Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat

Herausgeber: Société de communication de l'habitat social

Band: 44 (1971)

Heft: 6

Artikel: La route dans l'Antiquité

Autor: Dardel, Isabelle de

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-127109

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

625.7 '-'
o. 5. 4

La route dans l'Antiquité

par Isabelle de Dardel

14

Les hommes ont commencé à communiquer entre eux, à faire des échanges, ils ont appris à se connaître en empruntant les cours des rivières et des fleuves, «ces chemins qui marchent». Ils suivaient aussi des pistes rudimentaires, instinctivement ouvertes par le piétinement continu des générations. Les chemins, les routes et les larges voies qui ont détrôné le trafic fluvial ne sont apparus que plus tard. Pourtant, les très anciennes civilisations avaient déjà eu de véritables voies de communication. Dans la très intéressante relation de ses voyages, Marco Polo dit son émerveillement lorsqu'en 1273, sur les pistes des caravanes vers l'Inde, il découvrit des routes de briques rouges, polies par des siècles de frottement. De même, un Français, le général Saint-Arnaud traversant l'Atlas à la tête de ses troupes au milieu du XIXe siècle par le col de Kanga, eut de bonnes raisons de penser qu'il était le premier à franchir un défilé aussi impraticable. Or il trouva cette inscription gravée sur le roc: *La IIIe légion Augusta a construit cette route.* C'était en l'an 145 après J.-C. Il ne faut pas oublier non plus que la roue a été inventée trois mille cinq cents ans avant notre ère et qu'elle a ainsi conditionné la construction de chemins et de ponts solides pour permettre le trafic et le passage des chars.

Les Perses, les Babyloniens, puis les Etrusques et les Carthaginois ont été de grands bâtisseurs de routes. Celles-ci leur ont permis d'étendre leur civilisation, d'administrer et de défendre militairement les royaumes et les empires qu'ils avaient conquis. Les Egyptiens, quant à eux, possédaient des routes beaucoup moins élaborées. Les papyrus soulignent la «pénible étroitesse des routes pharaoniques». Ce sont les Romains qui les prolongèrent et les pavèrent. Il faut dire que depuis la nuit des temps, le très long parcours du Nil a été une voie de transport importante. Et les Grecs? Ils n'avaient pratiquement pas de réseau routier, mais de simples pistes jalonnées de tas de pierres. Chaque passant rajoutait son caillou par-dessus les autres. Aristophane dans l'une de ses comédies ironise: «Ces routes sans auberges ne valent guère mieux qu'une vie sans vacances!» Les Grecs n'eurent ainsi de routes praticables par tous les temps que lorsque les Romains arrivèrent sur leurs terres.

En Europe, ce sont les Romains qui ont été les premiers à construire des routes empierrées, à fondations profondes. En Italie tout d'abord, où ils créèrent un réseau serré pour relier leurs provinces. Très souvent, ils ont utilisé le tracé des routes étrusques. C'est le cas de la Via Flaminia qui, à la sortie de Rome, côtoie la route moderne. Les villes d'Etrurie étaient très éloignées les unes des autres; elles communiquaient entre elles grâce à d'excellents chemins bien entretenus.

Les premières routes empierrées

La technique romaine consistait à creuser jusqu'au roc une tranchée profonde. Dans ce lit, on mettait par couches successives de gros moellons, des pierres moyennes, des silex, le tout maintenu par du sable et du gravier. Cette base était ensuite damée au rouleau compresseur. Par-dessus on rajoutait des pierres et encore une fois du sable. Enfin, on encastrait dans cette préparation, soigneusement les uns à côté des autres, des blocs de pierres taillées en forme de diamant, leur surface plate constituant ainsi le fameux pavage romain.

Qui construisait les routes? Les prisonniers de guerre commandés par des ouvriers d'Etat et les soldats romains.

---

va rejoindre et je m'inquiète que personne ne sache répondre avec précision à ces questions. Certes, le sel se trouve tout naturellement dans certaines couches du sol, il va peut-être tout bonnement y retourner; j'aurais souhaité connaître le résultat de recherches et d'analyses permettant d'affirmer que tous ces chlorures et chlorates, que ces saumures et ces phosphates sont aussi innocents pour la nature qu'ils paraissent bénéfiques pour les chaussées hivernales. Il semble qu'il est impossible de ne pas poser ce point d'interrogation. C'est heureusement là la seule intervention qui puisse prêter à la controverse dans ce vaste contexte routier où j'ai eu le plaisir de vous faire participer à quelques préoccupations qui ne vous sont peut-être pas coutumières.

