

# Les Rutènes

# Les Rutènes

Du peuple à la cité

De l'indépendance à l'installation dans le cadre romain

150 a.C. – 100 p.C.

COLLOQUE DE RODEZ ET MILLAU (AVEYRON),

LES 15, 16 ET 17 NOVEMBRE 2007

Sous la direction de

Philippe Gruat, Jean-Marie Paillet, Daniel Schaad

*Aquitania*

Supplément 25

Bordeaux

# Sommaire

|              |    |
|--------------|----|
| Avant-propos | 13 |
|--------------|----|

## Introduction

|   |    |
|---|----|
| Les Rutènes, du peuple à la cité                  | 17 |
| PHILIPPE GRUAT, JEAN-MARIE PAILLER, DANIEL SCHAAD |    |

## Les cadres de l'enquête

|   |    |
|---|----|
| Carte de la cité des Rutènes à l'époque d'Auguste | 23 |
| DANIEL SCHAAD                                     |    |

|  |    |
|--|----|
| Le cadre géologique et morphologique du territoire des Rutènes | 33 |
| RENÉ MIGNON  |    |

|  |    |
|--|----|
| Histoire de la recherche sur les Rutènes | 51 |
| GUYLÈNE MALIGE                           |    |

|  |    |
|--|----|
| Approches historique, linguistique et toponymique du territoire rutène | 73 |
| JEAN DELMAS  |    |

|  |    |
|--|----|
| Les Rutènes par les mots et par les textes               | 89 |
| JEAN-MARIE PAILLER avec la collaboration d'ALAIN VERNHET |    |

|                     |     |
|---------------------|-----|
| Les archers rutènes | 103 |
| GUILLAUME RENOUX    |     |

## Problèmes de territoire, de l'époque de l'indépendance à la réorganisation augustéenne

|   |     |
|---|-----|
| Du littoral méditerranéen aux contreforts du Massif central, géohistoire de territoires gaulois | 113 |
| DOMINIQUE GARCIA  |     |

|   |     |
|---|-----|
| Les Rutènes de la fin de l'âge du Fer : études d'histoire et d'archéologie entre Celtique et Méditerranée                           | 123 |
| PHILIPPE GRUAT ET LIONEL IZAC-IMBERT, avec la collaboration de LAETITIA CURE, MATTHEW LOUGHTON, JEAN PUJOL (†) ET GUILLAUME VERRIER |     |

|                                    |     |
|------------------------------------|-----|
| Les Rutènes et la <i>Provincia</i> | 179 |
| MICHEL CHRISTOL                    |     |

|  |     |
|--|-----|
| Les Rutènes dans l'Aquitaine d'Auguste | 195 |
| JEAN-PIERRE BOST                       |     |

## Production et échanges

|  |     |
|--|-----|
| Étapes et conséquences de l'exploitation minière et métallurgique. Monnaies gauloises, monnaies romaines.<br>Le cas Zmaragdus<br>JEAN-MARIE PAILLER  | 209 |
| Extraction et métallurgie de l'étain en Viadène (Nord-Aveyron)<br>PHILIPPE ABRAHAM   | 229 |
| Argent rutène et entrepreneurs romains aux confins de la Transalpine<br>BERNARD LÉCHELON   | 245 |
| La Maladrerie à Villefranche-de Rouergue (Aveyron) : un exemple de dépôt en milieu minier rutène<br>JEAN-GABRIEL MORASZ ET CORINNE SANCHEZ   | 281 |
| Émission et circulation monétaires chez les Rutènes avant Auguste<br>MICHEL FEUGÈRE ET MICHEL PY   | 297 |
| Monnaies et circulation monétaire dans la cité de <i>Segodunum</i> au I <sup>er</sup> siècle p. C.<br>VINCENT GENEVIÈVE  | 313 |
| Quelques remarques à propos des voies de communication rutènes<br>PIERRE PISANI  | 333 |
| Chronologie, nature et intensité de l'approvisionnement céramique de Javols- <i>Anderitum</i> auprès<br>des officines de La Graufesenque sous le Haut-Empire<br>EMMANUEL MAROT   | 355 |
| Les premières productions gallo-romaines des grands centres arvernes et rutènes : diffusion et évolution<br>de la vaisselle de table gauloise (seconde moitié du I <sup>er</sup> siècle a.C. - début du I <sup>er</sup> siècle p.C.)<br>JÉRÔME TRESCARTE | 383 |
| L'organisation et la réussite d'un commerce à grande échelle : les sigillées de <i>Condatomagos</i><br>et autres ressources du territoire rutène<br>MARTINE GENIN  | 423 |
| La poix des Gabales et des Rutènes. Une matière première vitale pour la viticulture de Narbonnaise centrale<br>durant le Haut-Empire<br>STÉPHANE MAUNÉ ET ALAIN TRINTIGNAC   | 431 |
| Les meulières protohistoriques et antiques de La Marèze (Saint-Martin-Laguépie et Le-Riols, Tarn) :<br>matières premières, modalités d'exploitation et de façonnage, diffusion de la production<br>CHRISTIAN SERVELLE ET ÉMILIE THOMAS                   | 461 |

## Cultes et sanctuaires

|   |     |
|---|-----|
| Cultes et sanctuaires des Rutènes à l'époque romaine  | 477 |
| WILLIAM VAN ANDRINGA  |     |
| Sanctuaires et religions des Rutènes à l'époque romaine : un état des lieux                                       | 483 |
| JEAN-LUC SCHENCK-DAVID  |     |
| Les figurines en terre cuite chez les Rutènes d'Aveyron   | 535 |
| SANDRINE TALVAS   |     |
| <i>Condatomagos ad confluentem</i>  | 549 |
| DANIEL SCHAAD   |     |
| Un prêtre du culte impérial à <i>Segodunum</i> sous le règne d'Auguste : règle ou exception ?                     | 559 |
| ROBERT SABLAYROLLES   |     |
| Un buste en marbre de Marc Aurèle trouvé à Rodez et le buste de Caligula en céramique sigillée de La Graufesenque | 573 |
| JEAN-CHARLES BALTU  |     |

## Les agglomérations

|  |     |
|--|-----|
| Entre faits archéologiques et concepts, la recherche sur les agglomérations protohistoriques et gallo-romaines | 589 |
| PHILIPPE LEVEAU  |     |
| <i>Segodunum - Civitas Rutenorum</i>   | 603 |
| DANIEL SCHAAD, LUCIEN DAUSSE   |     |
| Les campagnes rutènes sous le Haut-Empire : la question des agglomérations secondaires                         | 637 |
| PIERRE PISANI  |     |

