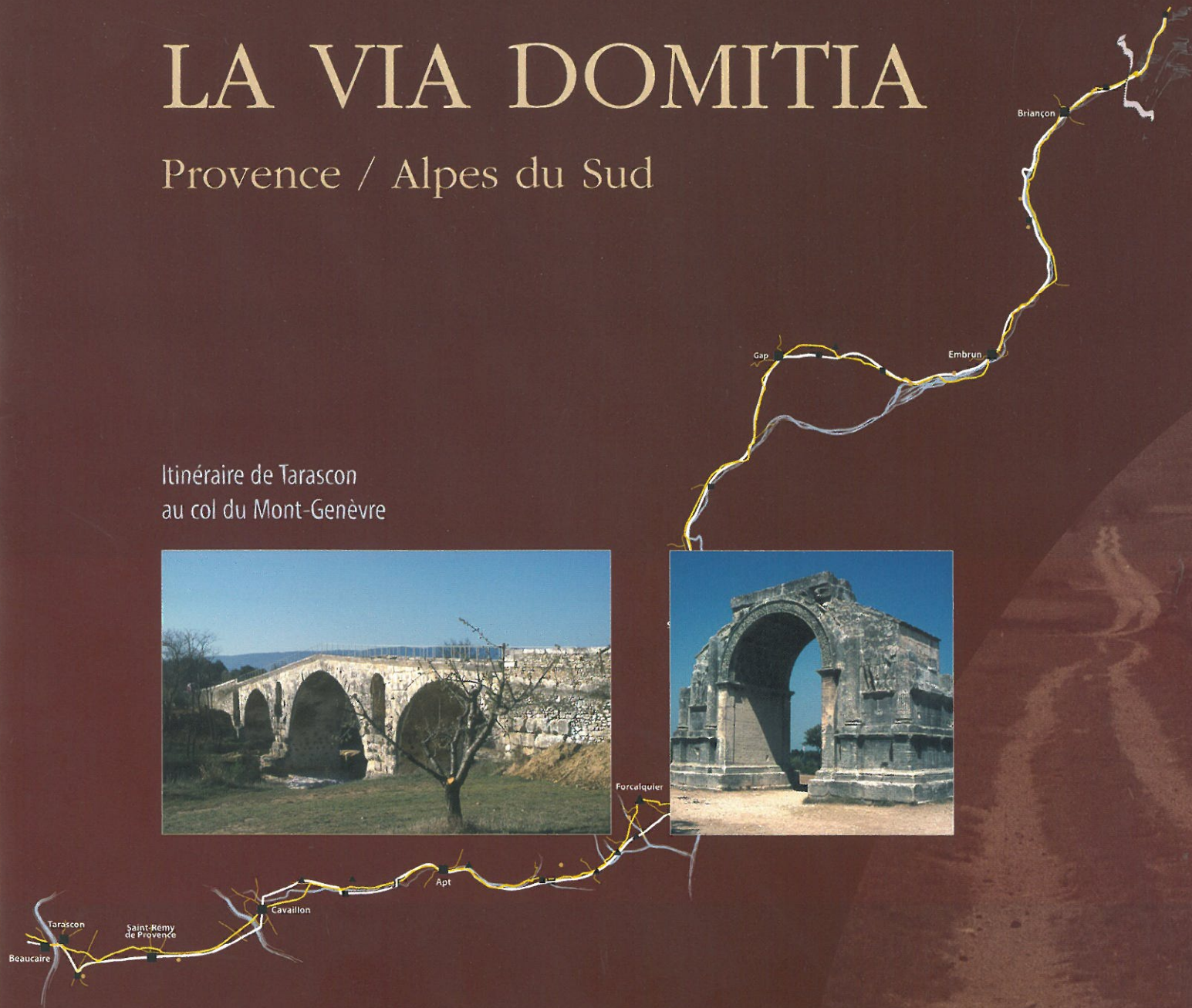
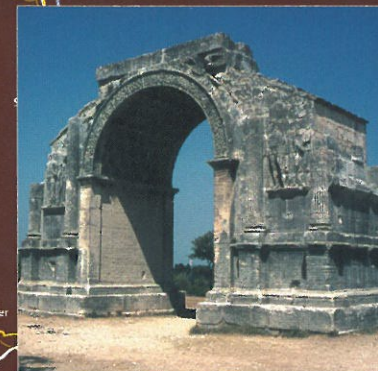


LA VIA DOMITIA

Provence / Alpes du Sud

Itinéraire de Tarascon
au col du Mont-Genèvre





LA VIA DOMITIA

des Alpes
aux Pyrénées



Les grands itinéraires européens des temps modernes reprennent souvent le tracé de routes construites il y a 2000 ans par les Romains. Reliant Rome au sud de l'Espagne, c'est un tronçon d'une de ces grandes voies antiques - la via Domitia - que nous vous invitons à parcourir du Rhône au col du Mont-Genèvre à travers les Alpes du Sud. Une route jalonnée d'agglomérations et de relais routiers attestés à l'époque romaine par les sources écrites et des vestiges archéologiques, dont la chaussée est encore reconnaissable sur certains tronçons, une chaussée équipée d'ouvrages d'art et de bornes milliaires, aux abords de laquelle sont établis des habitations, des lieux de culte, des tombeaux... que révèlent ici et là les recherches archéologiques.

