage obligé entre les Alpes et la vallée du Rhône<sup>(579)</sup>.

En s'éloignant de Grenoble, la voie, utilisant parfois des sections préromaines, gagnait Moirans (station de *Morginnum*), par la cluse de Grenoble. Sur ce site, une portion de voie antique a été reconnue, au bord de laquelle on a recueilli deux petits vases en terre cuite rouge, contenant un nombre indéterminé de monnaies gauloises, dont 418 pièces ont pu être sauvegardées. Les monnaies se répartissent en 186 monnaies du type au cavalier (groupe I de Deroc), 135 à l'hippocampe, 81 au cheval galopant, 8 au bouquetin...<sup>(580)</sup>. La constitution du dépôt est datée de peu après 75 av. J.-C.

#### b ) La voie du col du Petit-Saint-Bernard à Vienne

En ce qui concerne la construction de cette voie, aucun auteur ancien, aucune inscription ne nous éclairent formellement. Quant à son tracé, à quelques exceptions près, comme au col du Petit-Saint-Bernard ou dans la gorge de Siaix, il est mal connu et a laissé peu de traces archéologiques<sup>(581)</sup>.

Cette voie fut décidée et entreprise par Auguste, comme le confirme l'inscription incomplète qui, à Aime, suggère l'existence de travaux effectués sous son règne, vers 2 ou 3 av. J.-C.<sup>(582)</sup>.

<sup>579</sup>. *Archéologie chez vous, Chartreuse, Saint-Egrève...*, n. 10, Musée dauphinois, Grenoble, 1992, p. 23.

<sup>580</sup>. A. Deroc, *Les monnaies gauloises d'argent de la vallée du Rhône, Etude de numismatique celtique*, 2, Paris, 1983, p. 38, 59, 60, tabl. 4; X. Loriot, B. Rémy, *Corpus des trésors monétaires antiques de la France*, V-2, Isère, Paris 1988, p. 46, n. 16; *Carte archéologique, Isère*, p. 109.

<sup>581</sup>. M. Hudry, art. cit., "Tracé et trafic d'une voie romaine...", p. 101-115.

<sup>582</sup>. *AE*, 1969-1970, 322.

Entre le col du Petit-Saint-Bernard et Aoste, la distance de près de 170 kilomètres a inévitablement demandé plusieurs dizaines d'années pour la construction de la route septentrionale, parallèle au cours de la vallée. Le règne de Claude est déterminant pour ce chantier, lorsque les travaux sont entrepris dans le secteur de la basse Tarentaise et de la Combe de Savoie.

A intervalles à peu près réguliers, des relais ou des gîtes d'étape jalonnaient la route, connus par des documents plus tardifs, comme l'Itinéraire Antonin ou la Table de Peutinger et que les trouvailles archéologiques confirment :

- Au col du Petit-Saint-Bernard (*In Alpe Graia*) : une grande *mansio* de 67 X 25 mètres avec cour, écurie, remise, temple (*fanum*) dédié à Jupiter, protecteur des sommets et la colonne Joux, avec la statue du dieu (Figure 36 ('<sup>583</sup>'));
- Bourg-Saint-Maurice (*Bergintrum*);
- Aime (*Axima*);
- Moûtiers (*Darantasia*);
- Albertville (*Ad Publicanos*);
- Saint-Jean-de-la-Porte ? (*Mantala*);
- au-delà de la vallée de l'Isère, en direction de Vienne, Chambéry (*Le m en cum*), puis Aoste. Les avis sont partagés pour le tracé entre Chambéry et Aoste, par la station, non encore localisée de *Labisco* ('<sup>584</sup>').

Sur le plan politique et administratif, avec la promotion du district alpestre au statut de province des Alpes Grées, le pouvoir romain fait des remaniements, en fonction de l'évolution du secteur; les ensembles territoriaux sont modifiés en même temps que l'infrastructure routière. Il y a un ajustement administratif aux circonstances locales ('<sup>585</sup>').

En général la voie romaine évite les zones inondables.

<sup>583</sup>. P. Barocelli, *Edizione della carta d'Italia al 100.000*, foglio 27, 1962, plan reproduit dans *Archéologia*, n°. 103, 1977, p. 39.

<sup>584</sup>. B. Rémy, *Nouvelle histoire de la Savoie*, dir. P. Guichonnet, Toulouse, 1996, p. 72.

