

Stations routières en Gaule Romaine : architecture, équipements et fonctions

Fabien Colleoni

▶ **To cite this version:**

Fabien Colleoni. Stations routières en Gaule Romaine : architecture, équipements et fonctions. Gallia - Archéologie des Gaules, 2016, Stations routières en Gaule romaine, 73 (1), pp.3-9. hal-01586377

HAL Id: hal-01586377

https://univ-rennes.hal.science/hal-01586377

Submitted on 7 Jan 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives| 4.0 International License

Stations routières en Gaule romaine

Architecture, équipements et fonctions

Fabien Colleoni

Mots-clés. *Historiographie, itinéraires antiques, voyageurs,* cursus publicus, mansio, mutatio.

Résumé. *Ce dossier vise à étoffer la documentation sur les stations routières des Gaules romaines, car le sujet, qui intéresse autant l'histoire politique que l'histoire économique, mérite un nouvel éclairage, à la lumière de données archéologiques récentes obtenues sur une période comprise entre la fin de l'époque républicaine et l'Antiquité tardive. L'étude circonstanciée de l'architecture et des équipements des établissements de bord de route, avec la mise en évidence de modèles architecturaux susceptibles de ressortir, pour certains, d'une politique d'équipement routier de l'État romain, constitue l'essentiel des contributions rassemblées dans ce dossier. Des recherches micro-régionales démontrent l'importance du phénomène des établissements d'accueil des voyageurs, par leur fréquence et leur variété le long des routes des Gaules. Cette introduction à l'ouvrage tâche de livrer une synthèse historiographique du sujet, de mettre en exergue les problèmes posés par la confrontation des sources écrites et archéologiques, d'établir les principales catégories de stations routières, et, enfin, de rappeler l'importance du réseau des étapes routières, essentielles aux déplacements des voyageurs dans l'Empire romain.*

Relay stations in Roman Gaul. Architecture, facilities and functions

Keywords. *Historiography, roman itineraries, travellers,* cursus publicus, mansio, mutatio.

Abstract. *This collection aims to expand the literature on relay stations in Roman Gaul. The subject, which is of interest to both political and economic history, warrants a new perspective in the light of recent archaeological data emerging for the period from the end of the Republican era to late Antiquity. On the basis of architectural models that could be considered as resulting from specific Roman policies, the contributions brought together in this collection are primarily concerned with providing a detailed analysis of the architecture of these roadside establishments, and the facilities they encompassed. Given their frequency and diversity along the roads of Gaul, micro-regional research thus demonstrates the importance of these establishments for travellers. This introduction provides a historiographical overview of the subject, highlights the issues involved in comparing written and archaeological sources, and sets out the principal categories of such relay stations. It also reminds us of the importance of this network, which provided crucial stopping points for those travelling in the Roman Empire.*

Translation: Anna Nemanic

Il est une antienne historiographique qui met en opposition la pauvreté de la documentation archéologique et architecturale sur les stations routières des Gaules romaines face au grand nombre de noms transmis par les *Itinéraires* antiques. Il en est une autre qui consiste à relever notre difficulté à cerner le contenu de ces documents et à lui donner une traduction typologique et architecturale, pourtant déjà suggérée par la diversité de la terminologie latine des catégories d'établissements d'accueil des voyageurs, si bien que la recherche de terrain s'est évertuée à localiser des étapes routières, sur la base, le plus souvent, de considérations toponymiques et topographiques liées aux indications des sources itinéraires. Si ces recherches ont, en effet, donné lieu à des tentatives de localisation, parfois contradictoires, force est de regretter que peu de fouilles aient dégagé de façon extensive ces sites jusqu'à une période récente, si l'on excepte, au moins pour la Gaule, celles du site emblématique d'*Ambrussum*, et des deux stations alpines d'*Alpis Graia et Alpis Poenina*, encore que ces deux dernières demeurent imparfaitement connues sur le plan archéologique. Il est enfin une dernière antienne qui souligne le poids de l'administration du transport d'État, la *vehiculatio*, plus communément connue sous son nom tardif de *cursus publicus*, dans les interprétations archéologiques des relais routiers. Le présent dossier offre des études de cas, résultats de fouilles et de prospections récentes, qui élargissent la documentation et invitent à approfondir la connaissance de ce que nous appelons des stations routières, par commodité et pour leur acception large d'établissements de bord de route. Après quelques rappels historiographiques, nous présenterons les problématiques des stations routières en confrontant sources écrites et archéologiques, et nous rappellerons leur importance par leur régulière implantation sur les voies romaines.