## Conclusion

|   |     |
|---|-----|
| Conclusion  | 685 |
| PHILIPPE GRUAT, JEAN-MARIE PAILLER, DANIEL SCHAAD |     |

# Production et échanges



# Quelques remarques à propos des voies de communication rutènes

Pierre Pisani<sup>1</sup>

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, la question des voies de communication antiques dans la cité des Rutènes a suscité l'intérêt de nombreux chercheurs tant aveyronnais que tarnais. Ces publications ont abouti, jusqu'au milieu du siècle dernier, à une multitude de propositions de tracés toujours empreintes de bon sens, mais difficilement vérifiables par manque de références archéologiques. Dès la parution, en 1948, de son ouvrage sur les Rutènes, A. Albenque avait accordé une large place à l'étude des itinéraires antiques dans le département de l'Aveyron. Ses successeurs ont poursuivi ce travail de recherche en décrivant minutieusement leurs découvertes. Les lignes qui suivent se proposent de rassembler ces résultats afin d'offrir au lecteur de nouvelles pistes nécessaires au développement de cette problématique redevenue d'actualité. La synthèse la plus aboutie qui soit sur ce thème ne peut rendre compte de la réalité d'un réseau complexe où des routes de première importance côtoient des itinéraires de second ordre voués à la desserte locale. L'arpenteur Siculus Flaccus cite, au I<sup>er</sup> siècle p.C., trois types de voies : les itinéraires publics, les voies vicinales et les chemins privés<sup>2</sup>. Cette classification,

sans aucun doute applicable à la cité des Rutènes, mérite toutefois d'être enrichie par la navigation fluviale dont Strabon se fait le porte-parole pour l'ensemble de la Gaule<sup>3</sup>.

Les voies de communication, aussi bien fluviales que terrestres, ont revêtu une fonction primordiale dans l'organisation politique, économique et culturelle des cités et des provinces gallo-romaines. Dès la période protohistorique, les Rutènes, dotés d'un territoire riche en matières premières, ont su implanter et exploiter pour leur profit des routes commerciales efficaces ; au début de la romanisation ces routes ont été développées et amplifiées pour le commerce lié aux activités minières, aux ateliers céramiques ou à la production de la poix. Le territoire rutène est situé entre l'itinéraire nord reliant Lyon à Saintes mis en place par Agrippa et la liaison méridionale qui prolonge la *via Domitia* par la voie de l'isthme gaulois (fig. 1). Tout en étant à l'écart de ces grands axes, il profite néanmoins de l'existence de la "rocade méridionale du Sud du Massif Central" qui relie la région lyonnaise au Bassin aquitain<sup>4</sup>.

Comme les Gabales, et contrairement à la grande majorité des cités d'Aquitaine, les Rutènes avaient la particularité d'avoir leur capitale, *Segodunum*,

1. La rédaction de ce texte n'aurait pu être menée à bien sans le concours précieux de J. Dhombres et de L. Dausse qu'il faut vivement remercier ici.

2. Éd. Lachmann 1848-1852, 146.

3. Strabon 4.1.2 et 14.

4. Sillières 1992, 434.

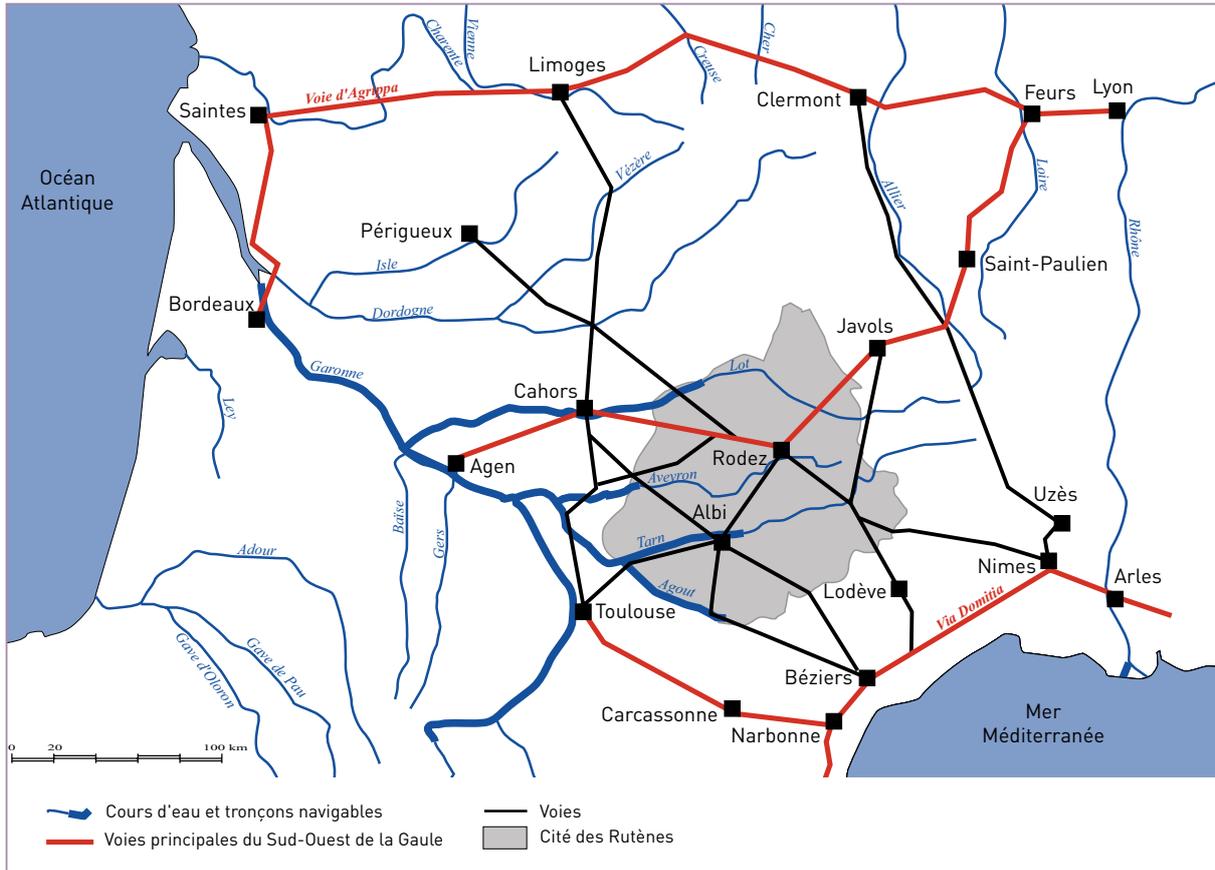


Fig. 1. Les itinéraires antiques connus en relation avec le pays rutène.

et la plus importante de leurs agglomérations secondaires, *Condatomagos*, privées d'un axe de communication fluvial important. Cette spécificité a obligatoirement engendré une indispensable compensation par la mise en place de voies terrestres devenant alors stratégiques pour toutes les relations avec les régions voisines.

La contribution qui va suivre ne prétend pas ajouter des données nouvelles à un dossier déjà bien documenté, mais se propose de regrouper et de synthétiser des informations souvent dispersées et d'apporter une vision d'ensemble des solutions mises en place par le pouvoir politique pour mettre en relation, dans l'Antiquité, le territoire rutène avec les peuples voisins.