LA VIA DOMITIA

Provence / Alpes du Sud



La via Domitia et la borne de Tavernioure dans la plaine de Mane



pages 10-11

pages 8-9

pages 6-7

LA VIA DOMITIA

Une page d'histoire

Créée au moment de la conquête du Midi de la Gaule, à partir de 120 av. J.-C., par le consul Cneus Domitius Ahenobarbus, la via Domitia, du nom de son fondateur, devait réunir l'Italie aux provinces d'Espagne. C'est en fait la plus ancienne route construite en France. Suivant en partie d'anciens itinéraires de l'Antiquité, cette voie franchissait les Alpes au col du Mont-Genèvre, gagnait le delta du Rhône, traversait les plaines du Languedoc et du Roussillon et passait les Pyrénées au col de Panissars près du Perthus. Elle était jalonnée par les cités de Briançon, Gap, Sisteron, Apt, Cavaillon, Nîmes, Béziers, Narbonne et Ruscino/Château-Roussillon. Route interprovinciale, construite et entretenue aux frais de l'Etat romain, relevant du domaine public, la voie Domitienne fut un axe très fréquenté par les armées, les fonctionnaires, les commerçants et les marchands, les voyageurs, les pèlerins pendant tout l'Empire et le demeura encore au Moyen Âge.

La construction des voies antiques

Les Romains ont fait preuve, pour tous leurs travaux de génie civil et de constructions, de connaissances et de techniques très élaborées. L'implantation des cadastres ruraux et le tracé des voies étaient réalisés, sur ordre de l'administration, par des arpenteurs, à l'aide d'instruments de visée très performants (groma, dioptra, chorobate).

La route elle-même, formée en plaine de longs tronçons rectilignes, était améliorée par des passages en remblai ou en déblai. Elle était véritablement construite par apport de matériaux disposés en couches superposées selon des règles précises.

Dans les passages difficiles, en montagne en particulier, la chaussée pouvait être, par endroit, taillée dans le roc ; sur les tronçons où elle était en surplomb, elle était maintenue par des murs de soutènement bâtis. En rase campagne c'était une voie de terre, qui n'était dallée qu'en certains passages privilégiés (en ville, gués...) et dont les ornières, quand elles sont visibles, ne sont que la conséquence d'un roulage intensif.

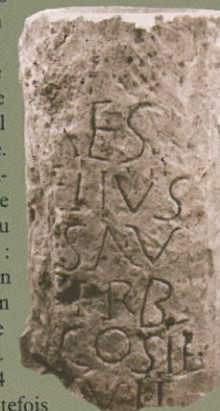
Encadrés par l'administration provinciale et par l'armée, les chantiers routiers mettaient en œuvre des équipes nombreuses et diversifiées, de l'ingénieur et de l'architecte au terrassier, avec sans doute des réquisitions d'indigènes.



La Via Domitia à Marican, Goulte.

Les bornes milliaires

Pour faciliter l'information des voyageurs, la route antique était jalonnée de grandes bornes de pierre (1 à 3 m de hauteur), implantées théoriquement tous les milles (1 480 m). Elles indiquaient la distance par rapport à certaines villes importantes de l'itinéraire et portaient le nom et les titres de l'empereur sous le règne duquel elles avaient été mises en place. Ce bornage correspondait généralement à de grands travaux de construction, de restauration ou de maintenance de la chaussée : ainsi, pour la voie Domitienne, on conserve des bornes au nom d'Auguste (3 av. J.-C.), de Tibère (32 ap. J.-C.), de Claude (41 ap. J.-C.), d'Antonin le Pieux (144 ap. J.-C.), etc. Aucune borne toutefois n'a été retrouvée sur le tronçon de cette voie entre Apt et le Mont-Genèvre.



Goulte, borne milliaire de la fin du III^e s.



NEMAUSUS	NÎMES
UGERNUM	BEAUCAIRE
ARELATA	ARLES
ERNAGINUM	SAINT-GABRIEL
GLANUM	SAINT-RÉMY-DE-PROVENCE
CABELLIO	CAVAILLON
APTA JULIA	APT
CATUACIA	CÉRESTE
ALAUNUM	N.-D. DES ANGES A LURS
SEGUSTERO	SISTERON
ALABONS	LE MONÉTIER-ALLEMONT
VAPPINCUM	GAP
CATURIGOMAGUS	CHORGES
EBURODUNUM	EMBRUN
RAMA	LA CHAPELLE-DE-RAME
BRIGANTIO	BRIANÇON
DRUANTUM	COL DU MONT-GENÈVRE
SEGUSIO	SUSE

Un des quatre gobelets de Vicarello, petits vases cylindriques en bronze sur lesquels étaient gravés les étapes de la route entre Cadix et Rome et les distances les séparant.

Les itinéraires antiques

Un certain nombre de documents écrits, remontant à l'Antiquité, indiquent les itinéraires principaux qui irriguaient toutes les provinces de l'Empire. Ces itinéraires de voyages donnaient les noms des gîtes d'étapes et des relais - villes, villages ou hameaux - et souvent les distances en milles séparant ces étapes. La seule carte connue du monde romain est la carte de Peutinger, copie du Moyen Âge sur parchemin d'une carte dont l'original remonterait au Haut Empire. Un réseau relativement dense de voies secondaires ou vicinales reliait entre eux les *vici* ou bourgades.