QUELQUES JALONS HISTORIOGRAPHIQUES

Les sources itinéraires ont constitué le point de départ de la recherche archéologique, ancienne comme récente, sur les stations routières, puisqu'elles fournissent le nom antique de nombre de lieux d'étape et les distances les séparant. Les introductions des volumes de la *Carte archéologique de la Gaule* leur réservent ainsi une présentation succédant souvent à celle de l'étude du tracé des routes, et insistent, le plus souvent à défaut de données archéologiques précises, sur les hypothèses de localisation. Comme le souligne H.-G. Pflaum dans son étude du *cursus publicus*, A. Grenier fut le premier à donner un tour archéologique à la problématique des stations routières des Gaules, jusqu'alors essentiellement traitée sous l'angle de l'histoire administrative et militaire (Pflaum 1940, p. 149-150). Le savant ajoute que A. Grenier eut le mérite d'insister sur le rôle de tous les établissements routiers, en particulier des bourgades et des auberges privées, et non pas seulement sur celui des *stationes* officielles. En effet, dans le chapitre de son *Manuel d'archéologie gallo-romaine* consacré aux stations routières (Grenier 1934, p. 199-213), A. Grenier dresse un bilan des connaissances archéologiques de son temps sur les relais routiers, met l'accent sur leur fréquence et leur importance, et s'attache à décrire la morphologie du site de Thésée (Loir-et-Cher), identifié au *Tasciaca* figuré sur la *Table de Peutinger* entre les capitales de Tours et Bourges, et de celui d'*Alpis Graia*, sur le col du Petit-Saint-Bernard (Grenier 1934, p. 205-210) [1]. Il ménage également une place aux complexes fortifiés de Jublains et du Rubricaire, tous deux en Mayenne, et interprétés comme des stations militaires et fiscales. Par la suite, la recherche archéologique n'évolua guère ; en témoignent les quelques pages que R. Chevallier consacre aux relais dans son manuel sur les voies romaines, paru en 1972, et qui reprend les sites examinés par A. Grenier (Chevallier 1972, p. 213-217). Le renouvellement documentaire sur l'architecture et les équipements d'une station routière provient des investigations entreprises par J.-L. Fiches à *Ambrussum* (Villetelle, Hérault), dans l'espace de ce qui fut un temps appelé le quartier bas de l'*oppidum*, étape routière mentionnée dans toutes les sources itinéraires. Des plans d'auberges mitoyennes et leurs équipements étaient portés à la connaissance des chercheurs. Outre par les façades à portique ouvrant sur la voie, elles se caractérisent par la présence de portes charretières flanquées d'ailes bâties, qui donnent accès à une cour aux fonctions variées, elle-même parfois bordée de corps de logis (Fiches dir. 1989 ; 2003a, p. 51-52 ; 2007, p. 37-39 ; Fiches, Mathieu 2002, p. 546-550). L'hébergement doit être le plus souvent restitué, car il devait, en règle générale, être assuré à l'étage. Ce type de plan a été rencontré par ailleurs au gré de fouilles essentiellement préventives. Néanmoins, faute d'un nombre suffisant de données de fouilles exploitables, il demeure encore difficile de proposer une typologie, à l'instar de celle que S. Crogiez-Pétrequin a confectionnée pour l'Italie (Crogiez 1990a, p. 391), même si les types établis dans cette recherche paraissent largement s'appliquer à la documentation des Gaules. On peut aussi ajouter que le thème des étapes et relais routiers a été surtout abordé du point de vue archéologique dans le cadre du renouvellement scientifique de la recherche sur les agglomérations secondaires, catégorie large qui ménage une place aux bourgades routières (Mangin, Tassaux 1992, p. 465) et dont A. Grenier avait mesuré toute l'importance (1934, p. 719-726). Si nombre de ces dernières ont développé des activités qui dépassent le cadre strict des services aux voyageurs, d'autres sites, agglomérés ou simples étapes, ont lié une grande partie de leur existence à la fréquentation de la route, en particulier à l'accueil de toutes sortes de voyageurs, parfois aussi à ceux qui étaient mandés par l'État. C'est bien l'archéologie de ces stations routières, leurs architectures et équipements liés au passage des voyageurs qui sont au centre des contributions livrées dans ce dossier, et n'en sont pas moins examinés à l'aune de ce qu'enseignent les sources écrites.

L'IMBROGLIO ENTRE LA TERMINOLOGIE LATINE ET LES *REALIA* ARCHÉOLOGIQUES

Les données sur l'architecture et les équipements permettent-elles d'aller au-delà de l'interprétation d'un établissement de bord de route comme simple station routière ? Peut-on distinguer les relais publics des relais privés, ou bien les deux appellations peuvent-elles être attribuées à certains d'entre eux ? Examiner ces problématiques appelle en premier lieu quelques considérations sur la terminologie antique des stations routières. De fait, cette dernière est foisonnante et polysémique [2], comme l'ont bien montré les philologues, et cette diversité lexicale suggère que les relais avaient des compétences variées. Si l'on exclut du champ de l'analyse les *stationes militum* [3] et fiscales, étudiées récemment sous l'angle historique et archéologique, avec une solide exhaustivité, par J. France et J. Nelis-Clément (2014), on peut schématiser en distinguant deux grandes catégories : d'une part, les stations de l'administration du transport d'État, la *vehiculatio*, mise en place par Auguste (Suétone, *Vie d'Auguste* 49, 5) et devenue, vers la fin du IIIe s., le *cursus publicus* (Kolb 2000, p. 51) [4], et, d'autre part, les auberges privées fréquentées par les autres voyageurs. Mais la réalité historique

1. Celui-ci fait l'objet d'une étude, dans le présent volume, fondée sur des données archéologiques récentes (voir l'article de S. Crogiez-Pétrequin, p. 113-118).

2. Voir notamment Corsi 2000, p. 20-64.

3. Instaurées en Italie sous Tibère (Suétone, *Vie de Tibère,* 37, 1-2), puis établies dans les provinces, les *stationes militum* sont gérées par des militaires en détachement, *beneficiarii et stationarii*, qui assurent notamment la sécurité des routes (Pflaum 1940, p. 151). Sur les bénéficiaires, voir Nelis-Clément 2000, et sur les stationnaires Petraccia Lucernoni 2001. Pour une présentation des résultats des fouilles des stations de bénéficiaires, voir France, Nelis-Clément 2014, p. 169-194, ainsi que Steidl 2014, et sur les données matérielles des stations fiscales, en particulier celles du *portorium*, voir France, Nelis-Clément 2014, p. 194-213.