## LE RÔLE ÉCONOMIQUE DES RUTÈNES

Les activités économiques des Rutènes, tant exportatrices qu'importatrices, sont largement attestées dès l'époque protohistorique et se sont accentuées sous la domination romaine. Les principales importations sont le sel en provenance de la Méditerranée et, dès la fin de l'époque laténienne, le vin italien. La vocation exportatrice des matières premières ou des productions transformées a largement enrichi le peuple rutène. Héritière d'un dynamisme mercantile dès le début de l'époque protohistorique, l'activité métallurgique de cette région gauloise a connu une portée économique indéniable au sein de l'empire romain. L'exploitation de l'or dans le lit du Tarn est notamment citée par Ausone<sup>5</sup> et confirmée

5. Ausone, *La Moselle*, vers 465.

par l'archéologie. Strabon mentionne l'argent des Rutènes et des Gabales<sup>6</sup>. L'argent et le plomb se rencontrent dans le Tarn dans la région d'Ambialet et à l'est de Villefranche-de-Rouergue. Certaines mines de la région de Labastide-l'Évêque dépendent directement du pouvoir impérial à l'époque de Tibère<sup>7</sup>. Quelques indices sont aussi signalés dans le Nord de l'Aveyron (district minier de Kaymar à Pruines). Le cuivre et surtout le fer sont exploités dans la Montagne Noire, sur le Causse Comtal et dans la région de Salles-la-Source<sup>8</sup>.

La route est le principal vecteur de diffusion des céramiques produites à Millau alors que les ateliers de la région de Montans ont trouvé dans le Tarn navigable voisin le principal débouché vers l'ouest : l'aire de diffusion des céramiques dans la partie occidentale de l'empire en est une preuve incontestable. La diffusion dans le Toulousain s'est par contre réalisée par la route. La renommée jusqu'à Rome des tisserands rutènes et de leurs voisins cadurques rapportée par Pline atteste la vocation exportatrice de ces produits<sup>9</sup>. La production de poix est également importante dans la région millavoise et chez les voisins gabales. Le commerce de ce produit vers la côte Méditerranéenne ne fait aucun doute. Nous mentionnerons aussi la production plus anecdotique de meules rotatives dans les carrières de la Marèze dans la région de Laguëpie (Tarn) à l'ouest du territoire rutène. Leur exportation est attestée chez les Tolosates ou les Cadurques<sup>10</sup>.

## LES ITINÉRAIRES FLUVIAUX

La batellerie, qui présente un intérêt économique certain par rapport à la route, était le premier moyen de transport utilisé dans l'Antiquité<sup>11</sup>. Il faut ici différencier la batellerie qui consiste à

transporter des marchandises sur des embarcations, et le flottage, destiné à transporter des grumes. Ce dernier, plus facile à mettre en œuvre, devait être plus fréquent, du moins dans les périodes de hautes eaux, sur les cours d'eau à trop faible débit ou avec des modules défavorables aux embarcations classiques à fond plat. Le débit minimal autorisant la navigation fluviale est estimé, en période d'étiage, à une dizaine de mètres cubes par seconde<sup>12</sup>. Les rivières importantes traversant la cité ont plutôt un cours orienté est-ouest et présentent des modules plutôt défavorables à la batellerie - pentes et courant trop sévères - pour envisager une navigation pérenne dans la partie aveyronnaise de la cité des Rutènes. En revanche, plus en aval, le Lot, l'Aveyron, le Tarn et l'Agout acquièrent un débit et un profil favorables à la batellerie. Jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle et à l'arrivée du chemin de fer, la navigation sur ces cours d'eau est largement attestée. En faisant appel à la méthode historique régressive, il est possible de replacer les têtes de pont avec précision<sup>13</sup>.

Les principales rivières de la cité des Rutènes sont, du nord au sud, le Lot, l'Aveyron et le Tarn avec leurs principaux affluents, respectivement la Truyère, le Viaur et l'Agout. Excepté la Truyère, tous ces cours d'eau possèdent un tracé orienté vers l'ouest, depuis le sud du Massif Central vers le Bassin aquitain (fig. 2). Dans la partie aveyronnaise de la cité des Rutènes, les rivières sont en grande majorité trop proches de leur source, avec des pentes trop prononcées et des étiages trop faibles pour permettre une batellerie significative et pérenne. Au nord, près de la frontière cadurque, le Lot est navigable bien en amont de Capdenac, près d'Entraygues-sur-Truyère. Cet axe de communication, affluent de la Garonne, offre alors un débouché important vers l'océan Atlantique via Aiguillon et Bordeaux. L'Aveyron, passant au pied de la butte de *Segodunum*, n'est objectivement pas navigable de façon durable en amont de l'agglomération secondaire de *Cosa* située dans la *civitas* voisine des Cadurques.