Nature du trafic

Essentiellement militaire au moment de sa création, la voie Domitienne est rapidement devenue une voie publique, une des plus grandes routes de l'Empire Romain, et aussi une des plus fréquentées. Le *cursus publicus*, service des Postes de l'administration romaine, créé par Auguste en 27 av. J.-C. et qui se maintiendra jusqu'à la fin de l'Antiquité, en est l'utilisateur prioritaire. On y trouve aussi établis, en certains points stratégiques, les agents du service des douanes (*portorium*) et, souvent au niveau des ponts et des bacs, des péages ; ou encore les services de l'annone, réseau de greniers publics pour le ravitaillement des troupes.

Sur cette chaussée très appréciée par tous, on se déplaçait à pied, à cheval ou en voiture. Des voitures à chevaux rapides, tel le *cisium*, sorte de cabriolet léger monté sur deux roues, avec un siège et un seul cheval attelé, ou le *carpentum*, char à deux roues, couvert par une capote et tiré par quatre chevaux. Les marchandises pondéreuses étaient acheminées par chariots à quatre roues - du type *raeda* ou *plaustrum* - tractés par des chevaux, des mulets ou des boeufs, attelés par quatre, six ou huit. Ces véhicules sont essentiellement connus par des représentations sur des bas-reliefs triomphaux ou funéraires.

Les stations routières

Le long de la voie, des gîtes d'étapes (*mansiones*) étaient aménagés, tous les 30 km environ (parcours moyen en une journée), à partir de bourgades indigènes préexistantes à sa construction ou dans le cadre de créations nouvelles ; dans les intervalles, tous les 15 km environ, étaient établis des relais (*mutationes*), pour le changement d'attelage et le repos des hommes. Du Rhône aux Alpes, toutes ces stations routières sont désormais bien localisées, mais aucune n'a été sérieusement explorée.



Une des piles du pont Julien d'Apt.

Les ouvrages d'art

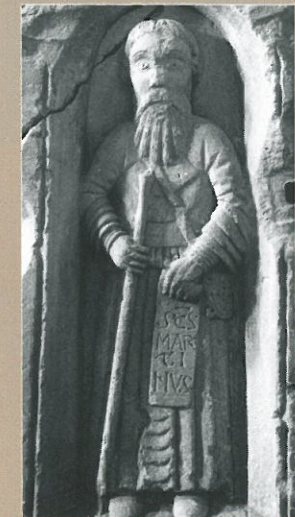
Sur une route aussi importante que la voie Domitienne, les ouvrages d'art - ponts et gués - étaient beaucoup plus nombreux qu'on ne le croit : en fait, chaque traversée de cours d'eau, même modestes, était aménagée de manière à en faciliter le passage ; en l'absence de pont, par un bac.

Les ponts pouvaient être en pierre - en grand appareil sous le Haut Empire (le pont Julien près d'Apt) ou en petit appareil au II^e s. (le pont de Ganagobie) - mais aussi en bois, en montagne en particulier. Beaucoup ont été détruits au cours des siècles par des crues. Les ruisseaux plus modestes étaient franchis par des gués construits (tel celui du Reculon à Saint-Michel-l'Observatoire).

La voie Domitienne au Moyen Âge

La voie antique suivant le sillon durancien et transitant par le col du Mont-Genèvre a été encore très utilisée au Moyen Âge par les ecclésiastiques, les marchands, les soldats, sans oublier bien entendu les riverains.

C'est enfin un grand chemin de pèlerinage pour se rendre d'Espagne et de France méridionale à Rome (d'où son nom, dans l'usage provençal moderne, de *camin romieu*, encore vivace sur certains tronçons), mais aussi pour aller d'Italie à Saint-Jacques de Compostelle et à Saint-Martin de Tours. Un certain nombre d'hospitalités et d'établissements religieux - pouvant servir de lieux d'accueil pour les pèlerins - jalonnent de ce fait cet itinéraire.



Reillanne, devant d'autel (XII^e s.), figurant saint Martin avec la besace et le bourdon des "marcheurs de Dieu".



LA VIA DOMITIA

du Rhône à Apt

Tarascon

Dès le Haut Empire, la voie Domitienne franchissait le Rhône au niveau d'*Ugernum*/Beaucaire et de *Tarusco*/Tarascon, sans doute sur un bac.

De Tarascon la voie se dirigeait vers l'extrémité occidentale des Alpilles, où se trouvait, aux abords de la chapelle romane Saint-Gabriel, l'agglomération routière d'*Ernaginum* qui a livré d'abondants vestiges et monuments (habitat, nécropole, inscriptions...). Le site est placé à un carrefour de routes : du nord au sud, la voie d'Agrippa de Lyon à Arles ; au sud-est, la voie Aurélienne qui desservait toute la Basse Provence jusqu'au Var ; et, d'ouest en est, la voie Domitienne qui, venant de Narbonne se dirigeait vers la Haute-Provence et les Alpes. Ce lieu de passage était dans l'Antiquité l'un des plus importants nœuds routiers de Gaule.