<sup>585</sup>. D. van Berchem, *Les routes et l'histoire*, ouv. cit., p. 84.

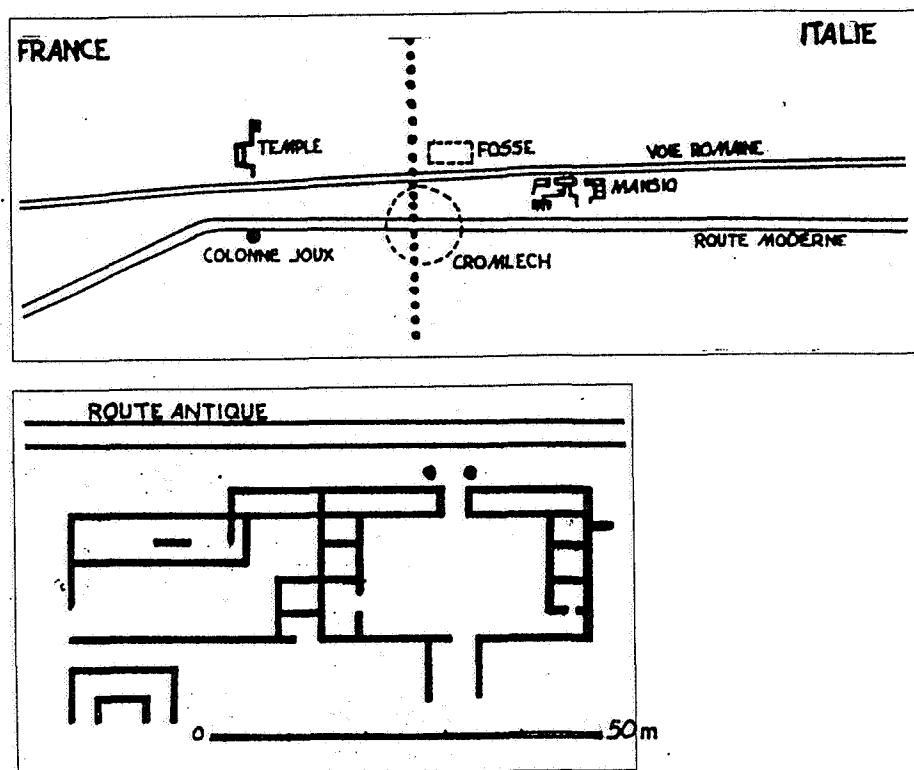


Figure 36

Plan de la station du Petit-Saint-Bernard  
(*d'après P. Barocelli*)

La voie subit des transformations. Les travaux exécutés, en particulier les œuvres d'art, sont souvent spectaculaires en zone montagneuse : passages en corniche, à flanc de coteau...

## 2 ) Les voies secondaires

On ne saurait omettre le réseau routier secondaire, qui est plus ou moins décelable du fait de l'absence de documents tangibles. Néanmoins, la répartition des habitats, des nécropoles, des trésors monétaires, la tradition aident à sa reconstitution. La vie locale a besoin d'une trame plus serrée pour assurer des communications directes entre chaque bourgade. Aussi des voies secondaires assez nombreuses sont aménagées, qui succèdent souvent à des pistes antérieures.

### a ) La haute vallée

Dans la haute vallée, plusieurs itinéraires montagnards mettent en relation des vallées ( <sup>586</sup> ), voire des régions. Des voies desservent les cols alpins secondaires (Figure 32) ( <sup>587</sup> ).

Ainsi, les Alpes Grées, administrativement reliées aux Alpes Pennines (Valais) sous Vespasien, ont bénéficié d'un chemin entre Aime et Martigny par les cols du Bonhomme, de Balme et de La Forclaz. Le col du Bonhomme permet aux Ceutrons de joindre le Valais par Chamonix.

Il existe de multiples passages transversaux à haute altitude, qui ont certainement été empruntés usuellement, mais sans qu'on puisse avancer de preuves tangibles. Des cols assurent des liaisons transversales entre les grandes vallées, occupées par des tribus soeurs ( <sup>588</sup> ).

### b ) La vallée moyenne

#### 1' ) Le carrefour routier d'Albertville

A Albertville / *Ad Publicanos*, de la voie du Petit-Saint-Bernard se détachait la voie d'Annecy, qui par Faverges (*Casuaria* ?), gagnait *Boutae* (Annecy) puis Genève (Figure 32) ( <sup>589</sup> ).

