



LES CIRCULATIONS DURANT L'ANTIQUITÉ



- Préparer sa venue avec sa classe.....**p.2**
- Plan de visite du site archéologique.....**p.3**
- Chronologie de l'occupation du site.....**p.4**
- Avant la *Via Domitia*.....**p.5**
- La *Via Domitia*.....**p.6**
 - L'histoire.....**p.6**
 - Le tracé.....**p.7**
 - L'évolution de l'itinéraire.....**p.8**
- Les mentions historiques.....**p.9**
 - Les bornes milliaires et le *Pro Fonteio*.....**p.9**
 - Peutinger et Vicarello.....**p.10**
 - Les itinéraires.....**p.11**
- La construction des voies.....**p.12**
- Les ouvrages d'art des voies.....**p.13**
- Le trafic et la vie des voies.....**p.14**
- Objectifs pédagogiques.....**p.15**
- Exploitations pédagogiques avant la visite.....**p.16**
 - Cycle 1 et cycle 2.....**p.16**
 - Cycle 3 et cycle 4.....**p.17**
- Exploitations pédagogiques après la visite.**p.18**

À Ambrussum, entre la présence de la *Via Domitia* et du relais routier, la thématique des circulations est une évidence. Ainsi, se focaliser sur les axes de communication, leur construction et la circulation pendant l'Antiquité, permet de comprendre leur impact sur la transformation et la romanisation des territoires gaulois. Ce dossier a pour objectif de faciliter l'appropriation pédagogique de cette thématique.

Pour agrémenter votre visite, il est possible de vous équiper de l'application « **Ambrussum 3D** » qui propose des restitutions virtuelles à 360° de l'Ambrussum du I^{er} siècle de notre ère et dont certains extraits sont intégrés à ce document. Vous retrouverez également les points d'intérêt 3D sur le plan.

L'accès à l'application peut se faire de 2 manières :

- Location de tablettes HD au musée
5€/tablette avec attestation d'assurance de l'établissement scolaire ➔ [Nous consulter.](#)
- Téléchargement libre sur votre téléphone



© Lunel Agglo



À télécharger
sous Android



À télécharger
sous Apple

Ambrussum est un site archéologique illustrant parfaitement le phénomène de romanisation du sud de la Gaule. Il s'agit d'une agglomération gauloise de la fin du IV^e siècle avant notre ère, transformée et développée par l'effervescence du réseau routier romain à partir du II^e siècle avant notre ère et ce, jusqu'à son abandon au IV^e siècle de notre ère.

Le site d'Ambrussum se compose d'un *oppidum* (un village fortifié sur une hauteur), d'un relais routier romain traversé par la *Via Domitia*, d'un pont franchissant le Vidourle et de plaines et plateaux autrefois cultivés. Ces vestiges archéologiques s'étendent sur huit hectares. Des fouilles professionnelles contribuent régulièrement à faire avancer la connaissance du site depuis 1967. Malgré tout, 95% de l'ancienne ville fortifiée sont encore enfouis sous la garrigue.