6. Strabon 4.2.2.

7. Albenque 1948, 169.

8. Voir les contributions de Ph. Abraham et de B. Léchelon dans ce volume. Abraham 2007, 30-34.

9. Pline l'Ancien, *HN*, 19.2.

10. Servelle et Thomas 2007, 35-36.

11. Sillières 1992, 431.

12. Sillières 1992, 432.

13. Delvit 1990, 94-124.

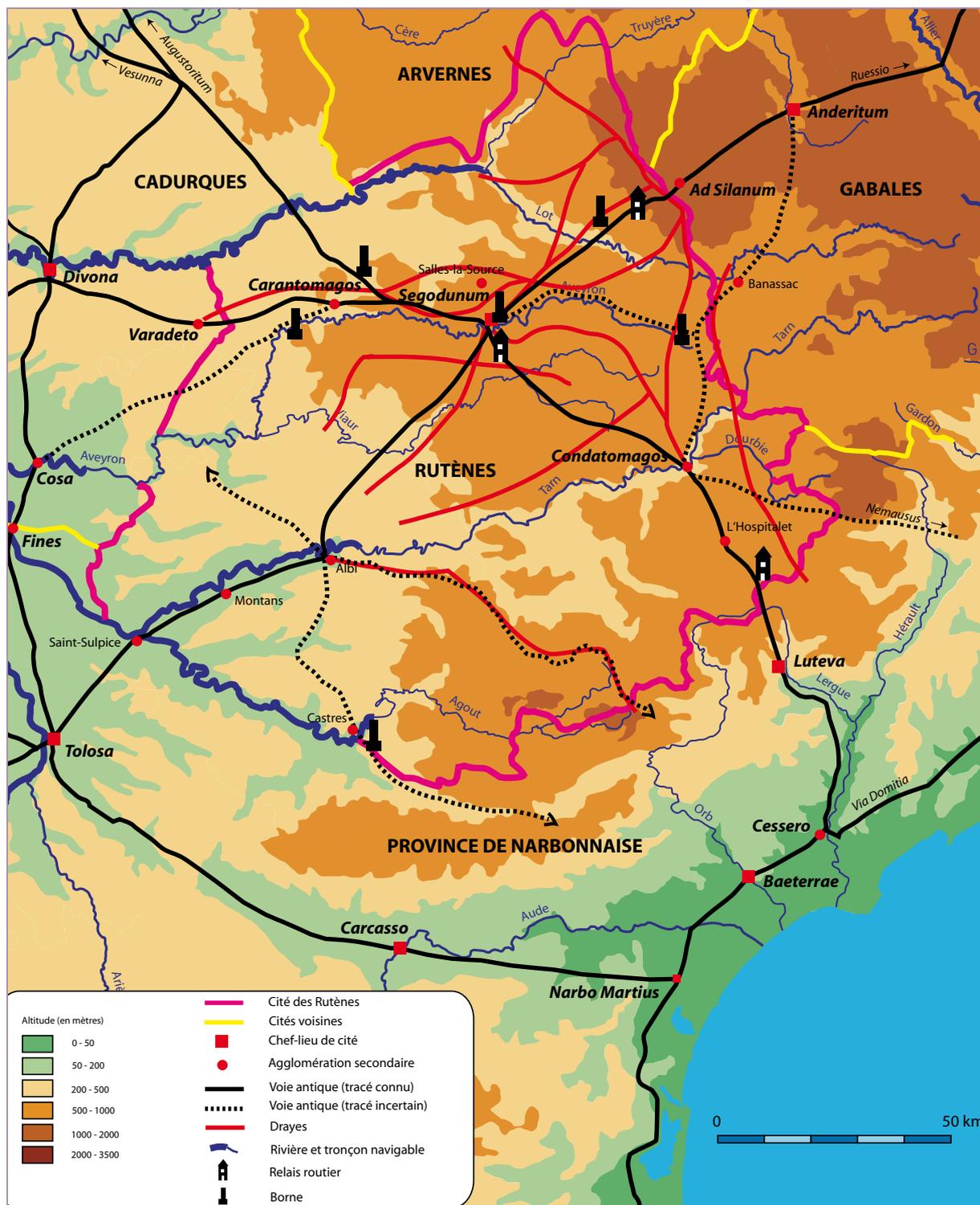


Fig. 2. Les voies fluviales et terrestres dans la cité des Rutènes.

Au sud du territoire rutène, le Tarn n'est navigable qu'en aval d'Ambialet, à une dizaine de kilomètres en amont d'Albi jusqu'à son confluent avec la Garonne dans la région de Moissac. Ausone ne rappelle-t-il pas dans une lettre adressée à Paulin que son ancien intendant Philon emprunte cette rivière pour commercer<sup>14</sup> ? L'Agout, sur la limite méridionale de la cité des Rutènes, devient navigable à partir de Castres jusqu'à sa zone de confluence avec le Tarn au niveau de Saint-Sulpice-la-Pointe<sup>15</sup>.

L'existence de *portus* fluviaux n'a pas été clairement mise en évidence sur le territoire rutène ou dans les zones frontalières, mais la position d'agglomérations comme Albi, Saint-Sulpice-la-Pointe, Montans ou Castres, voire Capdenac, oblige à l'envisager. La connexion avec le réseau viaire dans ces secteurs ne fait aucun doute. Sur le site de La Graufesenque, une muraille en grand appareil sur les bords de la Dourbie, visible sur plus de 6 m de long, pourrait trahir les vestiges d'un quai voué à recevoir le bois flotté destiné à la cuisson des céramiques<sup>16</sup>. À Castelnaud de Lévis, les vestiges d'un petit port fluvial au bord du Tarn, matérialisé par un mur et des pilotis de bois, marquent un probable quai dépendant d'une *villa* voisine<sup>17</sup>.

## LES ITINÉRAIRES TERRESTRES (FIG. 2)

Le réseau des voies terrestres, en pays rutène, a été plus ou moins soigneusement étudié depuis le XIX<sup>e</sup> siècle. Les premières recherches sur les itinéraires routiers sont à mettre au crédit d'A. Caraven-Cachin<sup>18</sup> et de Jolibois pour la partie tarnaise de la cité, et de B. Romain et J.-B. Vanginot<sup>19</sup> dans l'Aveyron. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, J. Sahuc s'est intéressé à l'axe Béziers-Cahors, qui traverse le département du Tarn<sup>20</sup>. Dans l'Aveyron, il faut attendre les travaux



Fig. 3. Extrait de la *Table de Peutinger*, segment II.

synthétiques d'A. Albenque pour voir ressurgir les principales voies aveyronnaises<sup>21</sup>. Les études sur les routes se sont intensifiées depuis les années 1980. Dans l'Aveyron, J. Dhombres et J. Ginestet ont recherché avec une grande précision les routes partant de Rodez vers Millau<sup>22</sup> et vers Javols. Les recherches archéologiques conduites par A. Vernhet près de la nécropole de l'agglomération secondaire de l'Hospitalet-du-Larzac ont permis de dégager et d'étudier un tronçon de la voie reliant Millau à Lodève<sup>23</sup>. Dans le Tarn, J. Lautier s'est lancé sur une étude des voies romaines. Dans les années 1980, la recherche s'est attachée à l'itinéraire reliant Béziers à Albi<sup>24</sup>. Un tronçon de cette voie a été fouillé le long du Thoré dans la région de Labruguière et de Castres. En 2006, J. Delmas amorce une synthèse sur les routes et chemins de l'Aveyron depuis le Néolithique jusqu'à la période médiévale<sup>25</sup>.

Plus de 150 ans de recherches montrent qu'il est encore vain de vouloir dresser une cartographie complète de ce que fut l'ensemble du réseau routier durant l'Antiquité en pays rutène. La restitution d'une route s'appuie sur une somme d'indices d'inégale valeur qui concernent la plupart du temps de courts tronçons. L'identification de ces itinéraires reste, dans la majorité des cas, une interprétation qui s'appuie sur la confrontation des sources écrites, des documents anciens ou de la toponymie<sup>26</sup>.

14. Ausone, *Lettres*, 22.

15. Sillières 2002, 332.

16. Schaad 2007, 28.

17. Lautier 1960, 214.

18. Caraven-Cachin 1867 ; Jolibois 1877.

19. Romain et Vanginot 1874

20. Sahuc 1911.

21. Albenque 1948, 105-153.

22. Dhombres et Ginestet 1995, 2002.

23. Sillières 1985.

24. Bergès 1987.

25. Delmas, 2006.

26. Gendron 2006, 7-18.



Fig. 4. La voie romaine Rodez-Javols dans la forêt domaniale d'Aubrac (clichés J. Dhombres).

L'archéologie s'avère aussi indispensable que prépondérante pour leur étude, tant l'archéologie aérienne que les reconnaissances sur le terrain, qui seules apportent les preuves nécessaires de leur existence.

L'*Itinéraire d'Antonin*, compilé au IV<sup>e</sup> siècle sur la base de documents cartographiques plus anciens, n'indique aucune voie traversant le territoire rutène. En revanche, la *Table de Peutinger* mentionne trois

itinéraires partant de *Segodunum*. La première route se dirige vers le sud en direction de Lodève en passant par *Condatomago(s)*. Le deuxième axe relie Rodez à Javols par *Ad Silanum* et le troisième, Rodez à Cahors par *Carantomagos* et *Varadeto*. L'archéologie et l'historiographie permettent toutefois de révéler d'autres itinéraires aux origines anciennes.

