

Les partenaires photographiques / vidéographiques (drones) et de télédétection / télémétrie topographique à distance par drone.



Les équipements et le bornage

• Au bord des routes, des relais (mutationes) pour changer de chevaux et se désaltérer (tous les 10 ou 15 km environ) et des gîtes (mansiones) pour manger et dormir (entre 30 à 40 km de distance, soit une journée de marche).

• Des bornes milliaires (le mille romain équivaut à 1480 m) bordaient généralement les parcours.

Des balises de pierre le plus souvent cylindriques, massives, enfoncées dans le sol. Ces bornes pouvaient mesurer de 2 à 3m de hauteur mais seule la moitié dépassait.

• Les voies les plus importantes pouvaient faire jusqu'à 8 m de largeur totale (en rase campagne), avec des fossés et des accotements.



Borne milliaire réutilisée (bénitier) dans l'église de St-Paul d'Izeaux (cliché Jean-Claude Michel-DR)



Reconstitution d'un mutatio (relais) le long des voies romaines. Dessin X.

Reconstitution : le chariot romain de Wadartal (Cologne) (Photo Jean-Claude Michel - DR)



La troupe de reconstitution historique Légion VIII Augusta-Porte de Bens (Photo Association Freneytique - DR)

Trafic (usages et usagers)

- Des véhicules à deux ou quatre roues, souvent étroits.
- Des charrettes avec coffres de bois pour les marchandises les plus lourdes et les plus volumineuses (jusqu'à 500 kg).
- Des marchandises transportées aussi à dos de mulet ou d'âne.
- Des voyageurs entassés dans des lourds véhicules bâchés et des chars à bancs (sièges parallèles aux essieux et voyageurs assis dos à dos)
- Des chars plus légers monoplace ou biplaces.
- Une traction presque exclusivement hippomobile (un à quatre chevaux, des mulets), mais aussi des bœufs pour les lourds charrois (équipements militaires).
- Des troupes de légionnaires et des voyageurs à pied.



Sculpture représentant un char romain monoplace (Cliché Jean-Claude Michel-DR)



Voie de Rochetaillée en encorbellement avec utilisateurs (dessin d'interprétation Association Freneytique - DR)



Aule avec épitaphe à Caius Sallius Marculus, comptable du quarantième des Gaules - Musée dauphinois - Photo DR.

(Informations recueillies d'après les travaux et sur le site de Jean-Claude Michel - <http://jc-michel.fr>)

Plaquette pédagogique éditée à l'occasion du colloque consacré à la voie romaine Vienne-Montgenèvre et à la voie de l'Oisans de Grenoble au Col du Lautaret.

Édition : le GRAPHE Échirolles / Eybens / Bresson – Maison des Associations – Place de la Libération – 38130 Échirolles
Directeur de publication : Marc Mingat-Lerme
Comité éditorial : Jean-Claude Michel, Robert Aillaud, Marc Mingat-Lerme, Bernard François.
Villes et collectivités partenaires : Préfecture de l'Isère (FDVA), département de l'Isère, ville d'Échirolles, ville d'Eybens, ville de Bresson, ville de Vizille, ville de Bourg d'Oisans, communauté de communes de l'Oisans.
Associations co-organisatrices : GRAPHE du canton d'Échirolles (Échirolles, Eybens, Bresson), Amis de

l'Histoire du Pays Vizillois, Amis de la Vallée de la Gresse, Coutumes et Traditions de l'Oisans, Association Freneytique.
Associations partenaires : FAPI, Champagnier entre Histoire et Patrimoine.
Institutions : Académie delphinale, Université Grenoble-Alpes.
Photographies : Jean-Claude Michel, Robert Aillaud, Association Freneytique, Légion VIII Augusta, Marc Mingat-Lerme, Conservation du Patrimoine de l'Isère, collections privées.
Dessins : Pierre-Yves Carron (Conservation du Patrimoine de l'Isère), Association Freneytique,