Saint-Rémy-de-Provence

De Saint-Gabriel à *Glanum*/Saint-Rémy-de-Provence, la voie Domitienne suivait, par Saint-Étienne-du-Grès, le pied nord des Alpilles selon un itinéraire encore en usage et dénommé "Vieux chemin d'Arles". Au niveau même de Saint-Rémy, elle passe à mi-chemin entre l'antique agglomération de *Glanum* et l'agglomération médiévale et moderne de Saint-Rémy. Deux voies secondaires branchées sur la grande route donnaient accès au site de *Glanum*, dont une passant exactement dans l'axe de l'arc de triomphe, qui marquait l'entrée nord de la ville antique.

L'agglomération hellénistique et romaine, centre religieux, administratif et résidentiel, a été largement mise au jour et constitue l'un des sites archéologiques majeurs du Midi de la France.

Cavaillon

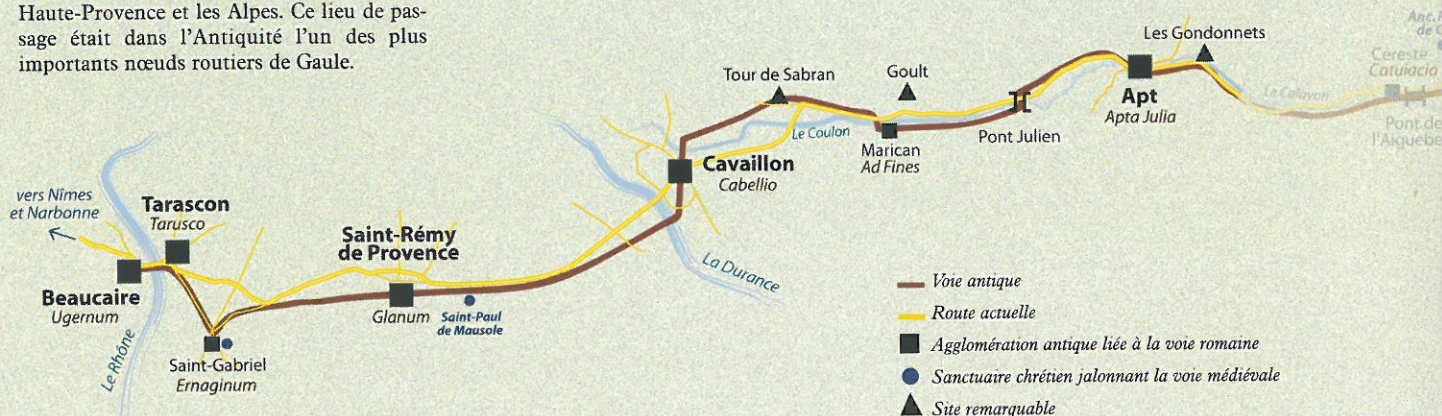
Située en bordure de la basse Durance, à un carrefour de voies terrestres et fluviales, la ville romaine de *Cabellio* s'étendait au pied de l'oppidum protohistorique établi sur la colline Saint-Jacques.

L'agglomération s'étendait sous la ville actuelle sur environ 700 m du nord au sud et 400 m d'est en ouest. Son axe majeur (*cardo*) se trouvait sous l'actuelle Grand'rue.

L'architecture publique n'est représentée que par les vestiges monumentaux d'un arc tétrastyle - sans doute un arc de carrefour -, daté de la première décennie de notre ère et qui se trouvait, jusqu'à son déplacement au XIX^e s. (place du Clos), aux abords de la cathédrale romane. La ville était alimentée en eau par un aqueduc venant de Vaucluse, dont ne subsistent que des vestiges.



Arc romain de Cavaillon.



La Tour de Sabran

Après la traversée du Coulon, au nord de Cavaillon, la voie Domitienne présente sur 6 km un tracé rectiligne - et spectaculaire - jusqu'à la Tour de Sabran, monument médiéval édifié à un carrefour traditionnel de routes, à l'extrémité sud des monts de Vaucluse. Dans tout ce secteur, la voie, établie sur un remblai assez élevé, est coupée perpendiculairement par une série de chemins : il s'agit là des traces de la centuriation antique (quadrillage des terres) qui s'étendait dans tout le Comtat Venaissin et dans la vallée du Calavon jusqu'à Apt.

Goult

À la limite des cités romaines de Cavaillon et d'Apt se trouvait un relais routier nommé *Ad Fines*, "La Frontière". Cette station n'est pas à ce jour très précisément localisée. Il ne fait cependant aucun doute qu'elle doit être située au niveau du verrou de Lumières, soit aux Alafoux, soit à Marican, d'où provient une borne milliaire conservée à Goult.

Forcalquier



Le pont Julien

Situé sur le Calavon, au débouché du défilé de Roquefure, le pont Julien est l'ouvrage majeur de la voie Domitienne dans son tronçon provençal. La chaussée antique de la voie, bien visible en aval et en amont du pont, franchissait la rivière suivant un tracé en baionnette. L'ouvrage (80 m de long, 6 m de large, 11,50 m de haut) se compose de trois arches en plein cintre, l'arche centrale étant plus élevée que celles qui la flanquent au nord et au sud ; les piles intermédiaires sont percées de grandes baies cintrées pour faciliter l'évacuation des eaux en période de crues et munies en amont d'avant-becs semi-circulaires. Bâti en grand appareil de calcaire du Luberon, on le date généralement du début de notre ère. Il remplaçait un pont plus ancien, dont on perçoit les traces autour des piles.