4. Le *cursus publicus* eut deux composantes, le *cursus velox* lié à l'acheminement des informations de diverse nature du centre du pouvoir vers les territoires impériaux, et le *cursus clabularis*, servant au transport des biens et des serviteurs de l'État. Cette administration, qui fonctionne en particulier avec des relais de voitures, ne cessa de se développer au cours de l'Antiquité comme le soulignent documents épigraphiques et littéraires, et, surtout, de nombreuses constitutions du *Code Théodosien,* en particulier le titre 8.5. Sur l'historiographie de cette institution, voir Di Paola 1999, p. 15-20. L'œuvre pionnière sur cette administration est celle de Pflaum 1940. Parmi les

et archéologique ne peut se satisfaire de cette dichotomie si l'on admet qu'une agglomération routière pouvait fort bien comporter un édifice ouvert aux messagers munis d'un mandat officiel, le *diploma*, mais aussi des auberges privées destinées à tous, ou encore qu'un relais routier ait pu accueillir les deux types de public. Dans ce dernier cas, on peut imaginer que les fonctionnaires de la poste impériale avaient la priorité sur les simples voyageurs. La difficulté réside donc dans l'identification des édifices où les messagers et personnels de l'État en mission faisaient valoir leur droit à un certain nombre de services, et dans celle des établissements hôteliers dévolus à tous les voyageurs. Or, cette difficulté se présente immanquablement aux fouilleurs de relais routiers ; nombre de chercheurs, argumentant autour de la fonction des stations routières identifiées sur le plan archéologique, dégagées lors de fouilles anciennes ou récentes, ont été confrontés au problème. La mention des étapes routières dans les sources itinéraires (*Table de Peutinger*, *Itinéraire d'Antonin, Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem*) a souvent conduit les chercheurs à considérer ces relais comme des infrastructures du *cursus publicus*, faisant à tort de ces sources des documents officiels [5]. La tradition historiographique qualifie ces étapes de *mansio* lorsqu'elles correspondent à un habitat aggloméré, de *mutatio* lorsque leur emprise est plus modeste, et, plus rarement, de *statio*. En effet, les termes *mansio* et *mutatio* sont fréquemment employés, notamment à la suite de leur définition dans le *Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines* (Humbert 1887, p. 1655-1656), pour désigner les stations postales ; la distinction hiérarchique entre *mansio* et *mutatio* résulte de l'idée, fondée sur leur étymologie verbale, que la *mansio* serait une étape où l'on peut séjourner, alors que la *mutatio* ne serait qu'un relais où l'on change d'attelages et de montures. Cette distinction n'a plus cours aujourd'hui, puisque l'on connaît des *mutationes* dotées de structures d'hébergement formant quelquefois des groupements d'édifices, à l'image de celles d'*Ambrussum* et de *Valentia* (Boersma 1994). Par ailleurs, S. Crogiez-Pétrequin a récemment montré combien l'usage des termes *mansio* et *mutatio* était galvaudé dans la littérature scientifique au regard de leur réalité sémantique, dans la mesure où les concepts de *mansio* et de *mutatio* ne se rapportaient pas nécessairement à une forme, et n'avaient donc pas le sens technique qu'on leur prête habituellement. De plus, ses recherches philologiques sur le *Code Théodosien* vont à l'encontre de la conclusion formulée par R. Chevallier, selon laquelle les deux termes font l'objet d'un usage indifférencié dans le recueil juridique (1988, p. 63). Ainsi, la *mansio* doit davantage être comprise en termes de statut au même titre que la *civitas* ou le *vicus*, vocables à côté desquels celui de *mansio* apparaît dans le *Code Théodosien*. La *mansio* serait une agglomération routière qui devait comporter des équipements publics davantage destinés à la gestion fiscale et aux déplacements de l'empereur qu'au transport public, même si ce dernier pouvait bénéficier de la présence d'une *mansio*. Quant au terme de *mutatio*, et contrairement à celui de *mansio*, il est toujours lié, dans le titre 8.5 du *Code Théodosien*, au service du transport d'État, si bien que S. Crogiez-Pétrequin a proposé de le traduire par « relais de poste » (2009a, p. 104). Toutefois, pour désigner un édifice, les sources écrites recourent au vocable de *statio*. Ainsi, une inscription de Sicile, à *Thermae Selinuntiae*, datée de 340-350, évoque l'édification d'une *statio* supervisée par un *agens in rebus*, *praepositus cursus publici* (*CIL* X, 7200 = *ILS*, 5905), et quelques sources littéraires et juridiques vont dans le même sens (Crogiez-Pétrequin 2014, p. 311-317). Dans la dialectique entre sources historiques et archéologiques, il importe donc de savoir si l'architecture, les équipements, mais aussi la culture matérielle sont susceptibles de nous aider à distinguer les constructions du *cursus publicus* des auberges privées. Un bâtiment réservé aux voyageurs officiels, aux messagers munis d'un mandat officiel, doit être pourvu d'un certain nombre d'équipements indispensables à son bon fonctionnement. Il doit évidemment comporter une porte charretière et une cour pour l'accès et le stationnement des véhicules, des chambres pour héberger les courriers, des écuries et des étables pour les animaux publics, une forge pour réparer les véhicules et ferrer les chevaux, accessoirement des bains pour le confort des hôtes. Mais il faut bien avouer que ces équipements fonctionnels, dont l'entretien et les réquisitions sont à la lourde charge des provinciaux, et font l'objet, en corollaire, d'usurpations et d'abus donnant lieu à la promulgation d'édits visant à en freiner les effets délétères, peuvent aussi bien exister dans une simple auberge. Par conséquent, il n'est pas certain que l'architecture et les équipements puissent constituer des marqueurs discriminants pour identifier les bâtiments du *cursus publicus*. Surtout, la documentation architecturale est encore largement insuffisante pour que l'on puisse tenter d'établir une typologie et d'éclaircir le problème, même si le nombre de données se multiplie au gré de la progression des fouilles. Aussi, n'est-il pas surprenant que la variété sémantique de la terminologie relative au *cursus publicus* et l'ancrage historiographique du couple *mansio*/*mutatio* comme termes latins employés pour désigner des infrastructures de cette administration, en fonction de leur importance, aient généré des doutes lorsqu'il s'est agi pour les archéologues de mettre un nom sur une chose. Aussi Ph. Leveau, dans des articles récents, faisant le point sur les convergences entre textes et archéologie, invite les archéologues, en menant une analyse qui insiste sur le rôle des auberges liées à la vie économique des domaines et sur celui des stations de périphérie urbaine, à ne pas se focaliser sur la problématique de cette administration dans l'étude et l'interprétation des stations routières rurales (Leveau 2014a ; 2014b, p. 24). Nul doute que la démonstration emporte la conviction, même si l'on ne saurait complètement exclure le transport public dès lors que les routes qui desservent certaines étapes appartiennent à la catégorie des *viae publicae*, essentielles au transport des dépêches, biens et agents de l'État, et que les distances entre deux villes peuvent être considérées comme trop longues pour les joindre sans avoir recours aux services d'un ou de plusieurs relais. Par conséquent, une autre catégorie de données doit être utilisée dans l'appréciation du problème : l'importance hiérarchique des voies au bord desquelles sont construites les stations routières. En effet, on sait par Suétone que les *viae militares* étaient empruntées par les voitures de la *vehiculatio* (*Vie d'Auguste*, 49, 5). L'expression *viae militares* a fait couler beaucoup d'encre lorsqu'il s'est agi