Armand Colin dans Chevalier « Les Voies romaines » Collection U, 1972, divers et X.
Vidéos et photographies par drone : Davy Nichilo (Drone Com), Du Ciel dans vos Images (Christian Pedrotti et Thierry Chenu), Yoann Pesin (Green-Topo Solutions).
Réalisations 3D : Lionel Albertino (association Freneytique)
Direction artistique, création graphique et maquette : Yohann Champlong (Eybens)
Impression : Print Signature-Centre d'Impression et de Communication Notre-Dame (Montbonnot-St-Martin)

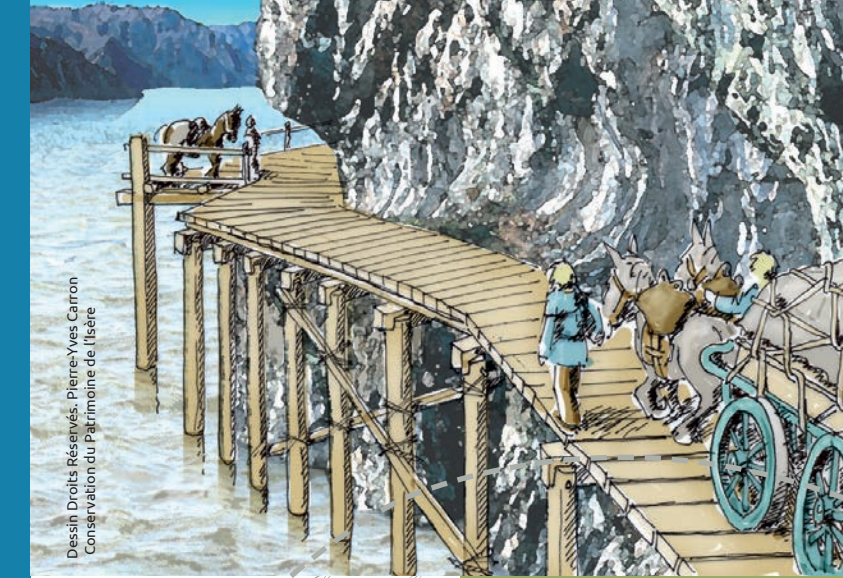
Les péages

• Des péages jalonnaient les parcours. Voyageurs et marchandises devaient s'affranchir d'un droit d'entrée ou de passage (cités, ponts, bacs) calculé sur la valeur des biens.

• Le « quarantième des Gaules » (quadragesima Galliarum), impôt appliqué à toutes les marchandises qui franchissent les Alpes et au-delà. Cette taxe correspondait à 2,5% de la valeur du bien, soit 1/40e. Elle servait à l'entretien des voies.

• Cularo (Grenoble) était le siège d'un des postes de péage. Les marchandises étaient plombées à la cire.

• On retrouve mention de ces lieux de péage grâce à l'épigraphie (inscription sur des monuments, des objets, des cartes comme celle de Peutinger).



Dessin Droits Réservés. Pierre-Yves Carron. Conservation du Patrimoine de l'Isère



La voie romaine de Vienne au Lautaret par Grenoble et l'Oisans



Le franchissement des Alpes à l'époque romaine



COLLOQUE VOIE ROMAINE
Espace culturel l'Odysée - EYBENS

MARDI 15 NOVEMBRE 2022



Construction présumée d'époque augustéenne (27 av. J.C./14 apr. J.C.)

309Km de Vienne à Montgenèvre (In Alpe Cottia)

- **De Vienne (Vigenna) à Grenoble (Cularo)**
Environ 92 km et deux stations connues : Turecionno (Revel-Tourdan ?) et Morginno (Moirans).
- **De Grenoble (Cularo) à Montgenèvre (In Alpe Cottia)**
Environ 82 km et sept stations connues : Fines (Gavet), Catorissium (Bourg d'Oisans), Mont-de-Lans (Mellosedo), le Pied du Col (Durotinco), Monétier-les-Bains (Stabatione), Briançon (Brigantione) et Montgenèvre (In Alpe Cottia).