### *Les drayes*

Les recherches conduites notamment par J. Delmas dans l'Aveyron ont permis de cartographier, grâce aux recherches archivistiques et à la toponymie, d'anciens chemins de transhumance appelés *drayes* pouvant remonter au Néolithique final puisque de nombreuses statues-menhirs et dolmens se trouvent à proximité de ces pistes. Ces itinéraires peuvent atteindre plusieurs dizaines de mètres de large et sont bien attestés pour la période médiévale. Ils empruntent en général des tracés rectilignes, le plus souvent placés sur les interfluvies en évitant, autant que possible, les fonds de vallée<sup>27</sup>. L'auteur distingue trois groupes : les drayes méridionales, les drayes transversales entre Lot et Tarn et les drayes septentrionales. Même s'il reste impossible de dater ces chemins, il est indubitable que la plupart d'entre eux sont largement antérieurs à la période antique et ont été fréquentés jusqu'au XIX<sup>e</sup> siècle. Pistes à vocation agricole et souvent non carrossables, elles ont néanmoins, pour certaines d'entre elles, complété le réseau des voies de communication durant l'Antiquité, puisque des portions de voies gallo-romaines se sont même superposées à elles.

### *La cartographie des itinéraires terrestres antiques*

Nous ne livrerons ici qu'un inventaire des axes reconnus et attestés par des documents en gardant à l'esprit qu'il est impossible de dresser une liste exhaustive de toutes les routes fréquentées durant l'Antiquité.

27. Delmas 2006, 129-154.

### L'axe Rodez-Toulouse

Cet axe, sans doute important dans l'Antiquité, est paradoxalement très mal connu. Il pénètre en pays rutène en traversant l'Agout au niveau de Saint-Sulpice-la-Pointe et rejoint Albi en longeant la rive gauche du Tarn. La route a été identifiée au sud de l'agglomération de Montans<sup>28</sup> et sur la commune de Busque au bord de la terrasse du ruisseau du Dadou<sup>29</sup>. Au niveau du site du Troclar (commune de Lagrave), la voie devait traverser le Tarn par un gué<sup>30</sup>, avant de rejoindre Albi. Au-delà, son tracé se confond, dans son ensemble, avec celui de l'actuelle RN 88<sup>31</sup>. Cette voie a peut-être été reconnue au XIX<sup>e</sup> siècle au niveau de la commune du Luc, au sud de Rodez<sup>32</sup>.

### L'axe Rodez-Javols

Cette route permettait de mettre en communication les Rutènes avec Lyon. Ce tronçon s'intègre dans un projet politique de raccorder les cités de Lyon et de Saint-Bertrand-de-Comminges<sup>33</sup>. Mentionné sur la *Table de Peutinger*, cet itinéraire aujourd'hui très bien connu a fait l'objet d'une première étude systématique par A. Albenque<sup>34</sup>. Une nouvelle étude par J. Dhombres et de J. Ginestet a définitivement fixé son tracé à travers la cité des Rutènes<sup>35</sup>. Au nord de Rodez, la voie passe à proximité du site de la Vialatelle (fig. 5). Dans cette zone, la découverte, en 1854, dans un mur de grange, de l'épithaphe en marbre blanc de Junia Tertiola<sup>36</sup>, aujourd'hui conservée au musée Fenaille de Rodez, laisse supposer que cette dernière devait se trouver non loin de la voie. Suivant une direction nord/nord-est, elle franchit le Lot à Saint-Côme, puis se dirige vers le plateau d'Aubrac (fig. 4) en passant par Saint-Chély-d'Aubrac, traverse la forêt d'Aubrac avant d'entrer en ter-



Fig. 5. La voie romaine Rodez-Lodève au niveau du barrage de Parreloup (clichés J. Dhombres).

ritoire gabale et d'atteindre la station d'*Ad Silanum* de la *Table de Peutinger*, qui a fait l'objet d'une étude récente<sup>37</sup>.

### L'axe Rodez-Lodève

Voie emblématique du territoire rutène, cette route, grâce aux travaux d'A. Albenque, d'A. Soutou, puis de J. Dhombres et J. Ginestet, a été définitivement reconnue entre Rodez et le Larzac. Mentionnée sur la *Table de Peutinger*, cette pénétrante nord-sud relie Rodez à Millau (*Condatomagos*) puis Lodève (*Luteva*) et rejoint la *via Domitia*. Elle quitte Rodez en descendant vers l'actuelle localité du Monastère avant de remonter vers la vallée de la Briane et le site de Mas-Marcou (fig. 10). Au niveau de Canet-de-Salars, A. Albenque y a réalisé, à la veille de la seconde guerre mondiale, une coupe stratigraphique sommaire. La création

28. Du Mèges 1829, 145-146.

29. Labrousse, 1978, 422-426.

30. Cambon *et al.* 1995, 43.

31. Albenque 1947, 199.

32. Romain et Vanginot 1874, 282.

33. Sillières 1992, 434.

34. Albenque 1947, 131-144.

35. Dhombres et Ginestet 1995, 219-249.

36. *CIL*, 13,1554.