synthèses récentes, voir Kolb 2000 ; Crogiez-Pétrequin, Nelis-Clément 2009, p. 129-134 ; Sillières 2014.

5. La *Table de Peutinger* et l'*Itinéraire d'Antonin* sont des compilations tardives, conçues entre 351 et 362 pour la première et à la fin du règne de Constantin au plus tôt pour la seconde, qui n'ont guère de valeur officielle (Arnaud 1988 ; 1993).

d'en délimiter les significations (voir Pflaum 1940, p. 32-35 ; Pekary 1968, p. 12 ; Šašel 1977, p. 243-244 ; Rebuffat 1987 ; Sillières 1990, p. 785-790 ; Rathmann 2003, p. 23-41), et donnera encore matière à discussion. Outre le fait que les contours sémantiques de cette catégorie de routes ont pu évoluer, il apparaît néanmoins, à la suite des recherches de P. Sillières sur les voies de communication de l'Hispanie, fondées sur des données archéologiques et la découverte d'un milliaire mentionnant une *via militaris*, que les *viae militares* correspondaient seulement à quelques grands axes de communication à vocation éminemment politique et administrative (Sillières 1990, p. 783-790 et 821). Elles se caractérisent par des infrastructures de qualité avec des chaussées parfaitement conformées, épaisses, empierrées et carrossables, mais comportant aussi des ponts, des bornes milliaires et des stations du *cursus publicus*. Ces routes font l'objet de tous les soins parce qu'elles doivent être praticables en toute saison. Il importe donc de tenir compte de l'importance de la route dans l'interprétation des stations routières. Les *viae militares*, en Thrace, furent équipées de *praetoria* et de *tabernae*, comme nous l'indique une célèbre inscription datée de 61 apr. J.-C. (*CIL* III, 6123 ; Ivanov 1973), les *praetoria* étant ici interprétés comme des hôtelleries réservées aux hauts fonctionnaires en mission dans les provinces, les *tabernae* comme de simples auberges (Cagnat 1907, p. 642 ; Pflaum 1940, p. 34-36). Toutefois, Ph. Leveau revient sur cette dernière interprétation dans la synthèse qu'il livre sur le sujet dans le présent dossier (voir l'article de Ph. Leveau, p. 29-38). De plus, la mise en parallèle d'une inscription mentionnant la restauration d'un *praetorium* (*AE* 1992, 892) rapportée au plan du site de Muru de Bangius, en Sardaigne (Spano 1863), constitue un apport majeur à la connaissance de ce type d'hôtellerie d'État (Zucca 1992). L'architecture de cet établissement sert donc de référence principale pour identifier des *praetoria*, comme en témoignent des articles de ce dossier sur des ensembles architecturaux susceptibles d'être intégrés dans cette catégorie, même si leurs auteurs avancent l'hypothèse avec toute la prudence requise en l'absence de confirmation épigraphique (voir les articles de J.-L. Fiches, p. 13-27, Ph. Leveau, p. 29-38, M. Poux et A. Borlenghi, p. 133-163, F. Colleoni et C. Petit-Aupert, p. 165-177 et de P. Nouvel *et al.*, p. 275-295). Si les infrastructures routières nécessaires à l'accueil des fonctionnaires romains constituent d'indispensables relais du pouvoir, force est de conclure que l'archéologie peine encore à mettre en évidence leur spécificité.