Voie pavé © Lunel Agglo



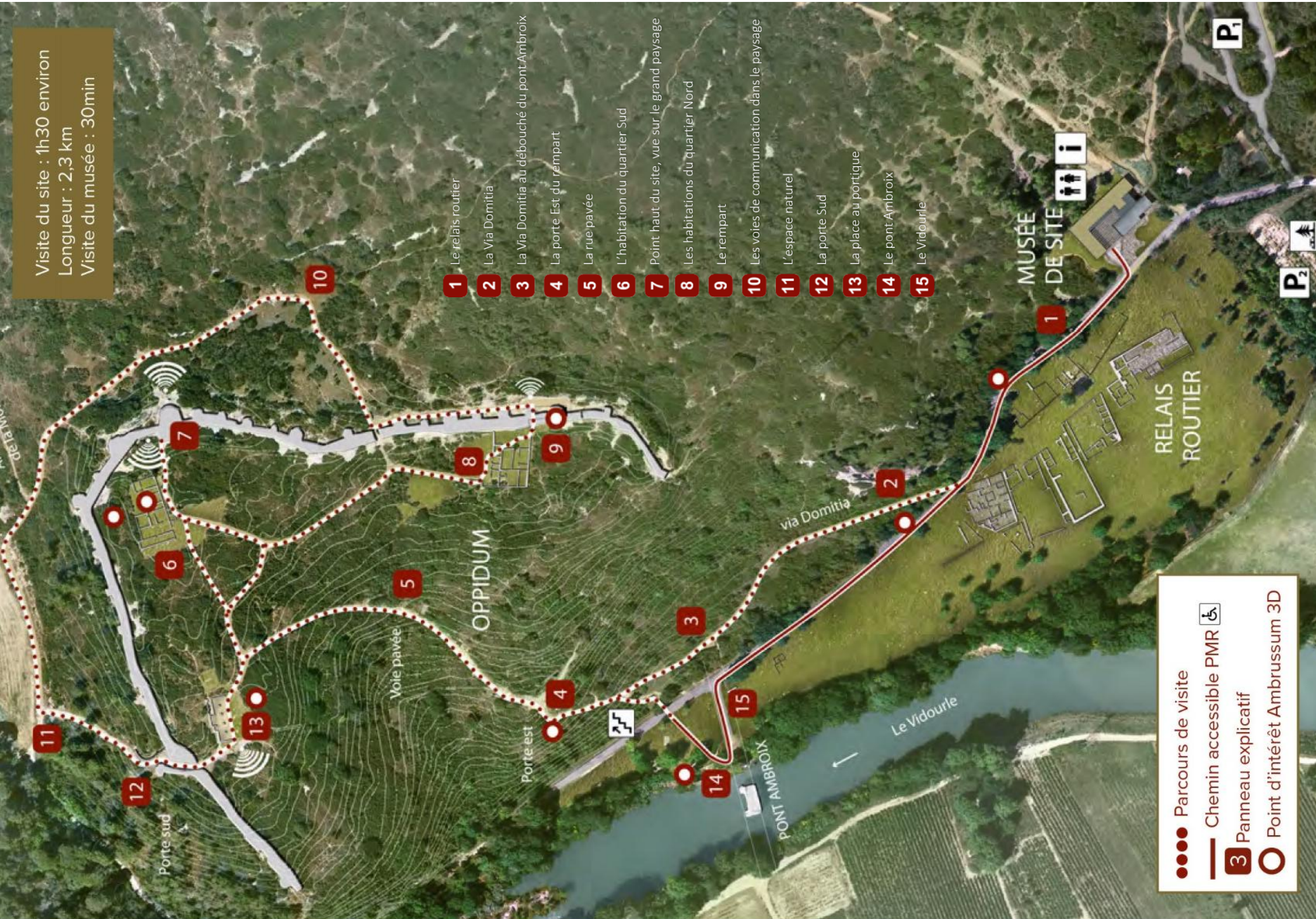
Musée © Hervé Leclerc - Algodia

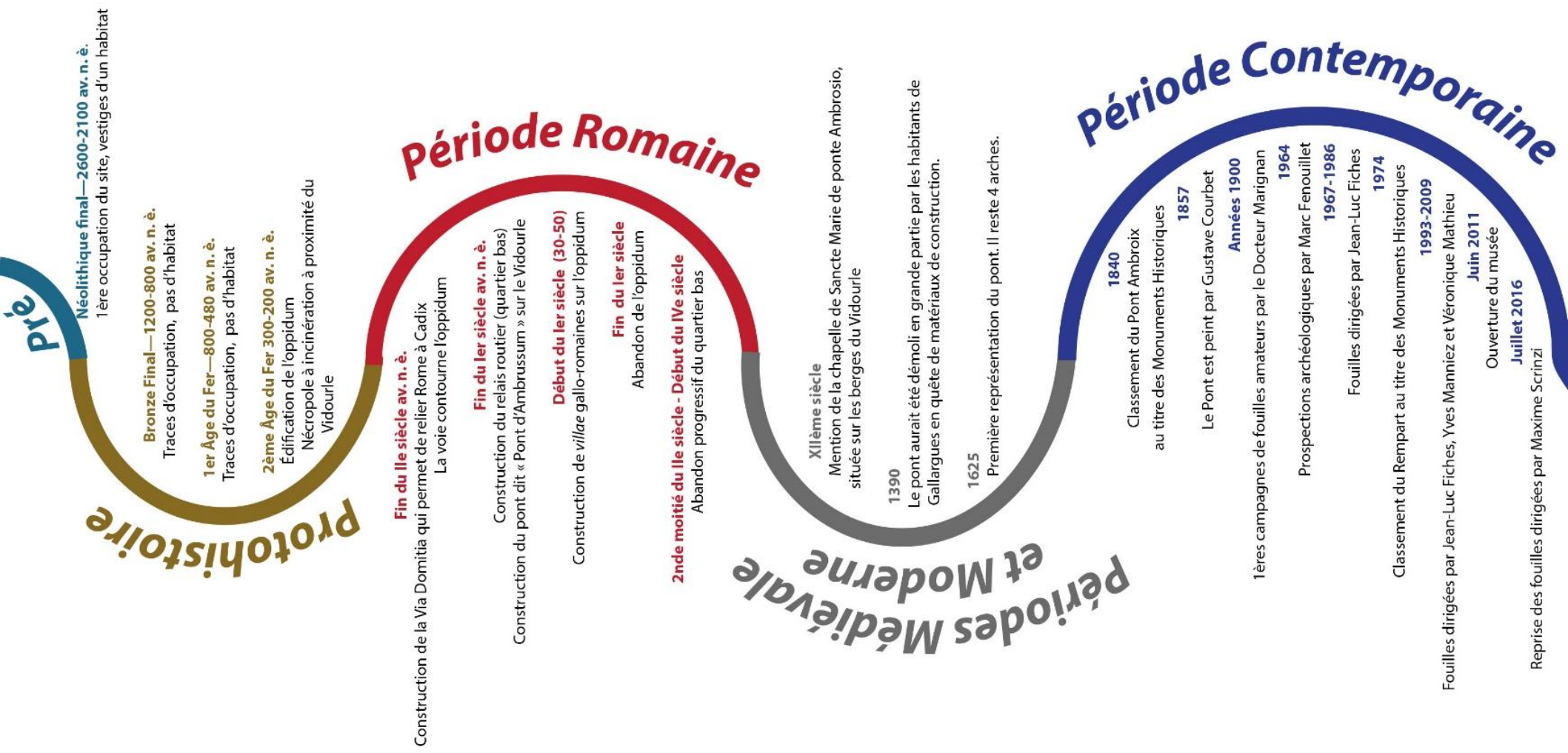


Pont Ambroix © Emidio Castri

Un parcours aménagé comprenant 15 panneaux explicatifs vous propose de découvrir l'histoire du site et de ses vestiges phares ([accès libre et gratuit permanent](#)).

Le musée de site ([accès libre et gratuit](#)), quant à lui, vous permet d'approcher le quotidien des populations antiques par ses expositions et les activités organisées tout au long de l'année.



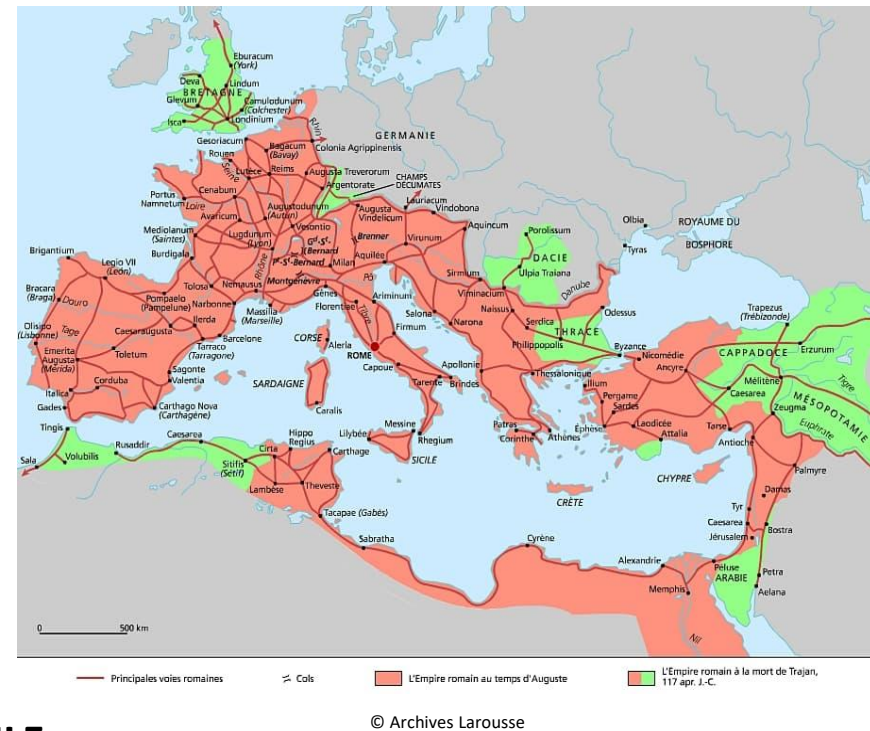


LES ORIGINES DES VOIES ROMAINES

La diffusion de la roue au cours du I^{er} millénaire av. J.-C. initie la première « révolution » des transports. Cette innovation, introduite par les Celtes dans l'Europe du Sud au IV^e siècle av. J.-C., a eu pour conséquence la naissance d'un réseau routier avec ses ponts (en bois ou en pierre), ses passages en tranchée, ses surélévations en remblai, ses relais où l'on changeait les animaux de trait et les chevaux de selle.

La première voie romaine citée dans un texte a tout d'abord relié Rome au carrefour économique de Capoue (*Capŭa*) en 312 av. J.-C. puis ensuite Capoue au port de Brindisi (*Brundisium*) sur le canal d'Otrante. Elle est connue sous le nom de *Via Appia*.

Le réseau se structure d'abord en étoile autour de Rome (*Via Aurelia*, *Via Latina*, *Via Flamina*, etc.). En six siècles (400 av. J.-C. – 200 ap. J.-C.), les Romains planteront plus de 100.000 kilomètres de voies dans tout l'empire.



© Archives Larousse

LES VOIES ROMAINES EN GAULE

Après des campagnes militaires menées au II^e siècle av. J.-C. par Caius Sextus Calvinus¹ puis Cneius Domitius Ahenobarbus², les Romains s'établissent au sud de la Gaule et lancent le chantier de la *Via Domitia*, premier chemin de chars hors d'Italie.

Au moment de la conquête menée par César (58 – 51 av. J.-C.), les légions ne rencontrent pas de difficultés pour se déplacer puisqu'elles accomplissent entre 40 et 70 kilomètres par jour. Cela prouve que le réseau routier gaulois est déjà carrossable, et ce depuis le milieu du I^{er} siècle av. J.-C. au moins.

Cependant, après la pacification des Gaules, Rome y entreprend un ambitieux programme routier. Dans la majorité des cas, les chaussées romaines se sont superposées à des tracés antérieurs qui ont simplement été rectifiés et/ou aménagés.

¹**Caius Sextus Calvinus:**

Issu d'une célèbre famille plébéienne, c'est un général et homme politique de la République romaine, connu pour être le fondateur de la ville d'Aquæ Sextiæ (Aix-en-Provence).