Ce pont, qui est un des ponts routiers romains les mieux conservés de Gaule et un des édifices antiques les plus prestigieux de Provence, est actuellement l'objet d'une mise en valeur par le Conseil Général de Vaucluse, le Parc du Luberon, la Région et l'État.

Aux abords, on découvrira avec intérêt, en aval le tracé de la route antique, bien visible sur 6 km, et en amont les gorges de Roquefure.

À quelques km en direction d'Apt, près du hameau du Chêne, fut découvert vers 1860 une borne milliaire datée de 3 av. J.C., conservée au musée d'Avignon.



Le Pont Julien.

Apt

Fondée dans les années 45/30 av. J.-C. en un point resserré de la vallée du Calavon, passage obligé de la voie Domitienne, la ville d'*Apta Julia*, se développait au sud du cours d'eau. Les vestiges de l'agglomération romaine sont aujourd'hui enfouis sous la ville moderne, à la profondeur moyenne de 4 à 5 m. Le théâtre antique, dont subsistent des ruines spectaculaires (conservées jusqu'à 10 m de hauteur par endroits), est en partie visible dans le sous-sol du Musée archéologique. Place Jean-Jaurès, un jardin archéologique présente un intéressant complexe monumental.

À 4 km à l'est d'Apt, sur la rive droite du Calavon - à 500 m au nord de la route antique - un important établissement gallo-romain a été découvert sur le domaine du CAT de Tourville. Il révèle de vastes bâtiments d'exploitation, avec un chai, des installations de foulage et de pressage viticoles et oléicoles et, en contre-haut, disposés sur des terrasses, des bâtiments d'habitation (thermes, cuisines...). En activité de la fin du I^{er} s. av. J.-C. à la fin du III^e s. de notre ère, cet établissement aurait été définitivement détruit par un violent incendie.

Vue aérienne de la voie Domitienne, du Calavon et du Pont Julien.



LA VIA DOMITIA

d'Apt à Sisteron

Céreste

Situé entre les agglomérations d'*Apta Julia* / Apt et d'*Alaunium* / N.-D. des Anges à Lurs, le relais routier (*mutatio*) de *Catuiacia* était, semble-t-il, une modeste étape sur la grande route des Alpes. Sa localisation exacte n'est pas précisément connue, mais les distances données par les indicateurs routiers de l'Antiquité confirment sa position aux abords de Céreste, peut-être à l'est du village médiéval et moderne, où d'importants vestiges antiques – dont ceux d'un pont sur l'Aiguebelle – sont en cours d'exploration et d'étude. L'ouvrage, large de 6,50 m et long d'au moins 36 m, dans lequel s'allient le grand et le petit appareil, comportait deux arches d'environ 6 m de diamètre établies sur une large semelle de fondation en grand appareil, sur laquelle reposent la pile centrale et les deux culées. Il pourrait être contemporain du pont Julien.

Vestiges du pont antique de l'Aiguebelle à Céreste.



Col des Granons

Strabon, géographe et historien grec du début de notre ère, décrivant la via Domitia, situe dans le secteur du col des Granons la frontière entre la cité d'*Apta Julia* / Apt et le pays des Voconces.

Gué du Reculon

Situé au sud de Saint-Michel-l'Observatoire, entre la Bégude et le Prieuré d'Ardène, le gué du Reculon est constitué d'une arête formée de 34 blocs de calcaire en grand appareil parfaitement jointés, à l'arrière de laquelle se trouvait une chaussée caladée. L'ouvrage comporte un mur de soutènement de 3,20 m de haut, en forme de "barrage voûte" pour résister à la pression des terres et des eaux. L'assemblage "autoblocant" des pierres de taille du parement en forme de double voûte a assuré la robustesse et la longévité du gué, qui faisait 25 m de long, pour 6 à 7 m de large.



La via Domitia et la borne de Tavernoure dans la plaine de Mane.