Pour ce qui concerne l'activité hôtelière privée, les termes employés pour désigner les établissements ne sont pas moins variés que ceux du domaine public (Kleberg 1957, p. 1-25). L'étude récente de M.-A. Le Guennec sur les dispositifs juridiques relatifs au *stabulum* souligne le caractère interchangeable du vocabulaire des établissements hôteliers, notamment des appellations de *caupona* et *taberna* (2014a, p. 220 et n. 25). D'autre part, M.-A. Le Guennec montre que le choix des termes dans les sources littéraires évolue en fonction de l'usage ; ainsi, l'emploi de *stabulum* appliqué à un établissement hôtelier se répand dans l'Antiquité tardive (2014a, p. 222). Dans les campagnes des Gaules, on a dû souvent tirer commerce de la route, comme incitent à le penser les paroles de Scrofa, rapportées par Varron, dans son *Économie rurale* (I, 2). En effet, ce dernier recommande d'exploiter l'accueil des voyageurs si le domaine est proche de la route, en édifiant une *taberna deversoria*, dont Ph. Leveau a étudié la terminologie et le champ sémantique et souligné l'importance au moment d'interpréter des établissements de bord de route, puisqu'une telle annexe du domaine participe de la gestion du *fructus*, si cher aux agronomes et propriétaires fonciers préoccupés par une économie agricole de la *villa* tournée vers le rendement et les gains substantiels (Leveau 2014a, p. 33-34). Dès lors, l'identification d'une auberge devra être associée à celle d'une *villa*, parfois distante de quelques centaines de mètres de la voie, en raison des désagréments que peut entraîner le passage des voyageurs sur la vie sociale et culturelle des aristocraties, si l'on en juge par une préconisation de Columelle (*De l'agriculture*, I, 5), et comme le démontrent les travaux de prospection systématique. Si le passage de Varron est explicite sur l'enjeu économique que constitue la mise en service d'une auberge routière, il faut souligner la rareté des témoignages archéologiques en la matière, peut-être due au fait que la recherche s'est focalisée sur la localisation des stations routières mentionnées dans les sources itinéraires. Pourtant, ces dernières livrent quelques informations qui concourent à la démonstration : le nom de relais formé sur celui d'un domaine [6], lui-même issu de l'anthroponyme (gentilice ou surnom) du propriétaire. Le phénomène est bien attesté, notamment par une concentration de toponymes domaniaux dans les *Itinéraires* en Pannonie Inférieure, Italie, Sicile et Afrique (Arnaud 1998, p. 212-214 et fig. 1), mais aussi en Hispanie (Sillières 1990, p. 802-803), et parfois corroboré par des données archéologiques, à l'image du *Mariana* hispanique, en bordure du *Camino de Aníbal*, où *villa* et auberge sont susceptibles d'avoir été reconnues en prospection au sol (Sillières 2003, p. 267-269). Sur le plan architectural, la documentation s'étoffe peu à peu au gré des grands travaux d'archéologie préventive, à l'image de ceux qui ont concerné l'A75 dans la vallée de l'Hérault. En particulier, la fouille préventive du bâtiment de Soumaltre, implanté au bord de la voie *Cessero-Segodunum*, est régulièrement citée dans les publications relatives aux relais routiers comme un exemple emblématique du renouveau de nos connaissances sur le sujet (Monteil, Tranoy 2008, p. 34) [7]. Interprété comme une ferme-auberge par les auteurs de la fouille, le site de Soumaltre livre des équipements liés à l'accueil des voyageurs, bâtiment de façade à galerie avec porte charretière, cour pour le stationnement des véhicules et des bêtes, bains pour le délassement des voyageurs, et probable étage destiné au logement, mais aussi de petites installations vouées à la production agricole, ce qui explique le recours au terme de ferme-auberge. Mais la vocation essentielle du lieu devait toutefois résider dans l'accueil mercantile, comme en témoigne, notamment, l'importance de la vaisselle de consommation découverte dans une fosse (Thernot *et al*. 2004, p. 71-103 et 133-168). L'auberge de Soumaltre constitue le premier site mis au jour d'un type architectural

6. Il s'agit des toponymes en *-iana/ianis* (Arnaud 1998).

7. Dégagés lors des fouilles de l'A75, les établissements de la Quintarié (Pomarèdes 2005, p. 23-59) et de Peyre-Plantade (Bermond *et al*. 2002, p. 251-257 et fig. 12), tous deux dans la commune de Clermont-l'Hérault, ont vraisemblablement joué un rôle, à côté des activités agricoles qu'ils pratiquaient, dans la réception des voyageurs.