#### 2' ) Le carrefour de la Maurienne

<sup>586</sup>. M. Hudry, "Tracé et trafic...", art. cit., établit une carte des voies secondaires à partir de la vallée de la Tarentaise; *Carte archéologique, Isère*, p. 38.

<sup>587</sup>. Cf. *supra* ch. 5.

<sup>588</sup>. J. Prieur, *La province romaine des Alpes Cottiennes*, Villeurbanne, 1968, p. 92-115; G. Barruol, *Peuples préromains*, p. 49-82; B. Rémy, *Nouvelle histoire de la Savoie*, dir. P. Guichonnet, Toulouse, 1996, p. 72.

<sup>589</sup>. P. Dufournet, "Le réseau routier gallo-romain de Vienne à Genève et la position des stations d'*Etanna* et de *Condate*. Principes de circulation et calcul des distances", *Actes du 89ème Congrès des Sociétés savantes, Lyon, 1964*, Paris, 1965, p. 35-72 bis; P. Broise, *Genève et son territoire dans l'Antiquité, de la conquête romaine à l'occupation burgonde*, Bruxelles, *Latomus*, 129, 1974, p. 97-99; D. van Berchem, *Les routes et l'histoire*, p. 103-111; B. Rémy et alii, *Inscriptions latines de Haute-Savoie*, p. 23.

La Maurienne, grande voie traditionnelle jalonnée de vestiges antiques, est suivie par une voie secondaire, qui débouche dans la vallée de l'Isère au centre de la Combe de Savoie, permettant le développement des sites de Châteauneuf et de Saint-Jean-de-la-Porte.

3') Au centre de la Combe de Savoie, sur la rive droite de l'Isère, à Saint-Jean-de-la-Porte, un sentier permettait d'accéder au massif des Bauges. On a retrouvé, au cœur de ce massif, des vestiges romains, mais rien n'assure qu'ils y ont été apportés à partir de la vallée de l'Isère (590).