C'est la voie romaine de franchissement des Alpes la plus étudiée. Mais son tracé n'est pas connu avec certitude. C'était le chemin le plus court pour relier Vienne, ville importante de la province romaine de Narbonnaise et capitale des Allobroges, à Turin en Italie.

Cette voie est la seule des Alpes qui figure sur la table de Peutinger (copie médiévale d'une carte romaine) et dans l'Anonyme de Ravenne (géographe inconnu du VIIe siècle après J.C. auteur d'un traité de géographie)



La voie de l'Oisans : son tracé probable

- À la sortie de Cularo (Grenoble), porte « Traine » (contraction de romaine) au sud, extrémité de l'actuelle place Grenette, puis plaine du Drac.
- Passage entre Eybens et Échirolles, dans les environs ou à proximité du temple romain dédié à Mercure.
- Puis Bresson (présence d'un oratoire et d'un lieu-dit Voie Romaine) où la voie s'élève en direction du plateau de Jarrie par « le Chemin Ferré » et le hameau du Plâtre.
- Descente depuis le plateau de Jarrie vers la vallée de la Romanche par le lieu-dit « Croix-de-la-Vue » (Croix de la via ?) et arrivée vers Vizille (hameau de Cornage).
- Vallée de la Romanche vers Séchillienne et Livet-et-Gavet (Fines) par la rive gauche ou la rive droite de la Romanche, direction du Bourg d'Oisans (Catorissium) avec l'important vestige de Rochetaillée.
- Au-dessus des gorges de la Romanche (les Commères et l'Infernet), passage probable en rive gauche par le Mont-de-Lans (Mellosedo) et vestige de la Porte de Bons.
- Haute vallée de la Romanche via Monétier-les-Bains (Stabatione), puis Briançon (Brigantione) et le col de Montgenèvre (In Alpe Cottia).

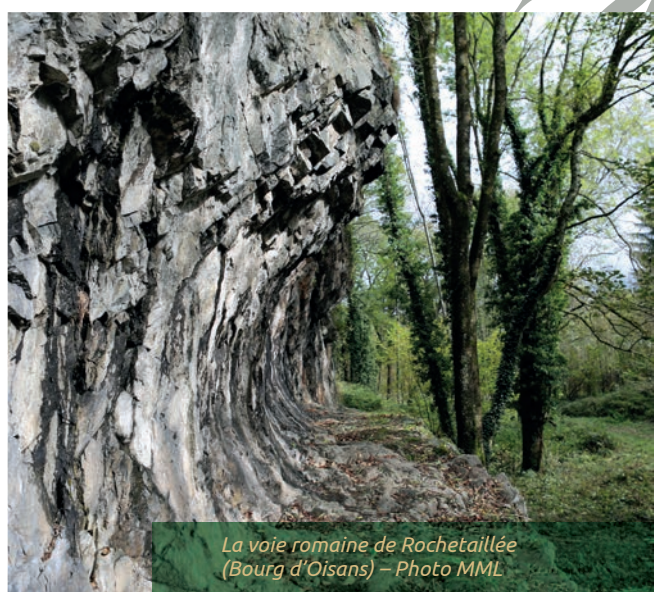


Carte extraite de l'ouvrage « Sur les routes romaines des Alpes Cottiennes – entre Mont-Cenis et col de Larche – François Artru – Presses universitaires de Franche-Comté – Carte V page 277 – La voie Grenoble-Col du Lautaret figure en vert – Source IGN – Réalisation : D.Battesti – ISTA EA 4011.

Dans l'Oisans et le long de la Romanche...

LE BOURG D'OISANS La voie de Rochetaillée

- Dans la plaine du Bourg d'Oisans, à cinq ou sept mètres au-dessus du niveau du sol, un chemin d'environ deux mètres de large a été creusé dans le rocher du Cornillon. Cinq tronçons subsistent, sur une longueur totale d'environ 500m.
- Un tablier en bois, avec poutres porteuses et platelage, élargissait la voie en encorbellement au-dessus du vide.
- Un ingénieux système de renforts et de pilotis assurait à la voie une stabilité et une largeur suffisantes pour un usage efficace.
- Des zones de dégagement permettaient sans doute aux chars et chariots de se croiser.