désormais bien attesté en Gaule par la fouille, puisqu'il offre des similitudes frappantes avec deux exemples présentés dans ce dossier : la *mutatio Vanesia* (Gers ; article de F. Colleoni, p. 71-90) et le site de Pech Piélat (Lot ; article de L. Grimbert, p. 91-111). En effet, tous sont pourvus, durant une première partie de leur histoire, d'une galerie de façade qui ménage, au centre, une porte charretière, ouvrant sur un passage charretier flanqué de deux salles symétriques, à l'arrière desquelles se développe une cour, sûrement entourée de bâtiments à étage. Enfin, des bains sont adossés à l'un des longs côtés de l'édifice, et toujours construits lors d'une phase ultérieure de travaux. La parenté architecturale de ces relais témoigne, au-delà de la logique d'y trouver les équipements indispensables au repos des voyageurs et des équipages, de l'existence d'un modèle initial indéniable, et peut-être d'une évolution semblable. De ce modèle doit-on conclure à l'existence d'un schéma connu des possesseurs de *villae* souhaitant investir dans la réception des hôtes, ou bien, à celle d'un modèle imposé, issu du pouvoir pour servir les messagers de la poste impériale ? La question mérite d'être posée si l'on tient compte de l'appellation de *mutatio* du relais de *Vanesia* dans l'*Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem*. À ce stade de la documentation, aucune certitude ne se dégage ; du moins, pour en avoir une, faudrait-il associer une *villa* aux exemples susmentionnés pour accréditer la première explication. Le lecteur trouvera dans les articles consacrés à *Vanesia* et Pech Piélat, mais aussi dans celui qui concerne les établissements routiers de la voie *Cessero-Segodunum* (article de S. Mauné, p. 219-251) des axes de réflexion susceptibles d'alimenter la discussion.

Les contraintes induites par la circulation urbaine [8] ont généré l'apparition de stations routières aux portes des villes, destinées à toutes sortes de voyageurs, tout particulièrement aux marchands faisant étape avant de reprendre la route. Dès lors, ces haltes placées à l'entrée des villes, comme celles des portes d'Herculanum et de Stabies à Pompéi (Kleberg 1957, p. 49), devaient être pourvues de logements, d'une remise pour les convois commerciaux et les chars, et, enfin, d'étables et d'écuries, logis des bêtes de trait et de somme, soit les mêmes équipements que ceux que les usagers de la route étaient en droit d'attendre dans une station routière rurale. Si l'on considère l'exemple de Martigny (*Forum Claudii Valentium*), capitale de la province des Alpes Pennines, et jalon essentiel de la route conduisant de l'Italie aux provinces du Nord-Ouest par la station du col du Grand-Saint-Bernard, route nécessairement empruntée par les services administratifs de l'État, les militaires et les marchands, il est frappant de relever la présence des traditionnelles structures d'accueil des voyageurs, bains et *horreum* compris, auxquelles s'ajoute un sanctuaire, fréquent dans un contexte de route (Leveau, Wiblé 2014). Parmi les plus anciennement connues, l'auberge installée à l'entrée de la ville d'Augst est souvent mentionnée dans la littérature spécialisée comme un bon exemple en la matière (Bender 1975). Il faut savoir gré à Ph. Leveau d'avoir attiré l'attention des archéologues sur l'importance du phénomène des stations périurbaines (2014a, p. 36-40) [9]. En outre, le chercheur insiste sur la possibilité de reconnaître parmi elles des *stationes* officielles, notamment celles qui accueillaient les messagers munis des *diplomata* leur donnant droit à un certain nombre de services. En Aquitaine, la monographie publiée sur les fouilles de la Cité judiciaire de Bordeaux fournit un cas intéressant d'auberge de périphérie urbaine édifiée en bordure d'une voie. Une porte charretière ménagée au centre de son portique permet l'accès à une cour située à l'arrière du bâtiment. L'état de conservation remarquable du site a permis de restituer un étage, sûrement dévolu au logement, ainsi qu'une cuisine équipée de deux fours et d'une fontaine (Sireix dir. 2008 ; Sireix 2014). De toute évidence, la présence d'auberges dans des agglomérations ne concerne pas systématiquement les marges urbaines. Par exemple, dans l'agglomération secondaire de Barzan (Charente-Maritime), la fouille de A. Bouet, sur un quartier d'habitation situé entre le sanctuaire et les thermes publics, a mis au jour une auberge érigée au cœur de l'agglomération et que l'auteur met en relation avec la fréquentation du sanctuaire et des thermes par les dévots (Bouet 2011, p. 251 et 979). Sur cette association entre sanctuaires et auberges, Ph. Leveau a fait le point dans le dossier *Statio*, récemment édité par J. France et J. Nelis-Clément (Leveau 2014a, p. 40-44). Un nouveau site périurbain, à *Augustonemetum* (Clermont-Ferrand), vient compléter la documentation dans le présent volume (article de J. Ollivier *et al*., p. 189-216). Il revêt un caractère exceptionnel, non seulement par sa conservation remarquable, à l'origine de découvertes notables, notamment les chambres à coucher soigneusement décorées de peintures murales et pourvues d'âtres, mais aussi par la découverte d'une enseigne peinte sur un panneau de bois, sûrement placée sur la façade de l'édifice, qui mentionne des *viatores*, usagers du lieu. Au gré de la multiplication des fouilles préventives, le dossier des auberges de marges urbaines s'étoffe peu à peu. Quant à savoir si la vocation de ces dernières était publique ou privée, ou encore l'une et l'autre, à moins de découvertes textuelles exceptionnelles, comme celle de Clermont-Ferrand, assurant l'identification d'un lieu commercial, il restera souvent difficile de trancher, sauf à considérer l'importance de la route, comme celle qui passe devant le caravansérail de Martigny, et qui, par son importance, plaide en faveur de l'existence dans ce dernier de services dédiés à l'administration du transport d'État.