#### c) Le Grésivaudan

##### 1') Sur la rive droite de l'Isère

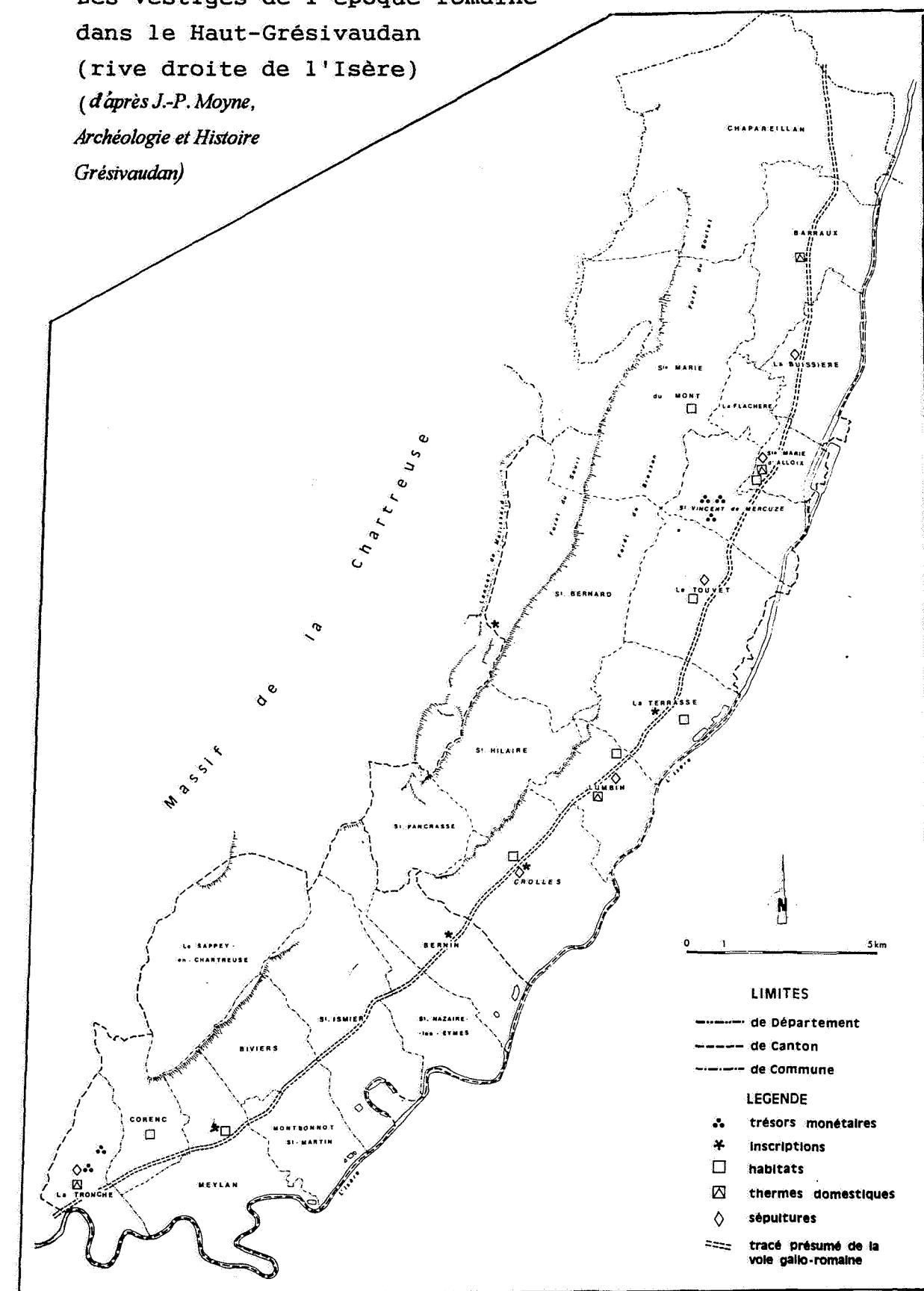
La voie qui relie Grenoble à Chambéry, puis au lac du Bourget, est une voie secondaire. D'importants vestiges ont été mis au jour sur la rive droite de l'Isère, entre le secteur d'Arbin-Montmélian, c'est-à-dire là où des prédispositions naturelles font de la cluse de Chambéry une position stratégique à l'entrée des Alpes, et le centre du Grésivaudan (591). Ainsi, sur des sites qui sont proches (Figure 37), on décèle l'existence de la voie romaine et d'échanges dans la vallée : à Barraux, on a repéré des traces de voie et l'emplacement possible d'un port romain sur l'Isère; à Chapareillan, des vestiges de voie romaine; à Lumbin, un peu plus au sud, une voie dallée, bordée de restes de canalisation, de conduites et d'une nécropole (592). A La Terrasse, plus près de Grenoble, à proximité d'un établissement rural, qui a livré de la céramique du II<sup>e</sup> siècle ap. J.-C.,

<sup>590</sup>. *Carte archéologique, Savoie*, p. 148-149 : Au Châtelard, découvertes de monnaies gauloises en argent (7 allobroges à l'hippocampe, 14 pièces au cavalier du type *Eburo*, groupe III de Deroc); un sesterce de Trajan; une statuette en bronze de Mercure.

<sup>591</sup>. *Carte archéologique, Savoie*, p. 40.

<sup>592</sup>. *Carte archéologique, Isère*, p. 134.

Figure 37  
 Les vestiges de l'époque romaine  
 dans le Haut-Grésivaudan  
 (rive droite de l'Isère)  
 (d'après J.-P. Moyne,  
*Archéologie et Histoire  
 Grésivaudan*)



des vestiges de voie romaine sont situés à proximité d'une rampe d'accès à l'emplacement d'un ancien pont sur l'Isère (593).

## 2') Sur la rive gauche de l'Isère

Sur la rive gauche de l'Isère, l'inventaire des sites de l'époque romaine montre une concentration de ces derniers, sur les terrasses fluvio-glaciaires qui bordent la vallée, à l'abri des inondations. Cela ne signifie pas que la partie basse de la vallée n'ait pas été exploitée. Mais les divagations de la rivière, ajoutées à l'apport constant d'alluvions, en ont diminué les traces éventuelles. La position des sites (Figure 38) indique de toute évidence l'utilisation de la rivière pour la navigation et les transports. Même si aucune mention explicite de voie romaine n'est donnée dans les itinéraires antiques, ou n'est attestée par des bornes milliaires, l'existence d'une deuxième voie terrestre secondaire, qui s'ajoute à celle de la rive gauche, est cependant très probable (Figure 35).