La route et la nature vivent en bonne harmonie et s'épaulent mutuellement. Affirmer cette harmonie, insister avec doigté sur le cadre naturel de la route aura pour effet non seulement de maintenir l'équilibre du paysage, mais encore de garder en éveil l'attention du conducteur et d'augmenter finalement ce facteur essentiel qui est celui de la sécurité.

Le légionnaire était lourdement chargé (nous l'avons appris dans les versions latines...). A part ses armes et sa gamelle, il portait encore tout un attirail de terrassier et de bûcheron: une pelle, une hachette, une truelle et une faucille. Il était dirigé par un «architectus». Chaque légion disposait d'un corps d'architectes et de géomètres. Ainsi, le légionnaire remplissait à la fois les fonctions de guerrier et d'ouvrier. Sous la Pax Romana, les empereurs craignant que leurs soldats ne s'amollissent, les firent construire des routes et encore des routes, à travers tout l'empire. Tite-Live raconte que l'empereur Flaminius, après avoir battu les Etrusques, fit la route de Bologne à Arezzo «pour sauver son armée de l'inactivité». Mais cela ne fut pas toujours du goût des guerriers qui se rebellèrent contre cette manière de faire. La répression ne se fit pas attendre.

Les relais

Si nos autoroutes modernes ont leur parking-reposoir et leurs restaurants, il n'y a rien de nouveau sous le soleil. Les voies antiques avaient déjà leurs hôtels, leurs auberges et leurs relais. L'explorateur Marco Polo, sur les chemins de la Chine, note sur ses tablettes en 1273: «Sachez que lorsque le messager du Grand Khan voyage sur ces routes, il trouve tous les 40 km. un relais de poste appelé *Yamb;* à chacune de ses étapes, il peut se loger dans une vaste et somptueuse hôtellerie.»

Les voies romaines avaient également leurs relais, c'est évident. Il y en avait en principe tous les 25 km., soit sur les 85 000 km. du réseau romain qui couvrait le monde connu d'alors, 4000 relais. Ceux-ci étaient plus serrés dans les endroits difficiles, tels que les Alpes; un peu plus espacés sur les tronçons où la topographie n'était pas compliquée. On n'en a pas retrouvé de traces en Europe. En revanche, les vestiges de deux d'entre eux ont été signalés en Afrique du Nord par la récente mission archéologique du Hollandais Hagen. Ces relais étaient de deux types. Les uns étaient destinés aux voyageurs portant carte d'identité; les autres servaient aux bêtes et aux chariots. On pouvait y changer de monture et disposer de vétérinaires et de charrons pour soigner les animaux et réparer les véhicules mis à rude épreuve par le roulement sur les pavés, alors que les ressorts n'existaient pas encore. Les tavernes des relais avaient en général plutôt mauvaise réputation si l'on en juge par les graffiti retrouvés sur les murs des bistrots d'Herculanum – ensevelie sous les cendres du Vésuve en l'an 79 – actuellement remise au jour.

Les milliaires

Il s'agit des bornes routières qui, à partir de 123 avant J.-C., ont jalonné chaque mille romain (soit 1480 m., légèrement moins que le mile anglais). Très peu de ces bornes géantes sont restées en place. Des milliers ont été enterrées au cours des siècles ou enlevées pour servir de matériau de construction de maisons et d'églises ou encore de fondations. On en retrouve un bon nombre dans tous les musées du Nouveau et de l'Ancien-Monde. Chez nous, il en subsiste au col du Julier. Ces colonnes ajoutent encore à l'aspect mythique du paysage sauvage sur lequel elles se profilent. Il s'agit de fûts en pierre de 2 m. 50 de haut environ, larges de 50 cm., de forme cylindrique, enfoncés à 70 cm. dans le sol et pesant près de deux tonnes. Ces milliaires sont très belles de forme et de volume; mais surtout elles donnent des indications très intéressantes à l'historien et à l'archéologue. Sur ces bornes étaient primitivement gravés le nombre de milles qui les séparait de la ville d'où partait la route, le nom de l'empereur sous les auspices duquel l'artère avait été construite ainsi que l'année de l'achèvement de l'ouvrage. Par la suite, les milliaires n'ont plus seulement servi à la signalisation, elles sont devenues de véritables colonnes de publicité, louant les hauts faits et la générosité de l'empereur sous lequel la route avait été créée. Au point que le voyageur en mal d'indications précises devait lire tout une littérature de glorification avant d'être au fait. Mais ces inscriptions peuvent aussi donner le nom de la légion qui a construit la route, quelquefois celui des architectes, les particularités de son revêtement et même des précisions sur son financement. Très souvent, ce sont des particuliers et même des empereurs qui ont consenti à assurer dans une grande mesure les gros investissements que supposent les magnifiques routes romaines. Trajan y consacra toute sa fortune; les milliaires portant son nom (sans plus) se comptaient par centaines.