Tavernoure et la plaine de Mane

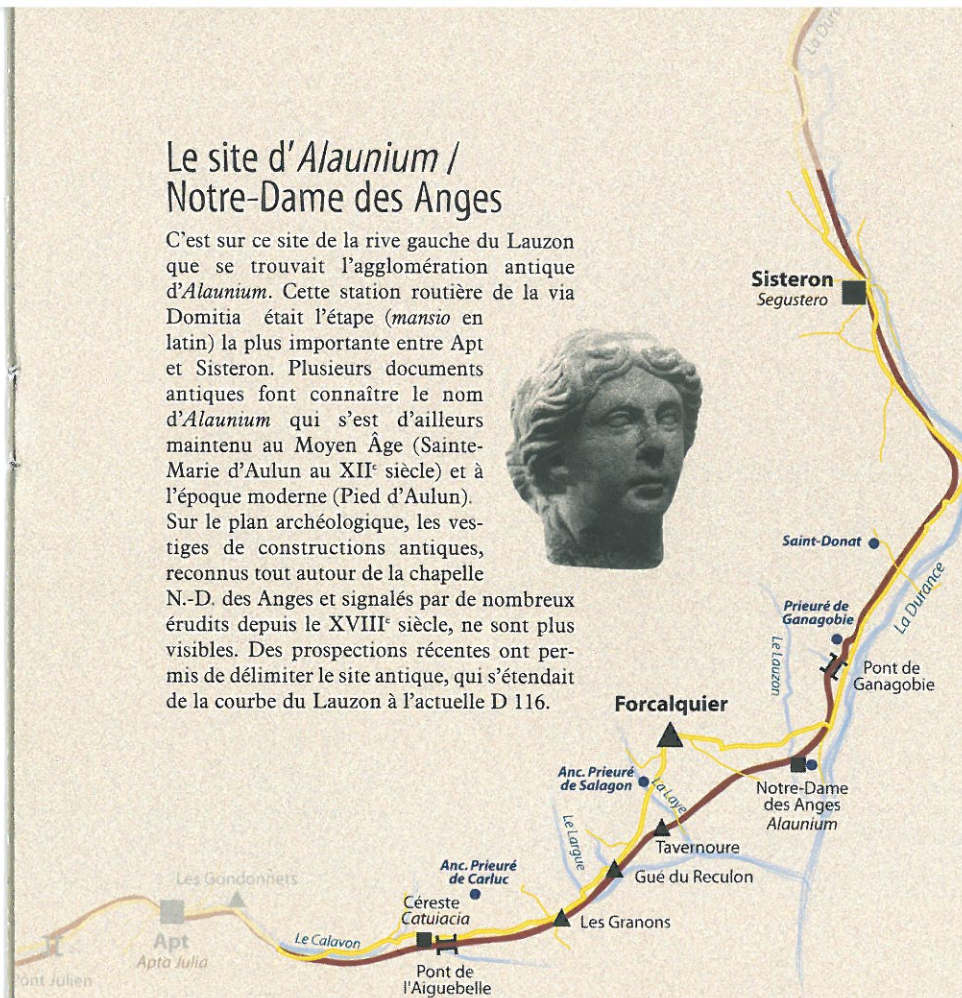
Au centre de la plaine de Mane, le lieu-dit Tavernoure (issu de *taberna*, l'auberge) pourrait marquer l'emplacement ou la proximité d'un relais routier antique (*mutatio*). La borne, qui sert de limite à trois communes, peut être antique et mise en relation avec la cadastration du terroir. De ce point en effet, on observera le tracé rectiligne de la voie, caractéristique des routes romaines, et l'organisation du parcellaire, perpendiculaire et parallèle à cet axe, qui semble perpétuer une cadastration antique.



Le gué du Reculon.

Le site d'Alaunium / Notre-Dame des Anges

C'est sur ce site de la rive gauche du Lauzon que se trouvait l'agglomération antique d'Alaunium. Cette station routière de la via Domitia était l'étape (*mansio* en latin) la plus importante entre Apt et Sisteron. Plusieurs documents antiques font connaître le nom d'Alaunium qui s'est d'ailleurs maintenu au Moyen Âge (Sainte-Marie d'Aulun au XII^e siècle) et à l'époque moderne (Pied d'Aulun). Sur le plan archéologique, les vestiges de constructions antiques, reconnus tout autour de la chapelle N.-D. des Anges et signalés par de nombreux érudits depuis le XVIII^e siècle, ne sont plus visibles. Des prospections récentes ont permis de délimiter le site antique, qui s'étendait de la courbe du Lauzon à l'actuelle D 116.



Masques funéraires, sculptures ornant un tombeau monumental du II^e s. à Sisteron, en bordure de la voie.

Sisteron

Au nord de Ganagobie, la voie Domitienne gagnait Sisteron en suivant la rive droite de la Durance ; un relais pouvait se situer vers Château-Arnoux. Implantée contre la face sud de la cluse de la Baume - véritable verrou sur la Durance et passage obligé de la route vers l'Italie - l'agglomération gallo-romaine de Segustero occupait l'emplacement du vieux Sisteron, mais n'est en fait connue que par de rares découvertes archéologiques, en particulier un mausolée et des tombes disposées le long de la voie à l'entrée sud de la ville. L'intéressant mobilier qui en provient est rassemblé au Musée archéologique local. Sisteron était en outre un carrefour routier, le point d'aboutissement de deux routes importantes venant du littoral méditerranéen : la voie de Fréjus par Draguignan et Riez (milliaires d'Auguste et pont sur le Verdon, aujourd'hui noyé sous le lac de Sainte-Croix) ; et la voie de Nice-Cimiez par Vence, Castellane, Senez et Digne, très fréquentée aux III^e et IV^e siècles.

Le pont de Ganagobie

Établi sur le tracé de la voie Domitienne, ce pont permettait dans l'Antiquité - et encore aujourd'hui - de franchir le Buès, torrent qui se jette dans la Durance. L'ouvrage, établi en un lieu resserré de la vallée, comporte une seule arche (7 m de hauteur sous clé), reposant sur des culées massives, assises à même le roc. Il a 30 m de long, 10 m de haut et 6 m de large hors tout et se prolongeait sur les deux rives aval par des rampes d'accès, qui maintenaient la route en corniche et dont on voit encore les murs de soutènement. Sur la rive droite, la culée méridionale est en outre protégée de l'érosion torrentielle par deux puissants murs qui la prolongent tant en amont qu'en aval.