La voie romaine de Rochetaillée (Bourg d'Oisans) – Photo MML



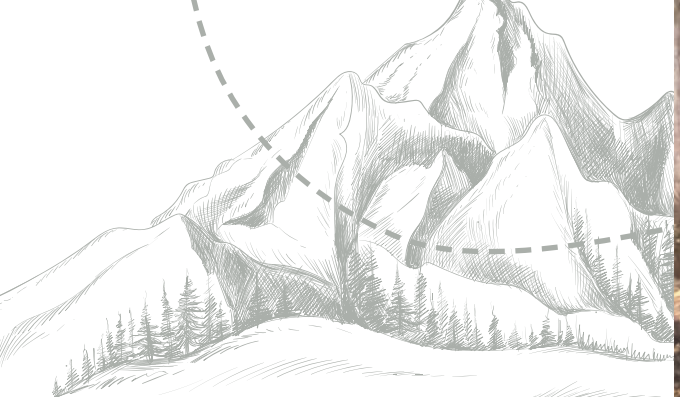
Essai de reconstitution – Association Frenétique – Tous Droits Réservés

Les raisons de ces travaux gigantesques :

- Échapper aux zones marécageuses et aux inondations fréquentes dans la plaine du Bourg d'Oisans.
- Maintenir en service la voie romaine de l'Oisans, dont l'importance économique et stratégique (militaire) était considérable.

Travaux romains similaires :

- La voie du Djerdap (Serbie) construite au-dessus du Danube sous Trajan (empereur qui règne de 87 à 117)
- Le chemin romain du Néron (St-Égrève).



La voie romaine du défilé du Djerdap en Serbie – Construite sous l'empereur Trajan – Photo Jean-Claude Michel – Droits Réservés.

...des vestiges exceptionnels : la voie de l'Oisans

LES DEUX ALPES la porte de Bons (Mont-de-Lans)

- Un passage en forme d'arc, sorte de portail creusé dans le rocher dans la paroi des gorges de la Romanche, en rive gauche, au-dessus du lieu-dit l'Infernet.
- La moitié de la voûte s'est effondrée à une époque indéterminée.
- Une construction spectaculaire et soignée : 3,15m de passage utile pour 3,50m de longueur, un soubassement en saillie en forme de banquette de chaque côté (largeur 30 cm et hauteur 50 cm), deux rainures parallèles (espacées de 1,36m à 1,60m) comme guide de roulage, des traces de ciseaux à pierre en aval pour embellir l'ensemble, des rochers redressés (taillés droit en hauteur) en amont et en aval pour faciliter le trafic et les passages.



La porte de Bons – État actuel et reconstitution informatique – Association Frenétique – Tous Droits Réservés.



La porte de Bons – Photo MML



Porte de Donnas (Val d'Aoste-Italie) – Photo Robert Aillaud – Tous Droits Réservés.

Travaux romains similaires :

- La porte de Donnas dans le Val d'Aoste (Italie)
- Voie romaine du Plattenweg (rails creusés dans la roche) à St-Jean-Saverne (Alsace)

Les raisons de cette réalisation :

- Le percement spectaculaire d'un éperon rocheux qui barrait le passage de la route ?
- Un arc de triomphe emblème de l'orgueil romain ?
- Un monument commémoratif d'un événement ?
- Un ouvrage marquant l'égale distance entre Cularo (Grenoble) et Brigantione (Briançon) ?
- Un poste de péage pour percevoir l'impôt du 40e des Gaules ?
- Un poste de garde pour marquer une ancienne frontière régionale ?