C'est sur le site de Détrier (Savoie), qu'un habitat assez important d'époque romaine s'est développé, en liaison avec la voie romaine secondaire, venant du Grésivaudan, et se dirigeant vers la haute Maurienne (Figure 39) (594). L'agglomération antique est située près de la route. Plusieurs vases en verre, des amphores, des vestiges d'un bâtiment (débris d'enduits muraux, de briques, de *tegulae*, de mortiers...), des monnaies romaines ont été mis au jour à *La Cité*; au-lieu-dit *La Potence*, d'autres vestiges montrent l'importance de l'implantation romaine : une monnaie de Marc Aurèle, des céramiques sigillées (deux Drag 4, un Déchelette 72, un Drag 18/31, avec la marque *Of Pontei, Of Cdp* sur Drag 15 ou 18, *Tauricima* sur Oswald 43, des céramiques communes...). D'un autre site de Détrier, on a conservé

<sup>593</sup>. *Carte archéologique, Isère*, p. 136-137.

<sup>594</sup>. *Carte archéologique, Savoie*, p. 155 : plan de J.-P. Jospin.

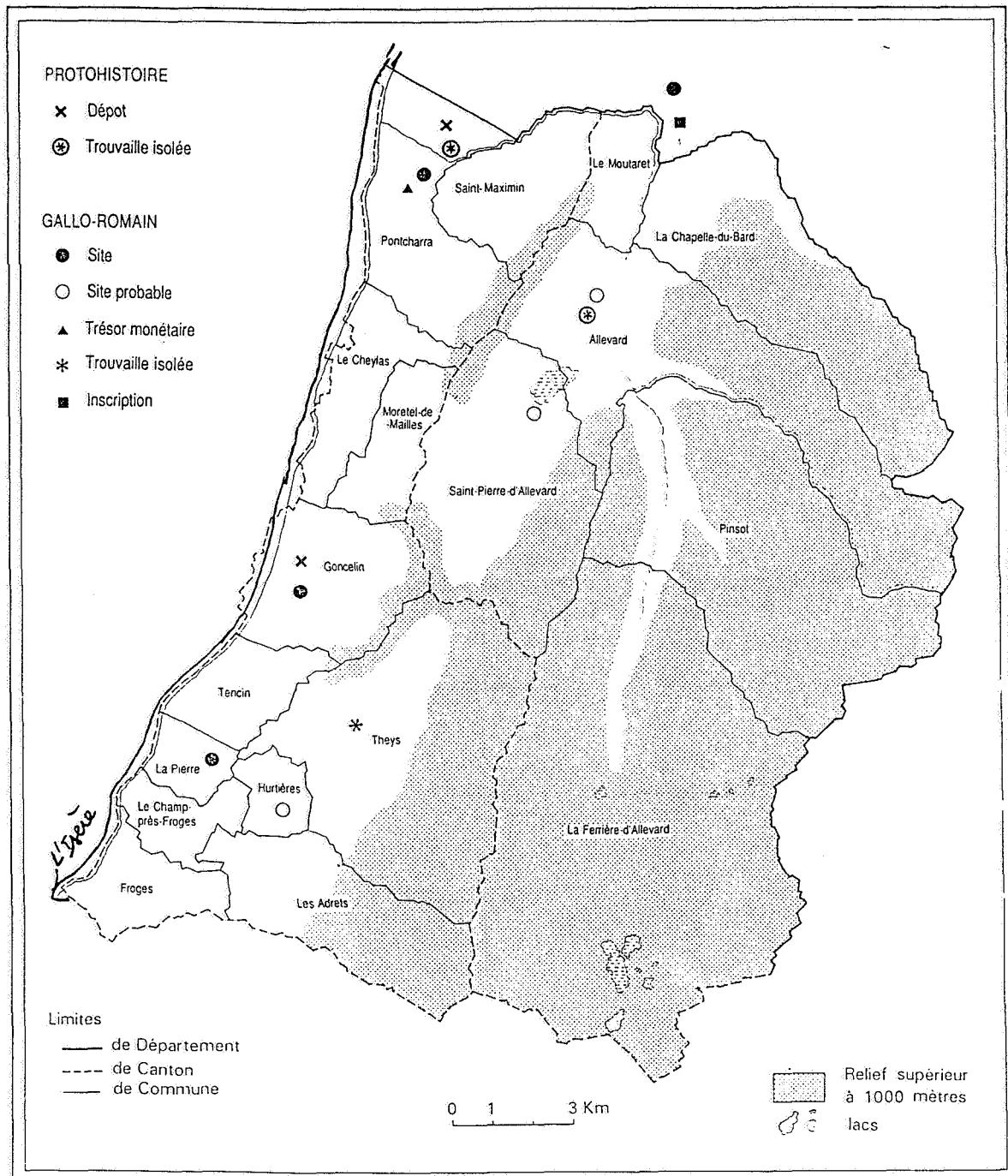


Figure 38

Les vestiges de l'époque romaine dans le Haut-Grésivaudan et le pays d'Allevard (rive gauche de l'Isère)  
(d'après J.-P. Moyne, Archéologie chez vous, n. 9)