FRÉQUENCE ET TOPOGRAPHIE DES ÉTAPES ROUTIÈRES

La lenteur des communications dans l'Antiquité, corollaire de l'indigence des moyens logistiques en matière de transport, nécessitait, de fait, l'installation d'un réseau d'étapes et de relais routiers pour les nombreux usagers de la route. Quoique peu fouillées, ces haltes ont été souvent localisées par des travaux de prospection menés en de multiples régions des Gaules le long d'axes de communication dûment attestés par l'archéologie. Ces recherches offrent matière à s'interroger sur la fréquence des sites de bord de route. Certes, les *Itinéraires* donnent suffisamment d'indications pour que l'on ait pu déterminer la distance moyenne entre deux étapes, quelle que soit leur nature, pour aboutir à des distances serrées, de l'ordre de 9 km à 18 km, selon la démonstration de H.-G. Pflaum fondée sur les textes (1940,

8. Elles ont été récemment étudiées par P. Gros (2008a).

9. Sur la présence de sanctuaires en contexte routier, voir également Corsi 2000, p. 173-174 ; Sillières 1990, p. 805-808.

p. 152-157). Dans la littérature itinéraire, notamment dans l'*Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem* qui mentionne nombre de stations portant un nom dérivé de la distance qui séparait ces dernières de la ville la plus proche, H.-G. Pflaum constate que les occurrences les plus nombreuses sont comprises entre VI milles et XII milles, soit les valeurs kilométriques susmentionnées, ce qui vaut au moins pour des voies publiques sûrement parcourues par le *cursus publicus*. Outre les données itinéraires, un passage de Procope de Césarée (*Histoire secrète*, 30, 3) [10] est fréquemment cité, bien qu'il présente des difficultés d'interprétation, pour confirmer le maillage serré des étapes routières et conclure qu'un courrier de la poste impériale parcourait en moyenne quelque 50 milles par jour, équivalant à 75 km (Ramsay 1904, p. 387). On peut aussi faire référence à une œuvre historique de la Chine des Han, le *Hou hanshu*, compilation produite au v^e^ s. par Fan Ye, qui, dans la partie consacrée à l'Occident (chapitre 88), évoque l'existence de relais et de maisons de poste de l'Empire romain, avec une distance de X milles entre deux étapes [11]. Les divers témoignages concordent et font écho aux *modica intervalla* qu'Auguste avait établis pour répartir les étapes de la *vehiculatio* (Suétone, *Vie d'Auguste*, 49, 5). Sur le terrain de l'archéologie, les recherches en terre belge de M.-H. Corbiau aboutissent à des distances serrées entre deux relais, comprises, par exemple, entre 11 km et 15 km sur l'axe Metz-Tongres (Corbiau 2011, p. 97-106). Les recherches au sol attestent non seulement la régularité de l'implantation des infrastructures routières d'accueil des voyageurs, mais donnent également quelques indications sur leurs caractéristiques topographiques. S'il reste beaucoup à faire, sur le modèle de l'archéologie spatiale, pour étudier les modalités topographiques d'implantation des étapes et relais routiers, R. Chevallier soulignait, dans la première édition de son manuel sur les voies romaines, l'importance des cours d'eau et des cols dans leur implantation (Chevallier 1972, p. 213). Il ne fait aucun doute que la présence d'un cours d'eau joua, en effet, un rôle majeur, comme en témoignent des études archéologiques présentées dans ce dossier et menées sur la voie d'Aquitaine (article de M. Passelac, p. 253-273), sur celle de *Cessero* (Saint-Thibéry, Hérault) à *Segodunum* (Rodez, Aveyron) (article de S. Mauné, p. 219-251), et dans le centre est de la Gaule (article de P. Nouvel *et al.*, p. 275-295), ainsi que les hydronymes que portent nombre de sites dans le corpus toponymique des *Itinéraires*, comme ceux de *Sipia* (article de M. Monteil *et al.*, p. 179-187) et de *Vanesia* (article de F. Colleoni, p. 71-90). Les passages des cols imposaient aussi d'établir des haltes pour les voyageurs, comme l'illustrent les études du dossier sur le Petit-Saint-Bernard (article de S. Crogiez-Pétrequin, p. 113-118) et le Montgenèvre (article de Ph. Leveau et P. Reynaud, p. 119-132). Nul doute que les investigations futures menées le long des voies romaines donneront matière à dresser un tableau plus précis du problème en tenant compte de la hiérarchisation du réseau routier pour interpréter au mieux les établissements d'accueil des voyageurs.