Plusieurs types d'appareils - complémentaires mais contemporains - entrent dans la construction de ce pont : les bases de la culée nord sont en très grand appareil ; la culée sud et les murs protecteurs qui la prolongent sont en moyen appareil à bossages ; les archivoltes des arcs de façades présentent un double rang de claveaux allongés ; enfin l'élévation de l'ouvrage, ainsi que les rampes d'accès, sont constituées d'un épais massif de blocage, soigneusement parementé en petits moellons réguliers, disposés horizontalement, sauf dans les parties hautes du pont où les assises épousaient le léger dos d'âne que faisait la chaussée en franchissant la voûte. L'ouvrage est attribué au début du II^e siècle de notre ère.



Le pont de Ganagobie.



LA VIA DOMITIA

de Sisteron au col du Mont-Genèvre

Le Monétier-Allemont

Entre Sisteron et *Vapincum*/Gap, "l'ancienne route de Provence", encore portée sur les cartes les plus anciennes, pourrait correspondre à l'itinéraire antique. Un gîte d'étape, *Alabons*/Le Monétier-Allemont, qui a livré un certain nombre d'inscriptions et de vestiges de constructions antiques (au quartier Notre-Dame), jalonnait ce parcours.



Voie Domitienne au Grand Larra, entre Gap et Chorges.

Gap

Située à un carrefour d'itinéraires, *Vapincum*/Gap était dans l'Antiquité une agglomération modeste, entourée au Bas Empire par une enceinte polygonale parementée en petit appareil et scandée de tours pleines de forme circulaire. Le mobilier et les inscriptions trouvés dans la ville, en fouille ou fortuitement, sont présentés au Musée départemental. Le bourg prit de l'importance à partir de

l'Antiquité tardive (V^e siècle), lorsque Gap devint chef-lieu de cité et évêché.

La voie antique en direction de l'Italie est particulièrement bien reconnue à l'est de Gap, sur la rive gauche de la vallée perchée de la Luye, où, sur la plus grande partie du parcours, elle suit des limites communales (au sud puis au nord de la RN94) ; elle était jalonnée par le relais routier d'*Ictodurus*, à situer vraisemblablement à 2 km à l'ouest de La Bâtie-Neuve (vers les Paris).

Chorges

Lieu de marché, l'agglomération antique de *Caturigomagus*/Chorges était surtout un poste frontière, à la limite des provinces de Narbonnaise et des Alpes Cottiennes puis des Alpes Maritimes, matérialisée par la découverte au sud-est du bourg, à la Couche, d'une inscription à *Mercurius Finitimus*, "Mercure, dieu des limites" (musée de Gap). Deux inscriptions de la fin du III^e s., conservées dans l'église paroissiale, attribuent à Chorges le titre de cité et laissent à penser que l'agglomération gallo-romaine se trouvait proche du bourg actuel, peut-être immédiatement au nord du village.



Voie Domitienne à Chorges.

Embrun

Entre Chorges et Embrun, le tracé primitif de la voie transalpine - qui retrouvait vers Savines la vallée de la Durance, abandonnée un peu en amont du Monétier-Allemont pour desservir le carrefour de Gap - n'est plus repérable (lac de Serre-Ponçon).

D'*Eburodunum*/Embrun antique, relais (*mansio*) de la route du Mont-Genèvre, on ne sait pas grand chose, sinon que le bourg d'altitude, tout comme Briançon et, sur le versant italien, Exilles et Suse, n'étaient, au début de notre ère, que des "villages", au dire de l'historien et géographe grec Strabon. De ce chef-lieu de cité, devenu métropole de la province des Alpes Maritimes à la fin du III^e s., puis évêché au moins à partir du début du V^e s., on ne conserve matériellement que quelques inscriptions et de modestes vestiges qui laissent supposer que l'agglomération antique se trouvait déjà sur la plate-forme où se développera la ville médiévale.



Inscription provenant d'Embrun concernant L. Allius Verinus, décurion et duumvir d'Embrun.

Rame

D'Embrun au Mont-Genèvre, le tracé précis de l'antique voie transalpine est mal connu du fait du retrécissement de la vallée de la Durance et d'une topographie très tourmentée et mise à mal par un climat rude et par des crues fréquentes des cours d'eau. Les Itinéraires antiques nous font du moins connaître les noms des stations routières du secteur, *Rama*/la Chapelle de Rame (commune de Champcella) et *Brigantio*/Briançon et les prospections archéologiques nous conduisent à penser que la route suivait la rive droite de la Durance. Située au confluent du Gourfouran et de la Durance, au lieu-dit la Chapelle de Rame, la station routière romaine comportait divers bâtiments d'accueil pour les voyageurs et leurs montures, actuellement en cours d'étude. Le site était encore occupé au Moyen Âge (château et église), mais fut détruit par une inondation.