un balsamaire en verre à panse sphérique, à embouchure à ourlet et à anses delphiniformes, des objets en céramique (un petit pot à bec en pâte rouge-orangé, deux Drag 27, un Drag 33, un Drag 40, trois Drag 54, un Drag 10/54, un

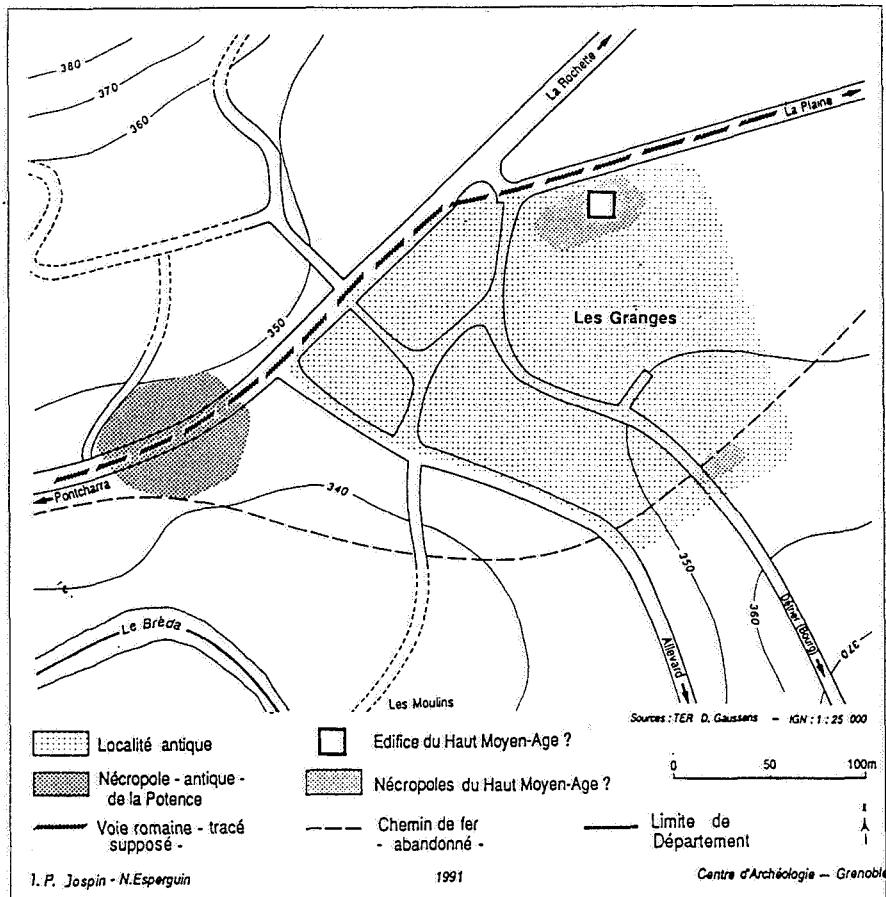


Figure 39  
Plan de Détrier antique (Haut-Grésivaudan, rive gauche de l'Isère)  
(d'après J.-P. Jospin)

Drag 35, un col d'amphore (Dressel 20)...<sup>595</sup>).

3') La complémentarité entre la route, la rivière et l'exploitation agricole

Dans toute cette micro-région, il y a une complémentarité entre la route, la rivière et la mise en valeur agricole. Le processus de romanisation au Haut-Empire a laissé un certain nombre de vestiges qui attestent de la mise en valeur du Grésivaudan : près des *villae* des nécropoles et des monuments funéraires, des inscriptions votives, des dépôts monétaires... (Figures 37 et 38). Si les zones de montagne restent à l'écart, la

<sup>595</sup>. Carte archéologique, Savoie, p. 154-156.

voie de passage et la vallée de l'Isère sont le siège d'une mise en valeur des terres. Ces établissements ruraux sont en général installés sur les terrasses bien exposées de la rive droite, entre l'Isère et les premiers contreforts du massif de la Chartreuse, à proximité de la voie secondaire qui relie Grenoble à Chambéry.