²**Cneius Domitius Ahenobarbus** (v. 165 av. J.-C. – v. 104 av. J.-C.):

Général et homme politique romain, consul de 122 av. J.-C. et censeur en 115 av. J.-C. En 121, il prend le commandement d'une campagne menée en Gaule méridionale et établit ensuite la première province romaine de Gaule, désignée ensuite par le nom de Gaule narbonnaise.



L'HISTOIRE

Cette voie, la plus ancienne des Gaules, tire son nom de son créateur et ordonnateur, Cneus Domitius Ahenobarbus, fondateur de Narbonne en 118 av. J.-C. et premier gouverneur de la Gaule transalpine qui deviendra la Narbonnaise. Elle consiste en une succession d'aménagements de cheminements plus anciens (la voie héracléenne¹), rendus plus cohérents. Les récits mythologiques des douze travaux font passer Héraclès (Hercule) le long du littoral de la Gaule méridionale afin de ramener en Grèce les bœufs dérobés à Géryon.

C'est ce même chemin qu'Hannibal aurait suivi avec ses éléphants jusqu'au Rhône en 218 av. J.-C., avant de franchir les Alpes et de pénétrer en Italie durant la deuxième guerre punique².

Dès 197 av. J.-C., Rome conquiert une partie de l'Espagne, contrôlant peu à peu l'axe compris entre le Rhône et les Pyrénées, notamment grâce à son alliance avec Marseille. L'insécurité y règne, ce qui explique que Rome commence à y réaliser des aménagements dès 150 av. J.-C, prémices de la future *Via Domitia*.

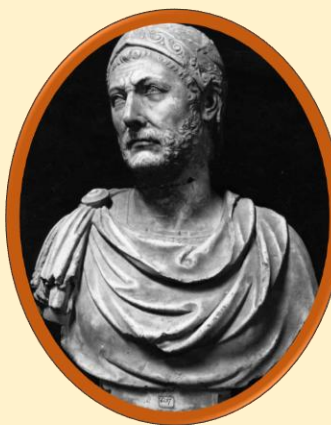
L'historien grec Polybe écrit vers 130 av. J.-C. que la route entre l'Espagne et le Rhône est « à présent mesurée pas à pas et pourvue de bornes de huit en huit stades: c'est un ouvrage des Romains. » (*Les Histoires* III, 39). Huit stades correspondent à un mille romain, soit 1468,50 mètres.

S'il n'est pas possible de préciser la date de construction de l'ouvrage, son ancienneté est attestée par la découverte en 1949 du plus vieux milliaire des Gaules, retrouvé sur cette voie à Treilles dans l'Aude. Daté de 118 av. J.-C., il a été érigé lors du premier bornage. L'inscription porte le nom du consul et précise « Cneus Domitius Ahenobarbus, fils de Cneus, Imperator, XX » (20.000 pas de Narbonne).

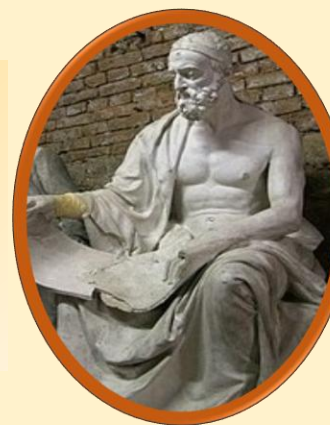


Héraclès, fils de Zeus, est l'un des héros les plus vénérés de la Grèce antique. La mythologie lui prête un grand nombre d'aventures à travers la Méditerranée. Les plus célèbres de ses exploits sont les Douze Travaux. Il est mentionné dans la littérature grecque dès Homère. Il correspond à l'Hercule de la mythologie romaine.

Musée archéologique national de Naples



Hannibal Barca, né en 247 av. J.-C. à Carthage (au nord-est de l'actuelle Tunis en Tunisie) et mort entre 183 av. J.-C. et 181 av. J.-C. en Bithynie (près de l'actuelle Bursa en Turquie), est un général et homme politique carthaginois, considéré comme l'un des plus grands tacticiens militaires de l'Histoire.



Polybe, né vers 200 av. J.-C. à Mégapolis en Arcadie et mort vers 120 av. J.-C., est un homme d'État, théoricien politique et l'un des historiens de la Grèce antique les plus réputés. Il est l'auteur des *Histoires* qui narrent principalement l'expansion de Rome.

Parlement de Vienne

¹La voie héracléenne:

La Voie héracléenne est le nom donné à une route mythique qui mène du détroit de Gibraltar en Espagne jusqu'aux Alpes, en traversant les Pyrénées, longeant le littoral de la Méditerranée et passant par Narbo (Narbonne) et Nemausus (Nîmes). Cet itinéraire fut remplacé à l'époque romaine par la Via Domitia et la Via Augusta. Dans l'Antiquité, elle a porté les noms de Via Heraclea, Via Heraklea ou Via Herculea.

²La deuxième guerre punique:

La deuxième guerre punique est le deuxième des trois conflits opposant Rome à Carthage. Elle se déroule de 218 à 202 av. J.-C. Les grandes figures de cet affrontement sont, du côté carthaginois, le général Hannibal Barca qui passa avec ses éléphants les Pyrénées puis les Alpes, remportant une série de batailles sur les légions romaines. Du côté romain, les Scipion mènent des contre-attaques décisives et remportent la victoire.