En somme, le présent dossier élargit la documentation, renouvelée ces derniers temps, sur un problème qui intéresse autant l'histoire politique qu'économique et sociale. Le problème, longtemps centré sur l'identification des stations postales, à tel point que la littérature spécialisée donne le sentiment que les routes étaient davantage jalonnées d'infrastructures liées au fonctionnement du transport d'État qu'à recevoir ses nombreux usagers, doit être reconsidéré à l'aune de la hiérarchie des voies de communication, car le *cursus publicus* ne dut jamais être installé partout, mais seulement sur les *viae publicae* les plus importantes. Si les équipements du *cursus* ont pu revêtir des formes variées, il demeure difficile, en l'absence de confirmations écrites, de les identifier avec certitude. Le secours en la matière fourni par les données des *Itinéraires*, du moins de la *Table de Peutinger* et de l'*Itinéraire d'Antonin*, demeure bien relatif. On doit donc admettre la difficulté à associer des données morphologiques aux substantifs latins susceptibles de désigner des étapes (*mansio*, *mutatio*, *praetorium*, *taberna*, *stabulum*, *hospitium*, etc.). Il n'en reste pas moins indéniable que le transport public, d'une importance politique majeure, a sillonné les routes des Gaules et fait étape dans nombre de stations, urbaines comme rurales, équipées pour son service par les *civitates*, mais les données archéologiques sont encore bien trop lacunaires et nous éloignent donc de l'identification de modèles architecturaux sûrs, si tant est qu'ils aient existé, et, par voie de conséquence, de l'heure de la synthèse. On pourrait formuler le même regret à l'égard des auberges privées essentielles aux voyageurs, et ce, dès la fin de l'époque républicaine comme l'illustrent le site de la Brune d'Arles, en Crau (Badan, Brun, Congès 2000, p. 180-181), et le remarquable établissement de Marinesque, en bordure de la voie Domitienne, dont les résultats de la fouille sont présentés dans ce dossier (article de Bermond *et al.*, p. 41-69). Ces auberges étaient sûrement bien plus fréquentes qu'on ne l'imagine, si l'on considère la lenteur des communications terrestres dans l'Antiquité, de surcroît pour le voyageur à pied. Un fait paraît devoir être élevé au rang des certitudes grâce à la documentation écrite : le rôle joué par les possesseurs de *villae* dans l'édification de *tabernae deversoriae* selon la terminologie varronienne. L'appellation de certains relais dans les *Itinéraires* sous la forme du nom d'un domaine plaide également en faveur de l'importance du phénomène, mais l'archéologie spatiale des Gaules doit encore approfondir le sujet en identifiant *villa* et auberge susceptibles, par la topographie et la chronologie, d'avoir fonctionné ensemble. Compte tenu du rejet social, de la mauvaise presse dirions-nous aujourd'hui, dont sont l'objet les auberges et leurs propriétaires dans les sources littéraires (Kleberg 1957, p. 81-85), l'initiative privée modeste a aussi dû jouer son rôle dans le domaine des services facturés aux voyageurs. Ce dossier a donc l'ambition d'offrir de nouvelles références pour approfondir la réflexion, et marque, en la matière, l'intérêt croissant que les archéologues portent aux stations routières des Gaules romaines.

Au terme de la journée d'étude « Archéologie des stations routières de l'Occident romain », organisée à l'université de Toulouse-Le Mirail le 23 mars 2011, avec le soutien de l'équipe « Villes, agglomérations, terroirs et territoires », coordonnée par Alain Bouet, du laboratoire Traces (UMR 5608), l'idée d'une publication sur le thème de l'architecture, des équipe-

10. « On répartissait sur une journée de marche d'un bon courrier, quelquefois huit stations, quelquefois moins que cela, mais, d'une manière générale, jamais moins de cinq. »

11. La liturgie du transport d'État était familière à la Chine des Han, qui avait mis en place ses propres relais de poste.

ments et des vocations des stations routières avait germé. La gestation qui aboutit au présent volume fut longue, mais permit d'y inclure les résultats inédits de fouilles qui en étaient alors à leurs débuts, ainsi que ceux de récents travaux novateurs. Mes remerciements s'adressent à ceux qui ont participé à cette journée (Iouri Bermond, Alain Bouet, Sylvie Crogiez-Pétrequin, Jean-Luc Fiches, Laurent Grimbert, Jesús Jiménez Guijarro, Philippe Leveau, Stéphane Mauné, Nuria Morère, Michel Passelac, Robert Sablayrolles, Pierre Sillières) ainsi qu'aux auteurs des contributions de ce volume qui, par la présentation de leurs recherches inédites, offrent un renouvellement de la documentation et un point d'appui solide pour les travaux à venir. Ce dossier doit aussi beaucoup aux collègues et amis qui ont permis de l'amender et de le parachever dans d'excellentes conditions. En particulier, il m'est très agréable de remercier Martial Monteil, directeur de *Gallia*, pour sa patience et ses conseils avisés tout au long de l'élaboration de l'ouvrage, les membres du comité de rédaction, ainsi que, pour leur aide toujours fidèle et précieuse, Pierre Aupert, Alain Bouet, Danièle Pallas, Jean-Claude Pallas, Catherine Petit-Aupert, Robert Sablayrolles, Pierre Sillières, Emmanuelle Smirou. Que toutes et tous trouvent ici l'expression de ma profonde gratitude. Enfin, le soutien de l'UMR 6566 CReAAH et de son antenne de l'université de Rennes-II, le LAHM, auquel ont contribué leurs directeurs respectifs, Pierre-Yves Laffont et Mario Denti, a été décisif dans l'aboutissement du projet éditorial. Au moment d'achever ce dossier, j'ai une pensée profondément respectueuse pour Jean-Luc Fiches qui conclut la journée d'études de Toulouse par une brillante synthèse des problèmes débattus, saluée par tous les participants, et réalisa une longue, magistrale, et essentielle étape scientifique sur la voie de la connaissance des stations routières. Il m'avait encouragé, avec une grande bienveillance, à approfondir mes recherches sur les sites de la Goudagne et de *Vanesia*.