Briançon

Située naturellement dans une position stratégique, au carrefour de trois vallées et au pied de l'important col du Mont-Genèvre, l'agglomération antique de *Brigantio* semble s'être développée à la fois au confluent de la Durance et de la Guisane (faubourg Sainte-Catherine), où ont été repérés en particulier les vestiges d'un amphithéâtre, et sur la hauteur, dans le secteur du Champ de Mars, où ont été mis au jour des thermes et où pouvait se trouver au Bas Empire - comme plus tard au Moyen Âge - le *castellum* signalé par Ammien Marcellin au IV^e siècle. Des nécropoles sont localisées le long de la route transalpine tant au nord qu'au sud de la ville.

Mont-Genèvre

Passage traditionnel et très fréquenté tout au long de l'histoire, le col du Mont-Genèvre - le plus bas des Alpes occidentales (1 854 m) - mettait en relation, par les vallées de la Durance et de la Doire Ripaire, Gaule et Italie, vallée du Rhône et plaine du Pô. Dès le Haut Empire, une petite agglomération est installée sur le col : elle est nommée *Druantium* ou *Summae Alpes* (le sommet des Alpes) ou *Alpis Cottia* (l'Alpe cottiennne, du nom du roi Cottius, contemporain d'Auguste). Elle comportait, outre des lieux d'accueil pour les voyageurs, un sanctuaire dédié aux sources de la Durance et de la Doire - d'où le nom de *Druantium* -, divinités protectrices, mais aussi à Jupiter, dieu des sommets honoré sur presque tous les grands cols alpins. Des fouilles récentes ont montré qu'au niveau du passage de la route romaine les vestiges antiques se trouvaient entre 1,50 et 2 m de profondeur.

Du col, la route gagnait *Segusio*/Suse en passant par *Gaesao*/Césanne, *ad Martis*/Oulx et *Scingomagus*/Exilles : elle pénétrait dans la ville de Suse en passant sous un arc monumental élevé en 9-8 av. J.-C., qui symbolisait la transformation pacifique du Royaume de Cottius, jusque-là indépendant et autonome, en royaume fédéré à Rome, avant de devenir, en 63 de notre ère, province des Alpes Cottiennes.

Arc de Suse.



Les Voies Romaines en Méditerranée



Les Romains construisirent un réseau routier immense de plus de 100 000 km de voies publiques. Même si le réseau routier actuel couvre à beaucoup d'endroits les traces antiques, souvent nous empruntons les traces des Romains sans nous en douter.

Sept pays d'Europe et de Méditerranée se sont regroupés pour valoriser ce patrimoine commun exceptionnel dans le cadre du programme Interreg IIIB MEDOCC :

FRANCE : Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Corse

ESPAGNE : Valencia, Catalogne, Andalousie

ITALIE : Ombrie, Lazio, Ligurie, Vallée d'Aoste

GRÈCE : Macédoine de l'Ouest, Macédoine de l'Est-Thrace

PORTUGAL : Algarve, Alentejo

TUNISIE : Institut National du Patrimoine

ALGÉRIE : Agence Nationale d'Archéologie et de protection des Sites et Monuments historiques

Découvrez sur Internet les Voies romaines en Méditerranée dans les différents pays, l'histoire, les activités touristiques, les informations pratiques, une photothèque et beaucoup plus.

www.viaeromanae.org



Visitez les musées le long de la voie Domitienne :

- **Saint-Rémy-de-Provence**, musée de site 04 90 92 64 04 et site archéologique 04 90 92 23 79
- **Avignon**, musée lapidaire 04 90 86 33 84
- **Cavaillon**, musée de l'Hôtel-Dieu 04 90 76 00 34
- **Apt**, musée archéologique 04 90 74 78 45, musée de l'Aventure industrielle 04 90 74 95 30 et maison du Parc du Luberon 04 90 04 42 00
- **Mane**, musée-conservatoire départemental de Salagon 04 92 75 70 50
- **Forcalquier**, musée municipal 04 92 75 00 14
- **Sisteron**, musée municipal 04 92 61 00 37
- **Gap**, musée départemental 04 92 52 64 30
- **L'Argentière-la-Bessée**, musée des mines d'argent 04 92 23 02 94
- **Montgenèvre**, mairie 04 92 21 92 88

Pour plus de renseignements :

- **Association Alpes de Lumière**, Forcalquier 04 92 75 22 01
- **Association Via Domitia**, Montpellier 04 67 22 81 00
- **DRAC**, Service régional de l'Archéologie, Aix-en-Provence 04 42 99 10 00
- **Service archéologique du Conseil Général de Vaucluse**, Avignon 04 90 16 11 80
- **Site internet Via Domitia** : www.viaeromanae.org

Ce dépliant a été réalisé par l'association Alpes de Lumière, avec le concours de l'Union Européenne (programme Interreg IIIB MEDOCC).

Texte : Guy Barruol

Crédit photographique : Alpes de Lumière, Forcalquier ; G. Barruol ; A. Chéné et Ph. Foliot, CCJ du CNRS, Aix-en-Provence ; T. Dinkel ; J. Huguet, Musée de Sisteron ; Ch. Hussy, SRA PACA ; J.-M. Mignon, Service d'Archéologie du Conseil Général de Vaucluse ; D. Peyric.

Conception : Cécile Barruol, création graphique, Arles. **Impression** : louisjean imprimeur, Gap, 2004.