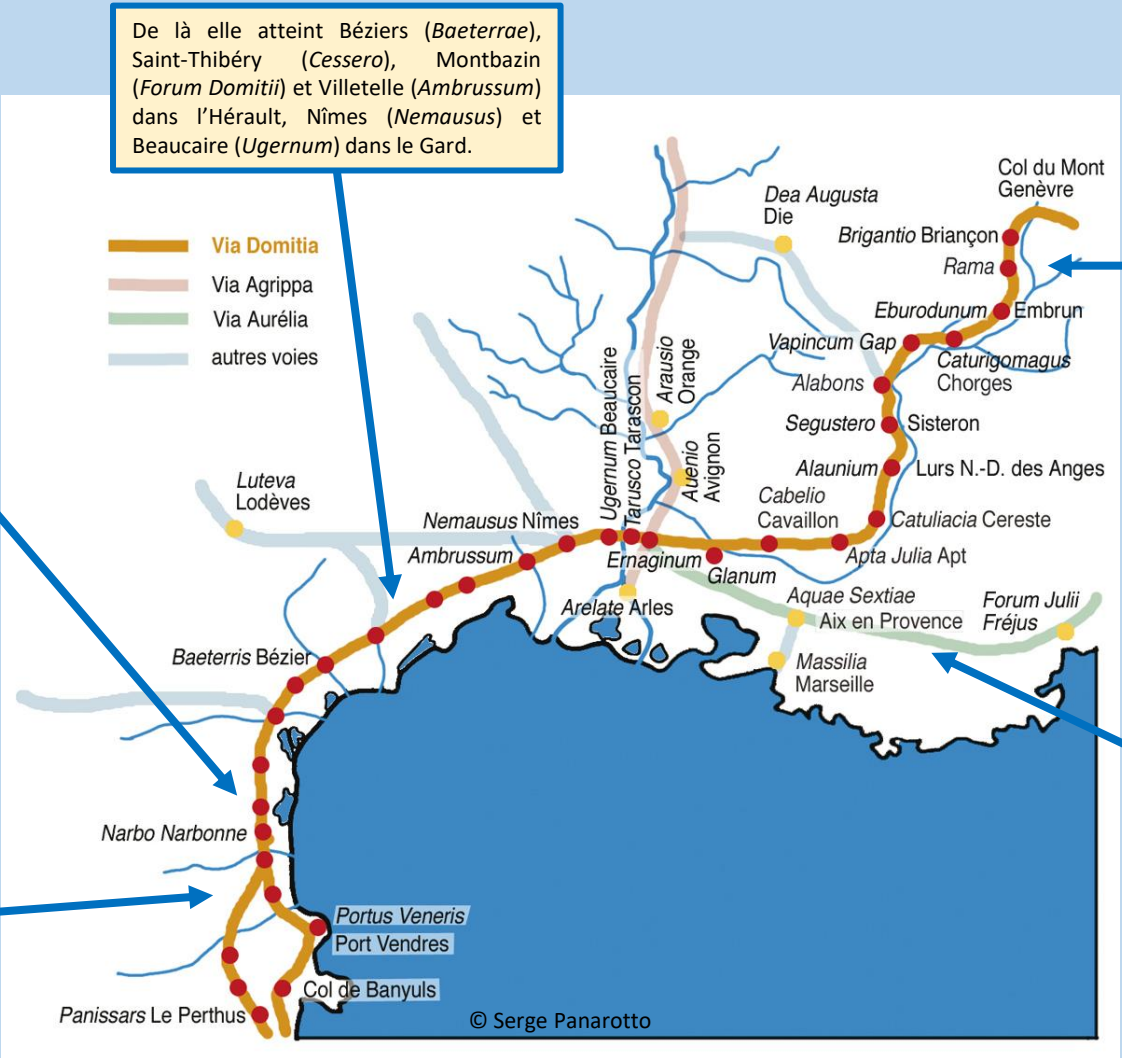


LE TRACÉ

La représentation de la *Via Domitia* constitue une jonction entre deux chaînes de montagnes, les Alpes et les Pyrénées, un trait d’union établi en Narbonnaise entre Cadix en Espagne et Rome en Italie. Venant d’Espagne, la *Via Augusta* franchit les Pyrénées et pénètre en Gaule où elle prend le nom de *Via Domitia*. Utilisée jusqu’au Moyen-Âge et parfois au-delà, la *Via Domitia* a été préservée sur une grande partie de son tracé, ce qui en facilite l’identification. C’est la voie romaine la mieux conservée de l’Empire.

La voie gagne ensuite Château-Roussillon à Perpignan (*Ruscino*), Salses (*Salsulae*) dans les Pyrénées-Orientales et Narbonne (*Narbo Martius*) dans l’Aude, où elle structure le paysage en servant de *cardo* à la colonie et au cadastre de son territoire.

Cette route stratégique passe la montagne par trois itinéraires principaux: le premier par la côte méditerranéenne, la voie littorale, atteint Port-Vendres et Argelès-sur-Mer après le col de Banyuls. L’itinéraire le plus occidental gravit les cols de Panissars et du Perthus avant d’emprunter la vallée de la Tech tandis que le parcours médian (non-identifié sur la carte) suit la vallée de Lavall. Les trois tracés se rejoignent au sud-est d’Elne (*Illiberis*).



Passé le Rhône, la route – dont on n’est plus sûr qu’elle s’appelle alors encore *Via Domitia* – se poursuit par deux itinéraires mentionnés par Strabon : « La route dont nous parlons a deux branches, l’une qui mène directement aux Alpes, c’est la route abrégée ; elle traverse le pays des Voconces » (*Géographie*, IV, I, 12). Ce parcours suit la vallée de la Durance et franchit les Alpes au col du Mont Genève.

Strabon poursuit: « l’autre [route], qui suit la côte massaliote est plus longue, mais elle offre, pour pénétrer en Italie, des cols plus faciles parce qu’à partir de là les montagnes s’abaissent » (*Géographie*, IV, I, 12). Ce second parcours rejoint l’Italie par Aix-en-Provence (*Aquae Sextiae*), Fréjus (*Forum Julii*) et la Turbie. Cet axe est la *Via Julia Augusta* qui prend ensuite l’appellation de *Via Aurélia* du nom de la route qui la prolonge en Italie.

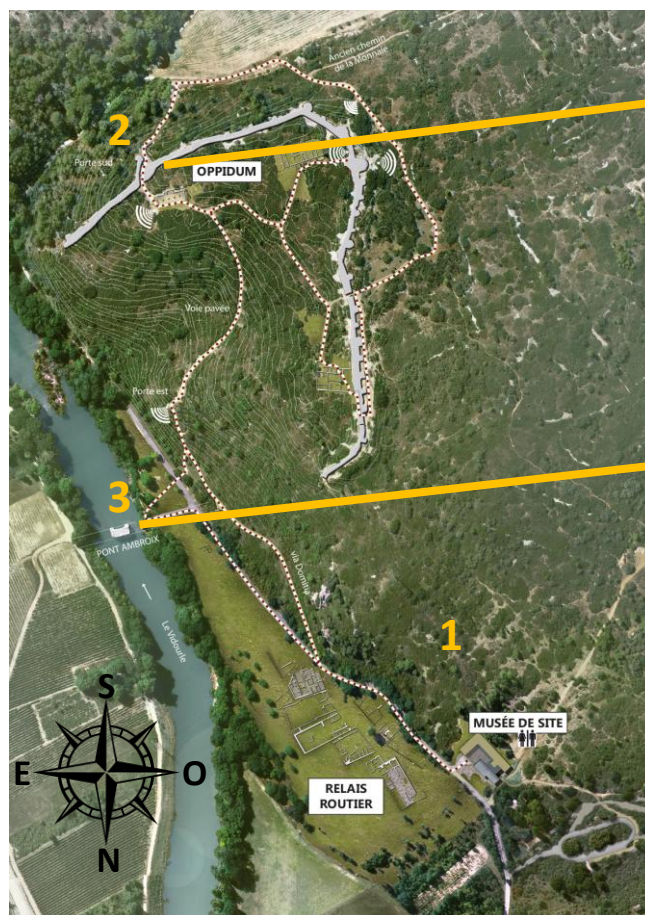
© Serge Panarotto

L'ÉVOLUTION DE L'ITINÉRAIRE DU TRACÉ

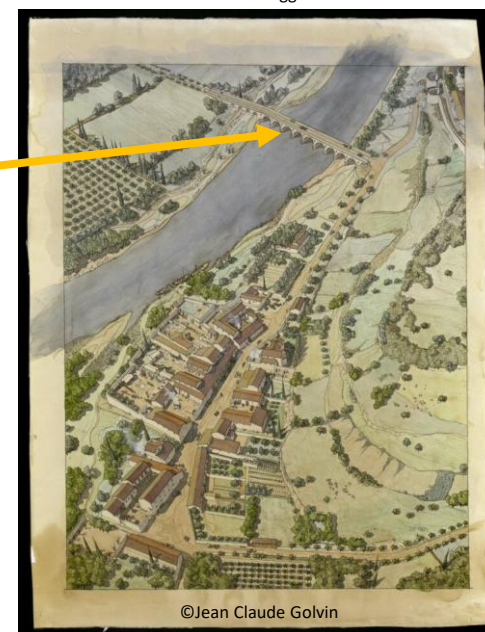
Deux préoccupations majeures ont présidé à l'établissement de l'itinéraire. La rectitude d'une part, particulièrement frappante sur les clichés aériens, afin d'emprunter constamment le chemin le plus court. La présence d'agglomérations d'autre part pour assurer l'hébergement des voyageurs pendant la nuit. Entre les oppida de *Sextansio* et d'*Ambrussum*, le tracé de la *Via Domitia* est rectiligne, comme le sera celui de l'autoroute A9 lors de sa construction. Mais il ne faut surtout pas imaginer un tracé immuable. Tout au long de son histoire, le cours de la voie ne cesse d'évoluer et de s'infléchir. Entre Nîmes et *Ambrussum*, le parcours primitif faisait un détour et gravissait les hauteurs pour desservir l'*oppidum* des Castels à Nages (Gard). Sous l'Empire, Nages est délaissé et l'ancien tracé abandonné au profit d'un itinéraire plus méridional et plus direct qui se maintient en plaine.