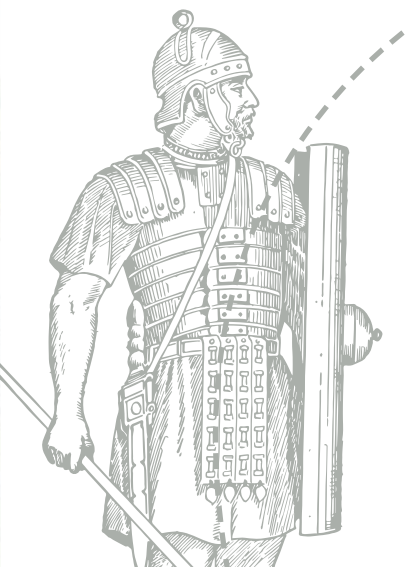
Généralités sur les voies romaines

Le réseau

- Symbole de l'unité et de la puissance de l'empire romain. Un réseau tentaculaire prend la suite des chemins traditionnels et assure la domination romaine. Les voies sont aménagées de façon pérenne pour durer et assurer le roulage des véhicules.
- 100.000 km de voies construites en huit siècles. Ponts, tunnels, digues, murs de soutènement, taille de rochers, font passer aux routes romaines les obstacles les plus difficiles (montagnes, fleuves, plaines, marais, lacs).
- Voies militaires et voies publiques sont construites et entretenues par l'État.



Dessin extrait de l'ouvrage « Atlas du monde romain » Editions du Fanal



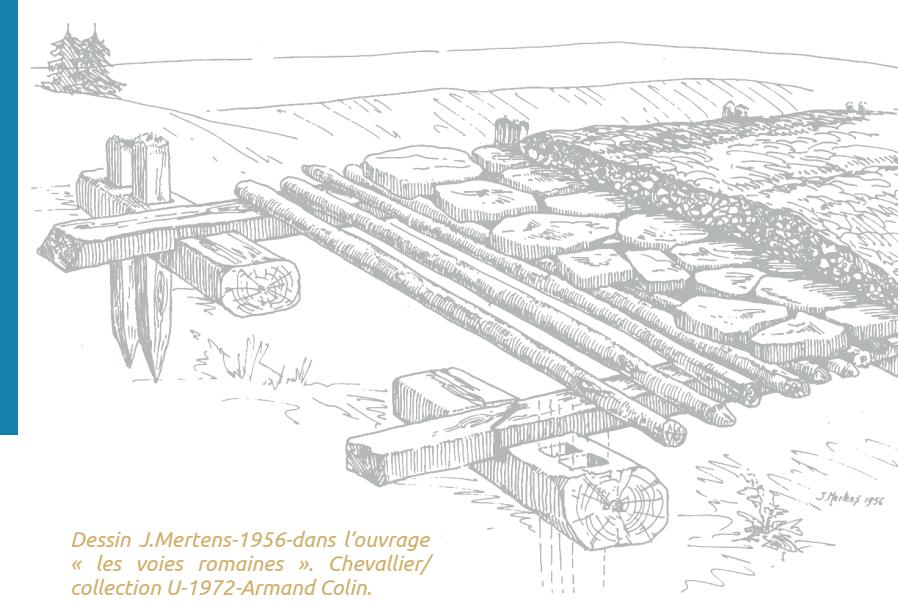
Construction

- Pavées aux abords ou à l'intérieur des villes, avec souvent des trottoirs ou bas-côtés pour les piétons, elles sont recouvertes de gravier en rase campagne sur un substrat de cailloux.
- Des platelages de bois sur pilotis, ou disposés sur des troncs d'arbres assemblés par terre, aidaient à franchir les zones humides et les marécages.



Voie romaine de Donnas au Val d'Aoste (Italie) – Photo Robert Aillaud – DR

- Le profil général des voies est légèrement bombé. Ce qui facilite l'écoulement des eaux dans des fossés latéraux de drainage.
- Pour franchir des rivières à gué, des passages empierrés ou un lit de galets maçonnés assemblés à la chaux étaient aménagés. Des ponts de bois ou de pierre complétaient le dispositif si nécessaire.



Dessin J.Mertens-1956-dans l'ouvrage « les voies romaines ». Chevallier/ collection U-1972-Armand Colin.