37. Dieulafait 2006, 44-45.

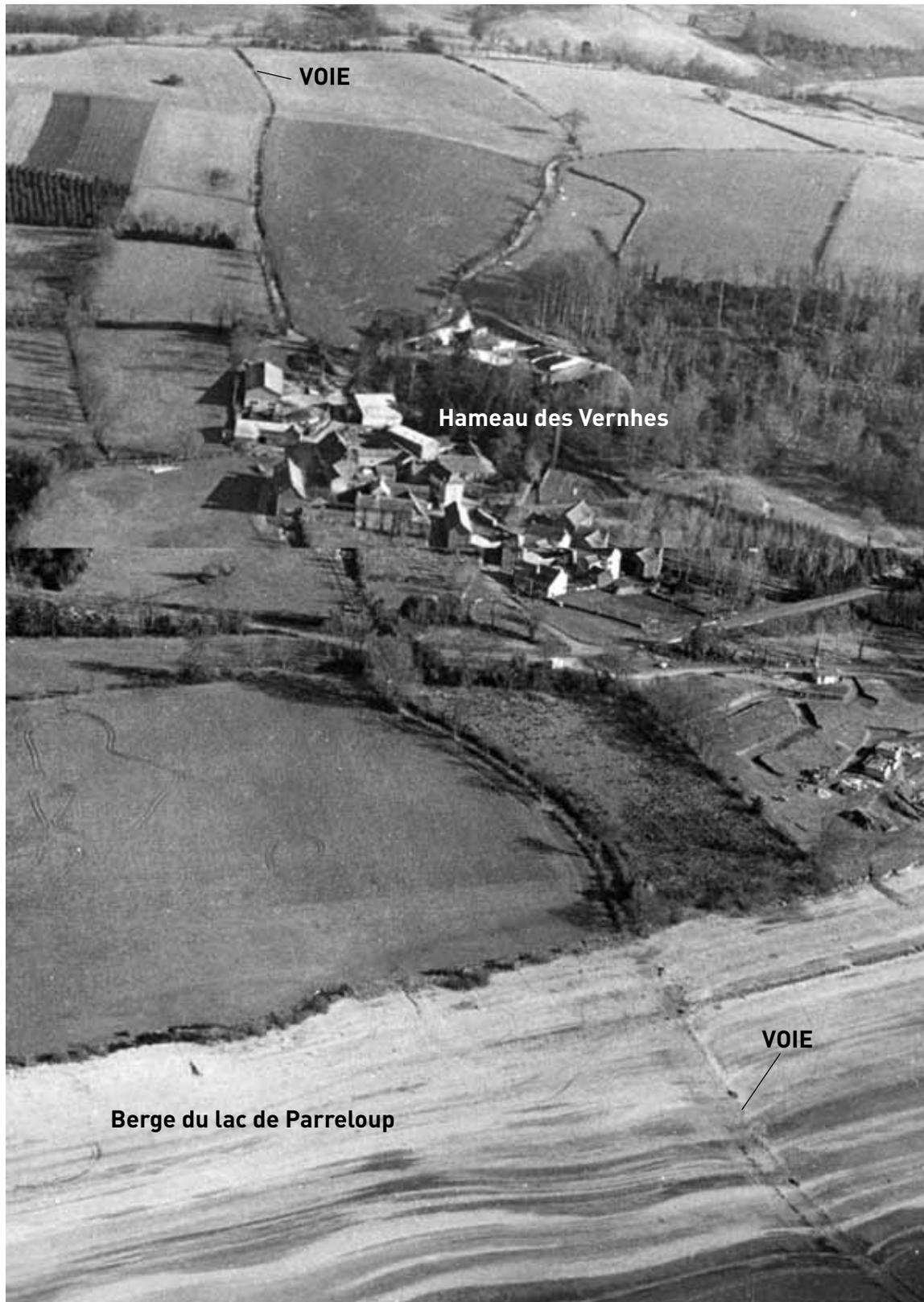
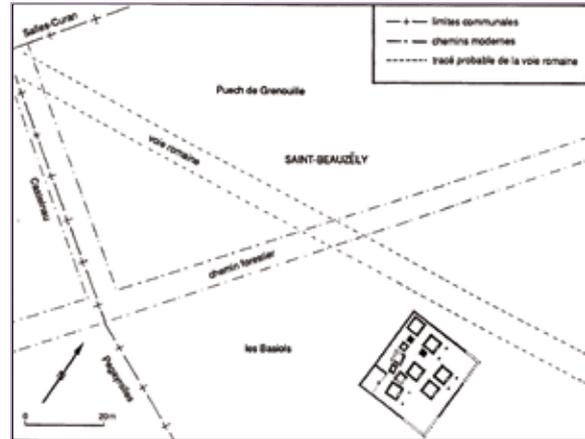


Fig. 6. La voie romaine Rodez-Lodève au sortir du barrage de Parreloup (cliché J. Dhombres).



Fig. 7. Vue aérienne de la voie Rodez-Lodève dans la vallée du Vioulou (cliché J. Dhombres).

du barrage de Parreloup a permis d'en mettre en évidence un tronçon important (fig. 5). Plus loin, les prospections aériennes et pédestres de J. Dhombres en ont révélé deux autres tronçons importants (fig. 6 et 7) jusqu'au sanctuaire antique des Basiols (commune de Saint-Beauzély) fouillé dès 1987 (fig. 8). Ce site, culminant à 1064 m NGF, se trouve à quelques mètres à peine au nord de la chaussée. Occupé depuis le début de notre ère jusqu'au milieu du III<sup>e</sup> siècle au moins, il a livré une intaille gravée à l'effigie de Mercure, ce qui ne signifie pas pour autant que nous ayons affaire à un sanctuaire routier. La route rejoint ensuite Millau (*Condatomagis*), traverse le Tarn et remonte sur le Larzac en direction de l'agglomération routière de l'Hospitalet-du-Larzac. Dans ce secteur, la fouille de la nécropole située au nord du bourg a permis de dégager et d'analyser dans le détail une portion de la voie dont, un peu plus loin, dans le camp militaire du Larzac, un rafraîchissement de coupe a permis à J. Pujol d'étudier la morphologie. Elle quitte le territoire rutène au niveau de la commune de La Couvertorade et pénètre ensuite dans la province



Position du sanctuaire des Basiols par rapport à la voie Rodez-Lodève (Bourgeois et al., 1993, 141)



Cliché aérien du site des Basiols depuis le nord-est (cliché de Jean Dhombres)

Fig. 8. Localisation et cliché aérien du sanctuaire des Basiols et de la voie Rodez-Lodève (cliché J. Dhombres).

de Narbonnaise. Au lieu-dit Le Puech, les vestiges d'un bâtiment situé sur ses bords ont été en partie fouillés par A. Albenque<sup>38</sup>.

#### L'axe Rodez-Cahors

Cette route tournée vers l'ouest et citée sur la *Table de Peutinger* est assez mal connue. Elle quitte la capitale des Rutènes au niveau du Foirail où se situait une nécropole<sup>39</sup> et se dirige vers le nord-ouest, en direction de Druelle. Au niveau du lieu-dit Maison-Neuve, elle laisse la voie qui se dirige vers Limoges et rejoint ensuite *Carantomagos*-Cranton, à 15 lieues de Rodez, dans la commune de Compolibat.

38. Albenque 1947, 71.

39. Albenque 1947, 19.



Fig. 9. Évocation de la voie au niveau du gué de Gasinel sur la commune de Caucalières (dessin de J. Solé).