L'ÉVOLUTION DE L'ITINÉRAIRE À AMBRUSSUM

À *Ambrussum*, le tracé originel, suivant l'axe Alpes-Pyrénées, contournait l'*oppidum* par le nord (1), ce qui présentait l'avantage de gravir le plateau par une faible pente (4%). Vers le milieu du 1^{er} siècle av. J.-C., le parcours change pour obliger à traverser l'*oppidum*. Il faut dès lors emprunter une voie soigneusement pavée, longue de 200 mètres et constituant l'un des héritages les plus spectaculaires du site. Cet axe de l'agglomération gallo-romaine offre une largeur de 3,05 mètres (environ 10 pieds) et de profondes ornières à l'entraxe de 1,45 mètre. La voie sillonnait jusqu'au sud de l'enceinte fortifiée, passant par une porte monumentale (2) indénifiable grâce aux butées des vantaux et à la base d'une tour de protection, bordée de constructions imposantes au prix d'une déclivité deux fois plus raide (8,3%). A partir du 1^{er} siècle, le passage par le nord a été emprunté à nouveau. La construction d'un pont en pierre (3) a permis le développement d'activités le long de la terrasse alluviale de la rive droite du Vidourle autour du relai routier.



©Lunel Agglo



©Jean Claude Golvin

LES BORNES MILLIAIRES

Avec plus de 90 colonnes conservées, la *Via Domitia* constitue la voie romaine la plus riche de l'Empire. Implantées tous les mille pas, ces bornes se présentent sous la forme d'une colonne monolithe. Les chiffres gravés donnaient des indications de distance et les lettres rappelaient le nom de l'empereur ayant financé les travaux. Le mode de comptage prenait pour base les étapes les plus importantes.

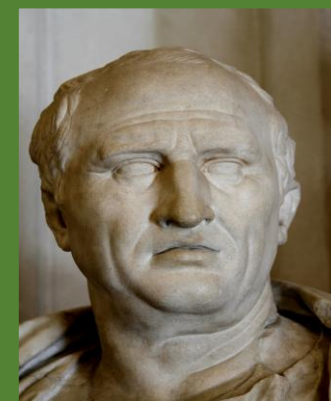


©Musée de Narbonne

Milliaire de Domitius Ahenobarbus, proconsul en Gaule transalpine, découvert au Pont de Treilles. La pierre est, selon P.-M. Duval, « la plus ancienne pierre inscrite en latin trouvée en Gaule et la plus ancienne borne romaine datée trouvée à l'ouest de l'Italie ». Il ajoute qu'« au moment où la borne fut plantée, cette ville était donc déjà chef-lieu de cité et métropole de la province de Gallia Transalpina ».

LE PRO FONTEIO DE CICÉRON

La toute première mention de la *Via Domitia* figure dans une plaidoirie de Cicéron¹, *Pro Fonteio* (plaidoyer pour M. Fontéius) prononcée en 69 av. J.-C. à l'occasion d'un procès portant sur le détournement de sommes considérables destinées à la réparation des routes dont la plus fameuse d'entre elles, la *Via Domitia*. Elle ne nous est connue que par un manuscrit du IX^e siècle en partie lacunaire. Cicéron était alors l'avocat de Marcus Fonteius, chevalier romain ayant été gouverneur de la Gaule transalpine (76-74 av. J.-C.), accusé de concussion par ses anciens administrés. Un an auparavant, les Volques Tectosages et les Allobroges furent visiblement à l'origine de la plainte, envoyant à Rome une délégation pour demander justice. Jouissant d'un pouvoir quasi absolu, ce magistrat aurait détourné des fonds destinés aux routes, mis en paiement des travaux routiers jamais réalisés et fermé les yeux sur des malversations commises par des entrepreneurs qui lui auraient versé des pots-de-vin. Pour défendre son client qu'il considère comme « un excellent magistrat », Cicéron le dépeint comme un haut fonctionnaire beaucoup trop absorbé par ses fonctions pour suivre lui-même ce chantier. L'avocat s'écrit : « J'en atteste les dieux et les hommes ! Non, pas un sesterce n'a été déplacé sans toutes les justifications. » Or, près de 23 millions de sesterces paraissent avoir été détournés. Mais l'accusé, chevalier romain au même titre que l'avocat, ne peut être condamné sur la simple accusation de « barbares gaulois », allègrement dénigrés par Cicéron, même s'il s'agit de fonds destinés à une route d'un grand intérêt stratégique et militaire. Alors, en dépit de preuves accablantes, le préteur véreux semble bien avoir été acquitté.



©Musées Capitolins

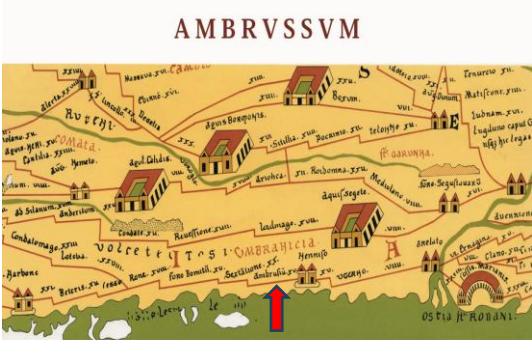


¹Cicéron:

Né le 3 janvier 106 avant J.-C. à Arpinum (Italie) et mort le 7 décembre 43 avant J.-C. à Caieta (Italie), Marcus Tullius Cicero, dit Cicéron, est un homme d'État romain et un auteur latin. Venant d'une famille aisée, il étudie la philosophie grecque et exerce la profession d'avocat dès 80 avant J.-C. Il complète plus tard son éducation par des cours de rhétorique, qu'il suit en Grèce. Grand orateur, politicien et philosophe, il fut assassiné sur ordre de Marc-Antoine.

LA TABLE DE PEUTINGER

Cet itinéraire est le plus célèbre et le plus suggestif des documents routiers livrés par l’Antiquité. Il offre une image du tracé des voies majeures connues de l’Empire romain. Il s’agit d’un atlas colorié de l’ensemble des routes de l’Empire depuis la côte est de la Grande-Bretagne jusqu’à l’embouchure du Gange en Inde. Cette carte schématique pourrait trouver son origine dans la grande carte de l’Empire romain que M. Vipsanius Agrippa¹, gendre d’Auguste², avait fait peindre sur le mur d’un portique. Le réseau aurait été reproduit sur un rouleau de parchemin formé de onze feuilles assemblées se développant sur une longueur de 6,80 mètres de long et de 0,34 mètre de haut, élaboré en deux temps, au début du IIIe siècle puis à la fin du IVe ou au début du Ve siècle. Une douzième feuille a disparu qui devait figurer l’Espagne, la Portugal et la partie occidentale des îles Britanniques. La plus ancienne reproduction retrouvée date de 1265. Cette copie médiévale fut découverte à Worms à la fin du XV^e siècle. Donnée à Conrad Peutinger, humaniste allemand d’Augsbourg (1465-1547), en 1508, elle est aujourd’hui conservée à la Bibliothèque Nationale de Vienne en Autriche. C’est en 1598 que les héritiers de Peutinger en firent éditer la première impression en série. Ce n’est pas une carte au sens où nous l’entendons aujourd’hui mais plutôt un schéma d’itinéraires de base représentés presque toujours dans le sens horizontal. Le voyageur y trouve ainsi les renseignements pratiques qu’il peut souhaiter : route la plus directe, distances, commodités offertes dans les haltes successives. On y repère clairement l’articulation des segments de la *Via Domitia*. Il comporte de multiples déformations et erreurs.