#### d ) la basse vallée

Une voie secondaire relie Valence à Grenoble et longe la rive droite de l'Isère. Elle a livré quelques rares vestiges la concernant à Châteauneuf d'Isère, à Chatuzange-le-Goubet ( <sup>596</sup> ).

La localisation de cette voie secondaire est possible en examinant la carte de la répartition de trésors monétaires ( <sup>597</sup> ). On a retrouvé huit trésors sur la route de Valence à Grenoble qui passe par Romans, Saint-Marcellin et la vallée de l'Isère (Chatuzange-le-Goubet, Romans, Mours-Saint-Eusèbe 1 et 2, Saint-Paul-lès-Romans, Hostun, Saint-Nazaire-en-Royans, Jaillans) et deux trésors dans la plaine du Royans (Saint-Jean-en-Royans, Saint-Martin-le-Colonel). Même si le tracé exact de la voie est mal connu, faute d'études détaillées sur le terrain, la carte de ces trésors monétaires montre qu'elle longe la vallée de l'Isère (Figure 40) ( <sup>598</sup> ).

Une partie de ces trésors monétaires a été constituée avant l'arrivée au pouvoir d'Auguste. Ce sont des dépôts de monnaies gauloises, comme le dépôt de Saint-Martin-le-Colonel, constitué d'oboles de Marseille, de monnaies au type du cavalier (Saint-Jean-en-Royans). D'autres dépôts associent les espèces de plusieurs peuples : monnaies au type du cavalier, allobroges, cavares à Hostun et à Jaillans. Ces dépôts semblent avoir été abandonnés avant l'instauration de l'Empire, peut-être pendant les guerres

<sup>596</sup>. Chanoine Sautel, *Forma Orbis Romani, Carte archéologique de la Gaule romaine, Département de la Drôme*, Paris, 1957, p. 100-102; A. Blanc, *Valence des origines aux Carolingiens*, Valence, 1964, p. 106.

<sup>597</sup>. B. Rémy, " Les dépôts monétaires antiques de la Drôme ", *Revue drômoise*, LXXXIV, 435, mars 1985, p. 209-220.

<sup>598</sup>. B. Rémy, " Les dépôts monétaires... ", art. cité, p. 217.