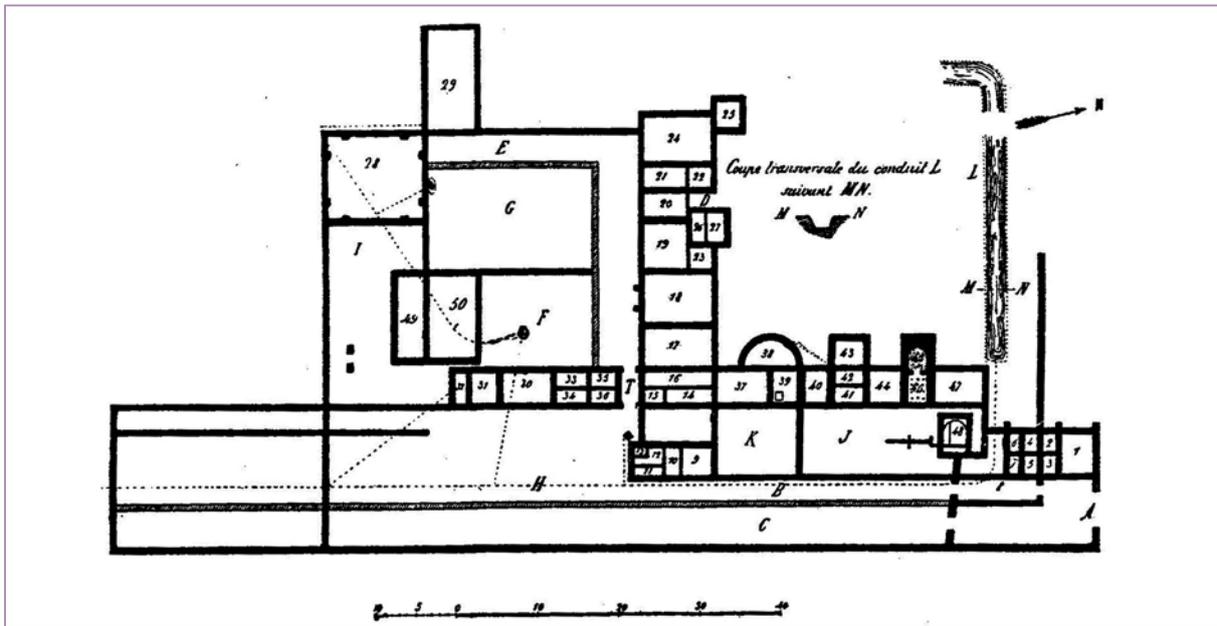


Fig. 10. Plan du site de Mas-Marcou dressé par l'abbé Cérés en 1874.

Dans cette zone, elle se sépare d'une autre voie qui rejoint l'agglomération de *Cosa* en pays cadurque en passant par Villefranche-de-Rouergue. Au-delà de Cranton, de l'aveu même d'A. Albenque, le tracé de la voie vers *Divona* est incertain. Deux options sont possibles : ou bien le faire passer par Villefranche-de-Rouergue, ou bien, suggestion plus réaliste avancée par Albenque, le poursuivre vers l'ouest sur une douzaine de kilomètres avant de le faire obliquer vers le sud-ouest en direction de La Ramière et Beauregard (Lot) où il a été reconnu par les chercheurs lotois<sup>40</sup>.

### L'axe Rodez-Limoges/Périgueux

Cette route devait se séparer de la voie de Cahors au niveau du hameau de Maison-Neuve au sud de Rignac. Elle se dirigeait ensuite vers Capdenac où elle devait franchir le Lot navigable. Son existence est attestée par la découverte, au XIX<sup>e</sup> siècle, d'un fragment de borne routière<sup>41</sup>. Dans le département voisin du Lot, elle a été repérée entre Capdenac et Figeac<sup>42</sup>.

### L'axe Cranton-Cosa

L'existence de cette route est confirmée par la mise au jour, en 1920, d'une borne routière sur la

40. Labrousse et Mercadier 1990, 35.

41. Albenque 1948, 198 ; *CIL*, 17.2, 337.

42. Castagné 1877, 91-92.

commune de Vailhourles<sup>43</sup>. Son tracé est toutefois largement hypothétique<sup>44</sup>. En provenance de Caussade et Caylus, elle devait rejoindre la route de Rodez à Cahors entre Villefranche-de-Rouergue et Cranton. Une portion de cette voie a été retrouvée lors de la construction de l'autoroute A20 entre Caussade et Cosa<sup>45</sup>.

#### L'axe Millau-Javols

Cette voie, qui reprend le tracé d'une draye protohistorique, est attestée par un faisceau d'indices plus ou moins fiables. Le moins contestable vient de la découverte, en 1979, d'une borne leugaire dans la région de Séverac-le-Château. Le tracé de cette route est décrit par J. Delmas<sup>46</sup>. Au-delà de Séverac-le-Château, cette voie marque l'actuelle limite des départements de l'Aveyron et de la Lozère. Sur la commune de Saint-Laurent-d'Olt, au lieu-dit *Estables*, la présence de vestiges antiques à proximité de la voie pourrait suggérer l'existence d'un relais routier. De plus, l'étymologie de ce lieu renvoie au nom latin de *stabulum* désignant un gîte<sup>47</sup>.

#### L'axe Albi-Cahors

Une voie entre l'Albigeois et Cahors est indirectement mentionnée dans la *Vita* de Saint Didier de Cahors<sup>48</sup>. La dépouille de ce dernier est rapatriée vers Cahors, siège de sa charge épiscopale en 655, en empruntant un itinéraire terrestre. Cette voie, en provenance de l'Albigeois, rejoint Cahors par la vallée de la Vère et passe dans les environs de Caussade où elle croise la voie reliant *Cosa* à Villefranche-de-Rouergue et Rodez.

#### Les axes Albi-Béziers

Dans la partie méridionale de la cité, deux voies provenant de Béziers pénètrent en territoire rutène. Le tracé le plus occidental, mentionné

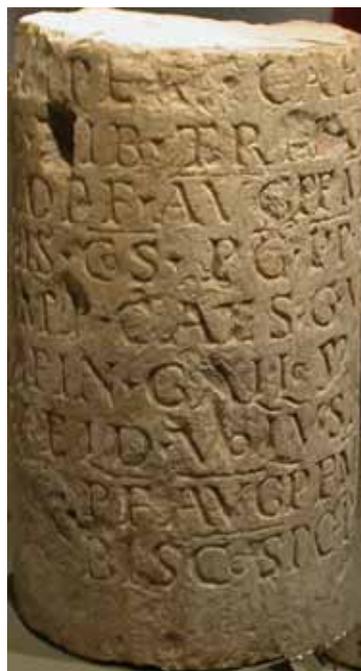


Fig. 11. Borne routière mise au jour à Rodez (musée Fenaille à Rodez, cliché J.-F. Peiré, DRAC Midi-Pyrénées).

comme *cami roumieu*, longe la vallée du Thoré, rejoint Castres et aboutit à Albi. Le second tracé, se superposant à une draye ancienne, relie Albi aux confins de la cité au col de la Lauze au sud de Lacaune. Le premier itinéraire en provenance de la province de Narbonnaise (régions de Béziers et de Narbonne) suit la rive droite du Thoré pour rallier l'agglomération antique de Castres. Sur la commune de Caucalières, au lieu-dit Pisse-Lièvre (fig. 9), la voie franchit le Thoré au niveau du gué de Gasinel<sup>49</sup>. Plus loin, cette route a été repérée sur une longueur de 5 km environ sur la commune de Labruguière<sup>50</sup>. Des chambres d'emprunt pour le prélèvement des matériaux nécessaires à la construction de la chaussée et espacées de 500 m environ ont été retrouvées le long de la voie. Après avoir franchi l'Agout par un gué, la voie file vers Lautrec, franchit le Dadou, passe à proximité de Lamillarié<sup>51</sup> et atteint

43. *CIL*, 17.2, 338.

44. Albenque 1947, 151-152.

45. Pisani 2008, 58-59.

46. Delmas 2006, 138.

47. Dieulafait 2006, 42-43.

48. Krusch 1902, 593.

49. Campech 1989, 44.

50. Collectif 1965, 10-12.

51. Fabre, 1988, 99.

Albi. Le second itinéraire<sup>52</sup> entre en territoire rutène au col de la Lauze puis suit la ligne de crête qui fait office de limite départementale entre le Tarn et l'Aveyron. Elle rejoint ensuite Albi par Alban et Villefranche-d'Aveyron<sup>53</sup>.