Extrait de la Table de Peutinger

LES GOBELETS DE VICARELLO

En 1852, des ouvriers découvrent trois gobelets en nettoyant les boues de la station thermale de Vicarello, l’antique *Aquae Apollinares* et un quatrième en 1863. Ces timbales, destinées à des curistes fortunés, sont de formes cylindriques dont le décor organisé en quatre panneaux sur lesquels sont gravés la liste de tous les relais routiers de Cadix à Rome, accompagnée de la distance en milles entre chaque étape. Ils sont datés de l’ère augustéenne. On y retrouve la mention d’Ambrussum.



©Lunel Agglo





¹**Agrippa** (v. 63 av. J.-C. – 12 av. J.-C.):
Général et homme politique romain. Éduqué aux côtés du futur empereur Auguste, son parcours personnel épouse dès 44 av. J.-C. celui du petit-neveu et désormais fils adoptif de Jules César. Fidèle lieutenant, bâtisseur, homme de guerre, gendre et héritier présomptif de l’Empire, Agrippa fut de tous les combats militaires et politiques de son plus proche ami.

²**Auguste** (63 av. J.-C. – 14 ap. J.-C.):
Petit neveu et fils adoptif de Jules César, issu d’une riche famille de rang équestre, il s’allie à Marc-Antoine avant de le combattre et de le vaincre à Actium (31 av. J.-C.). Resté seul maître de Rome, multipliant les conquêtes, il fait mine de restaurer les institutions républicaines mais conserve la réalité du pouvoir. En 27 av. J.-C. l’Empire est proclamé (ou principat) dont il devient le premier chef. Avec son règne débute un période de stabilité, la Pax Romana.

L'ITINÉRAIRE D'ANTONIN

C'est une sorte de livret indicateur qui énumère les voies de l'ensemble de l'Empire avec les étapes et les distances les séparant. Sa composition est fort peu soignée. Certaines indications sont lacunaires, notamment en Gaule, des régions entières sont dépourvues de voies, alors que l'Itinéraire répète parfois des sections déjà mentionnées mais avec des stations et distances différentes. L'Itinéraire renvoie à Caracalla¹ (212-217) dont l'un des noms était Antonin. Il a probablement été complété et mis à jour à plusieurs reprises, ce qui pourrait expliquer certaines erreurs et répétitions. Sa rédaction a dû s'achever sous le règne de Dioclétien², à la fin du III^e siècle.



L'ITINÉRAIRE DE BORDEAUX À JÉRUSALEM

En 313, par l'Edit de Milan, Constantin³ accorde la liberté de culte aux chrétiens. Vingt ans après, des fidèles d'Aquitaine effectuent un séjour en Terre Sainte. Les souvenirs de leur périple où ils mentionnent les stations traversées, constituent la plus ancienne relation d'un pèlerinage à Jérusalem. Malgré son caractère partiel puisqu'il ne concerne qu'un seul trajet, l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem, par les détails qu'il apporte, constitue un document précieux pour les chercheurs.



¹**Caracalla** (188 – 217): Empereur romain de la dynastie des Sévères. Succédant à son père Septime Sévère en 211, il règne dans la violence, faisant assassiner son frère Geta et ordonnant des massacres. Il fait construire des thermes à Rome qui portent son nom, introduit une nouvelle monnaie (l'antoninien) et promulgue un édit qui donne droit de cité à tous les hommes libres de l'empire. Il meurt assassiné sur ordre de son préfet du prétoire, Macrin.

²**Dioclétien** (V. 244 – 311 ou 312): Né dans une famille modeste de Dalmatie, il gravit les échelons de l'armée avant d'être proclamé empereur en 284. A partir de 293, une Tétrarchie (organisation à quatre têtes) dirige l'empire, mais ne lui survivra pas. Dioclétien consolide les frontières de l'empire et lance la dernière grande persécution contre les chrétiens. Il abdique en 305 et se retire dans son palais de la côte dalmate.

³**Constantin** (272 – 337): Unificateur du pouvoir impérial, il met fin à la tétrarchie. Il instaure une monnaie stable (le solidus, 312), développe l'administration centrale, et défend les frontières de l'empire. Il fonde en 330 une capitale à son nom, Constantinople. Dans le domaine religieux, il affirme son autorité (césaropapisme) et favorise l'essor du christianisme qui devient progressivement la religion d'Etat (légalisation par l'édit de Milan en 313 et premier concile de Nicée en 325).

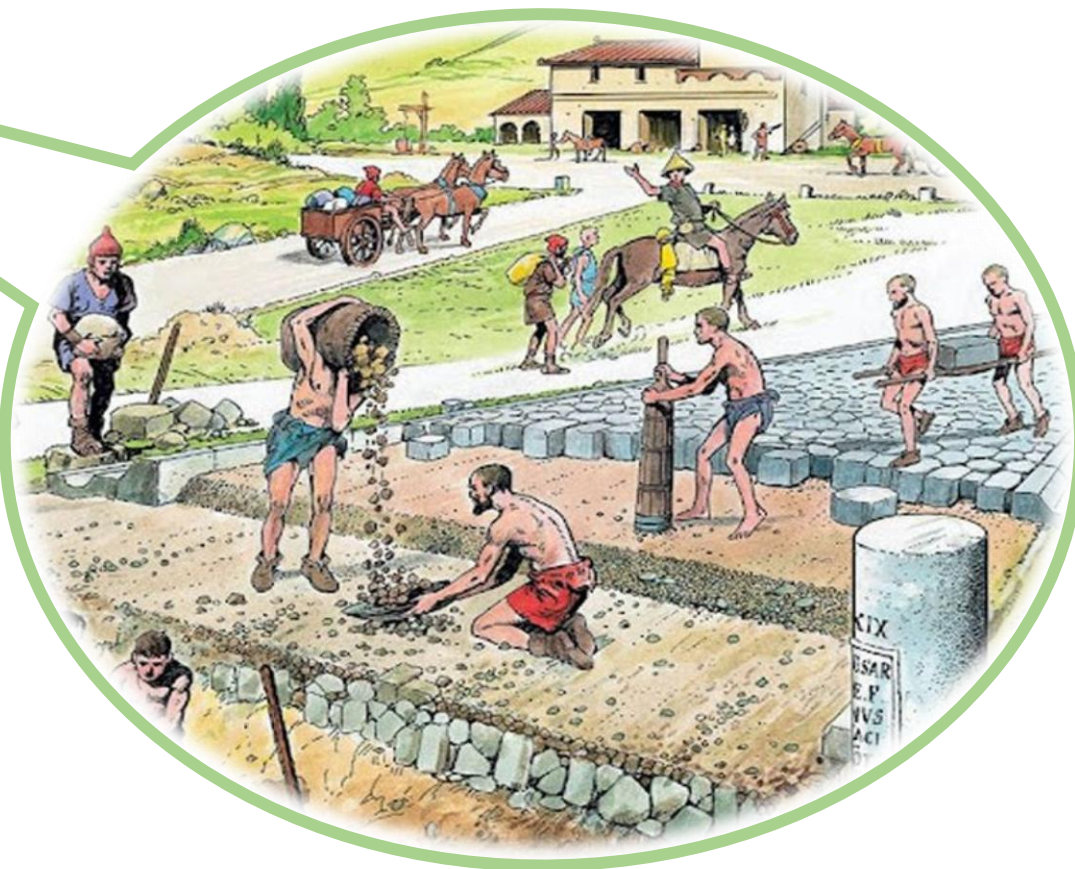


LE REVÊTEMENT

C'est la partie supérieure de la voie, celle qui présente une surface unie et rend la chaussée carrossable. Trois qualificatifs sont couramment employés pour désigner la nature du revêtement des voies antiques. On parle de voie dallée, de route pavée et de chaussée empierrée:

- une route dallée est recouverte de pierres de grandes dimensions qui se caractérisent par leur faible épaisseur et leur surface plane.
- Une voie pavée est revêtue de pierres cubiques dont les dimensions sont largement inférieures à celles des dalles.
- Une chaussée empierrée enfin, montre une surface de roulement garnie de pierres compactées de forme irrégulière et de faible module.