Le nombril de Rome

La Milliaire d'Or est le nom donné à la borne-mère, appelée aussi le nombril de Rome. Elle avait été passée au bronze doré et fut élevée sur le Forum en l'an 20 après J.-C. par l'empereur Auguste. Sur son fût était gravé le nom de

toutes les grandes villes de l'empire et le nombre de milles qui les séparait de Rome. Aujourd'hui il ne reste plus qu'un beau fragment de son socle et quelques blocs de pierre épars.
Il existait dans les librairies de Rome une sorte de Baedecker, une «tabula» que tous les intéressés pouvaient acheter et qui donnait la nomenclature des voies romaines internationales à travers l'empire. La Bibliothèque de Vienne conserve la copie d'une carte géante du réseau romain, mais elle n'est pas complète. Ces dernières années, on a découvert en Italie, lors de l'aménagement de routes et d'autoroutes, des tronçons intacts – certains avec leurs trottoirs – de voies romaines, ensevelies sous terre et qui n'avaient jusqu'ici jamais figuré dans aucun répertoire d'itinéraires romain ou étrusque.
Quoi qu'il en soit, le réseau routier romain témoigne d'une civilisation qui s'est développée par-delà le Rhin et le Danube, jusqu'en Ecosse avec le mur d'Adrien, et qui comprend l'Espagne, l'Afrique du Nord, l'Euphrate, les bords de la mer Noire et va jusqu'aux frontières de l'Inde. Pendant huit siècles «les Romains ont pavé le monde». Leurs routes étaient censées durer un siècle. Après deux mille ans et plus, on en retrouve des fragments parfaitement conservés.

Trois cent septante-deux voies aboutissaient à la périphérie de Rome. Les voyageurs y laissaient leur monture ou leur véhicule. Dix-neuf routes seulement franchissaient dix-neuf portes sur les trente-sept qui s'ouvraient dans les murs d'enceinte et pénétraient dans Rome. Les voyageurs entraient dans la ville à pied. Ainsi l'avait voulu Jules César qui, dans un décret, avait exigé qu'aucun moyen de transport ne circule dans Rome du lever au coucher du soleil. Pendant quatre cents ans aucun empereur romain n'osa enfreindre cet ordre.
Rendre la ville aux piétons, n'est-ce pas là un des principes fondamentaux de l'urbanisme moderne?

Bibliographie: «Les Voies romaines», de Victor W. von Hagen.

Autonomie communale et droit d'être entendu

Le Conseil d'Etat du canton de Zurich édicta en 1969 une ordonnance pour la protection du Bachsertal. La commune de Bachs introduisit contre cette ordonnance un recours de droit public pour violation de l'autonomie communale et du droit d'être entendu auprès du Tribunal fédéral. Celui-ci reconnut la qualité de la commune pour recourir (RO 96 1 234 et suiv.), vu que cette ordonnance cantonale de protection restreint sensiblement la compétence des communes d'édicter de façon indépendante des règlements de constructions et des plans de zones dans le cadre de la Constitution et des lois. L'autonomie communale a en outre comme contenu une importante prérogative de la commune de donner son avis afin de lui permettre de se faire entendre par rapport à l'édit de prescriptions portant atteinte à sa sphère d'autonomie. Mais comme les représentants de la commune de Bachs avaient été invités à temps à une conférence, au cours de laquelle ils avaient repoussé les plans du Conseil d'Etat, le droit d'être entendu et par conséquent l'autonomie de leur commune n'avaient pas été violés. Le recours de droit public fut donc rejeté.

Le Tribunal fédéral se réfère dans ses motifs à un arrêt antérieur qui traitait du droit du citoyen respectivement du propriétaire foncier d'être entendu, droit qui se fonde sur l'article 4 de la Constitution fédérale garantissant l'égalité devant la loi. Notre Cour suprême avait alors décidé qu'il n'existait en principe pas de droit d'être entendu lors de la législation matérielle dans le sens de la promulgation de règles générales et abstraites, mais qu'il était recommandable de recueillir les avis des propriétaires fonciers lors de l'élaboration d'un plan d'extension. Le Tribunal fédéral ne trancha toutefois pas la question si cette considération en faveur des propriétaires fonciers s'appliquait aussi à l'édit d'ordonnances de protection de portée régionale. Nous sommes d'avis que les communes feraient bien d'accorder à temps aux citoyens et aux propriétaires fonciers la possibilité de donner leur avis sur les projets de plans de zones et de règlements de constructions.

ASPAN