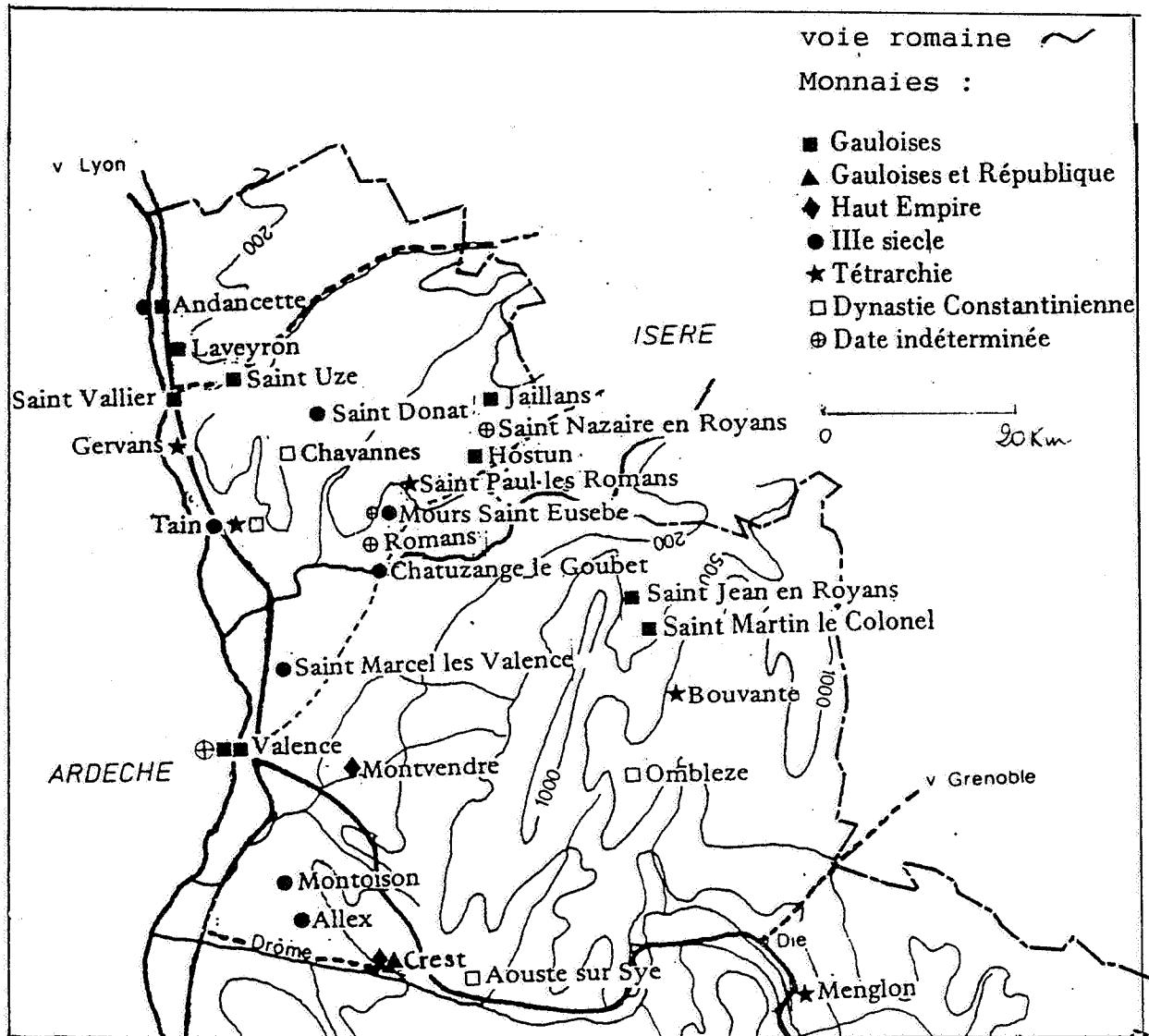


Figure 40

Les trésors monétaires le long de la voie secondaire reliant Valence à Grenoble, dans la basse vallée de l'Isère

(d'après B. Rémy)

de conquête de la Gaule Chevelue par les Romains ou au cours des troubles qui ont suivi leur installation.

Les autres trésors monétaires sont plus tardifs et datent du III<sup>e</sup> siècle (Chatuzange-le-Goubet, vers 253-268; Mours-Saint-Eusèbe, vers 276-282); trésor du Bas-Empire (Saint-Paul-lès-Romans).

Les trouvailles archéologiques confirment la présence d'une voie secondaire dans la basse vallée de l'Isère : une voie a été reconnue à Saint-Lattier : large de 2 m, elle se dirige vers l'Isère; elle présente encore un revêtement de larges dalles, puis se poursuit au sud du cours de l'Isère; cette voie a été reconnue aussi à La Sône, site qui a livré aussi des vestiges d'un ancien pont attribué à l'Antiquité (599).

A partir de la vallée, s'ouvrent quelques voies d'accès aux massifs montagneux, comme des relations avec les Voconces, par des cols du massif du Vercors (600).

#### D - Conclusion

L'axe routier principal, qui jalonne la vallée de l'Isère, commencé par Auguste dans la haute vallée, développé par Agrippa dans la vallée du Rhône, est complété par Claude dans la moyenne vallée de l'Isère. La domination romaine s'exprime par l'aménagement routier, qui succède à des voies préromaines, et qui permet, par des carrefours importants, d'installer un maillage important de voies secondaires et vicinales, " rendant la romanité proche " de tout Alpin et exprimant, par la route, " une volonté romaine évidente, indiscutable, irrésistible " (D. et Y. Roman) (601).

La route concerne aussi la vie des campagnes à double titre :

- elle a un rôle de prestige : elle rappelle aux populations locales que l'Empire romain constitue un ensemble dont Rome assure l'unité.
- Elle unit la *villa* ou l'agglomération secondaire à l'extérieur.

<sup>599</sup>. *Carte archéologique, Isère*, p. 130.

<sup>600</sup>. H. Desaye, " Les inscriptions funéraires des Voconces de Die, " *Rhodania*, Congrès Vals-Aubenas, 1956, p. 63-65.

<sup>601</sup>. D. et Y. Roman, *Histoire de la Gaule*, p. 484.