Ces rues spectaculaires ont une fonction ostentatoire évidente : elles manifestent la richesse de la ville et la puissance de ses notables. Mais en Gaule on ne rencontre des sections dallées ou pavées que dans les traversées de ces villes, - c'est le cas par exemple de la *Via Domitia* au cœur de Narbonne -, dans leurs abords et dans les passages difficiles lorsque la pente est raide comme à *Ambrussum*.



LES BORDURES

Les rebords sont des dalles placées verticalement et bloquées par un trottoir. En encadrant le revêtement dallé, ces bordures assurent la cohésion et la solidité de la route.

En Gaule, semblables bordures ne sont construites que dans les traversées de certaines villes. Mais elles sont volontiers plus sommaires.

A *Ambrussum*, le célèbre tronçon pavé qui gravit l'*oppidum* est encadré par des blocs calcaires allongés soigneusement taillés. Posés de chant, ils dépassent de quelques centimètres seulement le niveau de la chaussée.

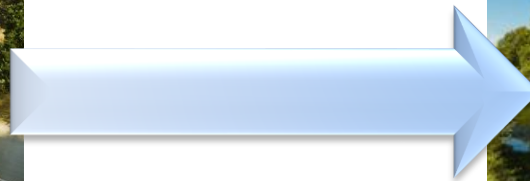


L'itinéraire de la *Via Domitia*, comme celui de la plupart des voies romaines, maintient sur la plupart de son tracé une orientation quasi rectiligne. S'il se désaxe un peu parfois afin de contourner des obstacles (cours d'eau, cols, zones accidentées, etc.), les ingénieurs sont parvenus le plus souvent à contourner la difficulté rencontrée en apportant des solutions à la fois techniques et efficaces.

LES PONTS EN PIERRE

C'est dans l'ancienne Narbonnaise que se trouvent les ouvrages les mieux conservés et les plus spectaculaires en Gaule.

Le Pont Ambroix permettait à la *Via Domitia* de franchir la Vidourle, au pied de l'*oppidum* d'*Ambrussum*. Cet ouvrage d'art a été conçu afin de pouvoir répondre au caractère « capricieux » du fleuve. Édifié autour du changement d'ère, il permettait, en cas de débordement, d'enjamber le cours d'eau et de traverser les terres de la rive gauche sans s'embourber. Long de 180 mètres, il comportait onze arches reposant sur dix piles¹ et deux culées². Chaque pile était dotée d'un avant-bec³ brise-lames vers l'amont et des ouïes⁴ facilitant l'écoulement des eaux lors des crues afin de préserver l'ouvrage. Les blocs de molasse coquillière, extraits à 4 km de là, ont été posés à sec et assujettis par des mortaises et des tenons de fer scellés au plomb. L'arche 5, isolée au milieu du fleuve, demeure le dernier témoin de cette construction hors du commun.



¹*pile*:

Appui intermédiaire du pont supportant le tablier de l'ouvrage. Il s'agit d'un appui massif et permanent.

²*culée*:

Partie du pont située sur la rive destinée à supporter le poids d'un tablier à poutre ou la poussée de la voûte d'un pont en arc.

³*avant-bec*:

Partie avancée d'une pile de pont, en forme d'éperon, située face à l'amont, et destinée à protéger l'ouvrage du courant.

⁴*ouïes*:

Ouverture généralement circulaire aménagée dans le tympan d'un pont en maçonnerie pour permettre l'écoulement des eaux et réduire la charge hydraulique s'appliquant sur l'ouvrage.



Si le trafic qui animait les voies interurbaines à l'époque romaine était globalement beaucoup moins dense qu'il ne l'est de nos jours, il est pratiquement impossible d'en avoir une approche quantitative précise. Probablement plus encombrée aux abords immédiats des villes, la circulation était nettement plus fluide en rase campagne. Soldats, courriers et fonctionnaires de la poste impériale, marchands, colporteurs, pèlerins, touristes, paysans et troupeaux parcouraient les routes. On se déplaçait à pied, sur une monture (cheval, âne, mule ou mulet), en voiture légère ou collective ou encore en litière (*lectica*).

RELAIS ET AUBERGES

Voyageurs et usagers de la route trouvaient ravitaillement, commodités, gîte et couvert dans des haltes et des relais disséminés à intervalles plus ou moins réguliers tout au long du parcours. Le long des voies publiques, certains relais (à intervalles d'une vingtaine de kilomètres) servaient d'étapes aux voyageurs communs alors que d'autres (à intervalles d'environ 75 km) étaient réservés aux voyageurs privilégiés ainsi qu'aux messagers du *cursus publicus*¹. Plusieurs d'entre eux ont été reconnus en divers points de la Gaule. Implantés au bord même d'une route antique, ils ont en commun, dans la plupart des cas, une vaste cour à entrée charretière équipée d'un abreuvoir, des espaces pouvant servir d'écuries et d'étables, de petites pièces alignées évoquant des chambres, des thermes modestes, une salle de restauration, des réserves et une cuisine avec foyer.

A Ambrussum a été mis au jour un ensemble de constructions plus vastes qui comportait un relais de la poste impériale, trois auberges avec vaste cour et entrée charretière orientées en direction du Vidourle, des bains à usage public, une maison qui abritait une forge et un petit sanctuaire. L'occupation a été évolutive dans les trois premiers siècles de notre ère. Peu de fouilles ont, à ce jour, dégagé de façon extensive ces sites en Gaule, à l'exception notable d'*Ambrussum*, étape routière mentionnée dans toutes les sources itinéraires. Cependant, faute d'un nombre suffisant de données de fouilles exploitables, il demeure encore difficile de proposer une correspondance claire entre la terminologie latine et la réalité archéologique. Dans le premier cas, on opère une distinction hiérarchique entre *mansio*², qui serait une étape où l'on peut séjourner et *mutatio*³, qui ne serait qu'un relais où l'on change d'attelages et de montures. Ambrussum est qualifié de *mutatio* à partir du III^e siècle. Cependant, on y trouvait précédemment des structures d'hébergements formant un groupement d'édifices. Cette qualification indiquerait que le relais aurait perdu de l'importance avec le temps.

Reconstitution du relais routier d'*Ambrussum* en Lego. Modélisation de l'un des bâtiments: l'hôtellerie et sa coursive en bois.



¹*cursus publicus*:

Service de poste impérial qui assurait les échanges officiels et administratifs au sein de l'Empire romain. Son réseau nous est connu par la Table de Peutinger.

²*mansio*:

Gîte d'étape situé le long d'une voie romaine à l'époque de l'Empire. Gérées par l'administration centrale, les mansiones étaient mises à la disposition des dignitaires. Le but de ces structures était de garantir aux voyageurs officiels un service confortable dans un établissement destiné au repos.

³*mutatio*:

Relais routier sur les voies romaines. Distantes de 10 à 20 kilomètres, les mutationes permettaient de s'abreuver ou de changer de monture. En général, elles n'offraient pas le gîte de nuit.



Socle commun de connaissances et de compétences cycles 2, 3 et 4

Domaines exploitables

Domaine 1 : Les langages pour penser et communiquer	Domaine 2 : Les méthodes et outils pour apprendre	Domaine 3 : La formation de la personne et du citoyen	Domaine 5 : Les représentations du monde et l'activité humaine
<u>Comprendre et s'exprimer à l'oral (cycle 2)</u>	<u>Organiser son travail personnel (cycles 2 et 4)</u>	<u>S'exprimer (émotions, opinions, préférences) et respecter l'expression d'autrui (cycle 2)</u>	<u>Situer et se situer dans l'espace et dans le temps (cycles 2, 3 et 4)</u>
<u>S'exprimer à l'oral (cycles 3 et 4)</u>	<u>Coopérer avec des pairs (cycle 2)</u>		<u>Analyser et comprendre les organisations humaines et les représentations du monde (cycles 2, 3 et 4)</u>
<u>Lire et comprendre l'écrit (cycles 2, 3 et 4)</u>	<u>Se constituer des outils de travail personnel et mettre en place des stratégies pour comprendre et apprendre (cycle 3)</u>	<u>Prendre en compte les règles communes (cycle 2)</u>	
<u>Ecrire (cycles 2, 3 et 4)</u>	<u>Coopérer et réaliser des projets (cycle 3 et 4)</u>	<u>Maîtriser l'expression de sa sensibilité et de ses opinions et respecter celle des autres (cycles 3 et 4)</u>	<u>Imaginer, élaborer et produire (cycle 2)</u>
<u>Se repérer et se déplacer (cycle 2)</u>			<u>Raisonner, imaginer, élaborer, produire (cycles 3 et 4)</u>
<u>Pratiquer et comprendre les langages artistiques (cycle 2)</u>		<u>Exercer son esprit critique, faire preuve de réflexion et de discernement (cycles 3 et 4)</u>	

Articulation possible avec les programmes scolaires en collège et lycée :

Arts plastiques, EMC, français, HGGSP, histoire-géographie, histoire des arts, LCA, LLCA, SVT, notamment.

Cycle 1



Visionner le support vidéo suivant afin d'introduire les différents moyens de transport:

- ❖ [Les moyens de transport pour les enfants](#) (6:05).

Organiser un temps d'échange qui permettra:

- de comprendre leur évolution dans le temps;
- d'évoquer leurs points communs et leurs différences;
- de nommer d'autres moyens de transport qui n'ont pas été présentés dans la vidéo.



Cycle 2

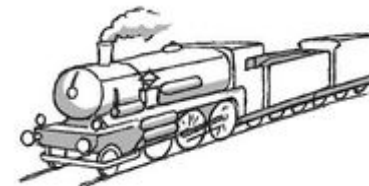
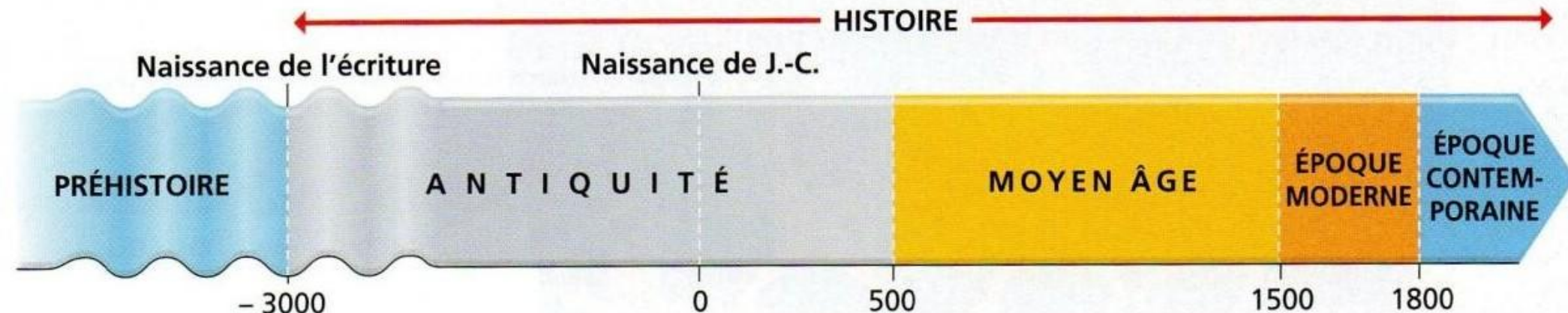


Visionner le support vidéo suivant afin d'appréhender l'évolution des modes de transport:

- ❖ [Histoire des transports](#) (3:28).

Construire une frise chronologique qui permettra:

- de découvrir la notion de temporalité;
- de positionner les différents moyens de transport évoqués dans la vidéo;
- d'insister sur les caractéristiques spécifiques de ceux de l'Antiquité.



Cycle 3

Visionner les supports vidéo suivants qui permettront d'introduire la thématique des circulations dans l'empire romain.

- ❖ [Comment les routes romaines étaient-elles construites?](#) (1:09);
- ❖ [La "carte routière" de l'Empire romain.](#) (0:49);
- ❖ [Traverser l'empire romain, c'est long?](#) (1:26).

Analyser les vidéos par groupes en répondant aux questions suivantes. Vous pourrez ensuite présenter vos réponses au reste de la classe.

- Quelle sont les principales informations présentées?
- Que cela nous apprend-il sur les circulations dans l'empire romain?
- En quoi les modalités de transport dans l'empire romain annoncent-ils les progrès futurs en matière de circulation?

Latinistes et hellénistes, cycle 4 et lycée

Afin d'aborder la thématique des circulations, rédigez par groupes un récit que vous présenterez ensuite au reste de la classe.

- Choisissez un objet d'étude des déplacements en Méditerranée (mythiques ou historiques): les découvertes, les voyages, les échanges, les conquêtes, la romanisation, les invasions, etc.
- Faites des recherches documentaires qui vous permettront de circonscrire et d'appréhender l'aire géographique choisie, l'environnement immédiat ou plus lointain, les modes de transport existants et la complexité éventuelle des déplacements.
- Intégrez une ou plusieurs références à des auteurs de l'Antiquité.
- Prélevez, dans votre travail, des mots de vocabulaire que vous pourrez traduire.



Cycle 2

Réaliser un dessin qui illustrera l'idée que vous vous faites d'un « voyage ».

- Vous insisterez sur les modes de transport reproduits (réels ou imaginaires) dont vous pourrez écrire les noms et les particularités.
- Vous pourrez ensuite expliquer le dessin à vos camarades.

Cycle 3

Construire un récit illustré par groupes.

- Mettez-vous dans la peau d'un voyageur de l'Antiquité.
- Choisissez quel sera votre statut social, votre lieu de départ, celui d'arrivée, le motif de votre voyage et le mode de transport choisi.
- Vous pourrez illustrer votre récit (photographies, dessins ou schémas).
- Les récits seront ensuite lus devant la classe et feront l'objet d'un échange.



Latinistes et hellénistes, cycle 4 et lycée

Construire une analyse littéraire et patrimoniale par groupes.

- A l'aide du corpus documentaire proposé par le master Lacmé de l'Université de Montpellier Paul-Valéry, choisissez un texte parmi ceux proposés afin de pouvoir l'étudier en classe (étymologie, lexique, etc.). Certains sont également disponibles en format audio.
- Au-delà de l'analyse linguistique, vous pourrez établir des liens (historiques, culturels, etc.) avec les thématiques évoquées au cours de la visite du musée et/ou du site archéologique.
- Les sujets abordables sont précisés en pages 3 et 4 du corpus.
- La synthèse de ce travail pourra être présentée devant la classe.



NB : Si vous souhaitez mettre en place un projet de visite personnalisé avec vos classes, n'hésitez pas à contacter [notre professeur missionné](#). N'hésitez pas à nous faire un retour d'expérience suite à votre visite et aux activités qui vous ont été proposées par [mail](#).