### L'axe Millau-Nîmes

Cet itinéraire tourné vers l'est, bien mis en évidence dans le Gard, n'a pas été révélé par l'archéologie en pays rutène. Il pénètre en territoire rutène par le col de Sauclières et devait rejoindre la voie *Cessero-Condatomagos* sur le Larzac entre l'Hospitalet-du-Larzac et Millau<sup>54</sup>.

### L'axe Rodez-Séverac-le-Château

Cet itinéraire, connu au Moyen Âge sous le nom d'*estrada rodanesa* ou de *camin rodanés*<sup>55</sup>, est mentionné pour la première fois par A. Albenque en 1954<sup>56</sup>. Empruntant la rive droite de l'Aveyron, cette voie est attestée à 500 m à l'est de Gagnac puis, au nord de Gaillac-d'Aveyron, elle passe à Buzéins et rejoint ensuite Séverac-le-Château où elle devait se raccorder à la route Millau-Javols.

### L'absence d'un axe Rodez-Clermont ?

Les relations étroites attestées entre Arvernes et Rutènes suggèrent que les voies de communication ont joué là un rôle essentiel. L'alternative d'un cheminement indirect passant par Javols ne constitue pas une solution acceptable. Les recherches tant en Aveyron que dans le Cantal n'ont pas permis de reconnaître, à ce jour, un itinéraire terrestre certain. Toutefois, dans le Carladez, au nord du département de l'Aveyron, Albenque mentionne un tronçon de voie retrouvé sur une longueur de près de 2 km sur la commune de Mur-de-Barrez entre Douzalbats et Maison-Neuve. Cet itinéraire est connu dans ce secteur sous le vocable de *Viastrate*<sup>57</sup>.

### D'autres voies...

La vie de Saint Amans de Rodez mentionne le trajet d'un commerçant ruthénois se rendant dans la région de Narbonne pour acheter du vin. Le texte mentionne que ce commerçant longe, à un moment donné, le Tarn<sup>58</sup>, sur la rive droite duquel, dans la commune de Rabastens<sup>59</sup>, est attesté un tronçon de voie.

Enfin, le *cami Toulza* ou *Raudanes*, qui, au Moyen Âge, reliait Toulouse et Saint-Sulpice-la-Pointe à Rodez en évitant Albi, atteindrait les coteaux au nord de la vallée du Tarn vers la vallée de la Vère et Monestiés au nord de Carmaux. Ce tracé pourrait avoir une origine antique et reprendre, au niveau du Viaur, l'axe d'une draye se dirigeant vers *Segodunum*<sup>60</sup>.

### Les stations routières : quelques pistes de recherche

En dehors des villes ou villages dans lesquels devaient se trouver des auberges, plusieurs types de stations routières sont connus par les sources, depuis les simples relais espacés de 8 à 15 km, voués au changement d'attelage et au repos (*mutatio*), jusqu'à l'auberge dotée d'un confort relatif (*mansio*) qui se rencontre tous les 30 à 40 km<sup>61</sup>. La station d'*Ad Silanum*, entre Rodez et Javols, constitue la halte la mieux connue dans le secteur, mais elle se situe dans la cité voisine des Gabales<sup>62</sup>. Lors de la construction de l'autoroute A 20, une fouille préventive sur le site de Pech Pielat, au nord de Cahors (Lot), a permis de se faire une idée de la morphologie de ce type de gîte d'étape<sup>63</sup>.

Dans la cité des Rutènes, les données recueillies sont bien minces et aucune fouille n'a permis d'identifier de tels ensembles, et la bibliographie ne signale que des "bourgades", sans autre précision,

52. Sahuc 1911.

53. Bergès 1987, 43-62.

54. Albenque 1948, 199.

55. Delmas 2006, 138-139.

56. Albenque 1954, 75-77.

57. Albenque 1948, 199.

58. Bonal, 1935, 358.

59. Funk 1985, 33-37.

60. Collectif 1995, 43-44.

61. Chevallier 1997, 283.

62. Dieulafait 2006, 45-46.

63. Grimbert 2003, 186-187.

pratiquement toutes dans la partie aveyronnaise de la cité<sup>64</sup>, car l'hypothèse avancée par certains auteurs de classer Alban comme relais routier ne repose sur aucune constatation archéologique<sup>65</sup>.

La *Table de Peutinger* indique deux stations en pays rutène : *Condatomagos* (Millau) et *Carantomagos* (Cranton). Si Millau a été identifié comme une agglomération d'importance, la station de Cranton, entre Rodez et Cahors (à 15 lieues de Rodez, environ 33 km), pourrait, au vu des connaissances actuelles, s'apparenter à une simple station routière au carrefour de deux axes. A. Albenque rapporte que le site s'étend sur une superficie de 16 ha entre les hameaux de Lacout, La Bosse et Cranton<sup>66</sup>. Les fouilles entreprises sur le site par l'abbé Cabaniols entre 1865 et 1869 ont permis de reconnaître deux simples bâtiments rectangulaires.

Ajoutons quelques possibilités. L'agglomération de l'Hospitalet-du-Larzac, située à proximité immédiate de la voie Millau-Lodève, a livré de nombreuses cuves destinées au stockage de l'eau qui pourraient être mises en relation avec l'abreuvement des animaux de trait ou de bât. Au nord de la Pesade (commune de La Couvertoirade), sur la voie de Millau à Lodève, les recherches menées par A. Albenque permettent de proposer comme station routière le site du Puech, révélé par des sondages en 1939. Implanté au bord de la route, il est constitué d'un bâtiment de 30 x 15 m dont seule une pièce a été fouillée. Il semble occupé dès l'époque augustéenne et abandonné à l'aube du IV<sup>e</sup> siècle<sup>67</sup>. Dans le même ordre d'idée, le long de la route entre Rodez et Javols, entre le village des Enfrus et la forêt domaniale d'Aubrac<sup>68</sup>, une prospection pedestre conduite par C. Petit a révélé, à une trentaine de mètres de la chaussée, un modeste établissement antique dont les vestiges pourraient éventuellement s'apparenter à un relais routier.

Le site de Mas-Marcou, sur la commune de Flavin (Aveyron), mis au jour lors de fouilles réalisées par l'abbé Cérés en 1870, mérite quelque intérêt. Le plan précis dressé par le fouilleur montre, à une vingtaine de mètres au sud de la voie reliant Rodez à Millau, les vestiges d'un bâtiment implanté à peu près perpendiculairement à la voie (15 °), de 150 x 90 m, comportant une cinquantaine de pièces (fig. 10). Le nombre important de ces espaces doit être cependant minimisé car le plan regroupe différentes phases d'occupation difficiles à déterminer, qui vont de la période augustéenne à la fin du IV<sup>e</sup> siècle. L'abandon définitif du site semble intervenir après un incendie. Une aile thermale a été retrouvée et les restes d'une tour avaient peut-être été dégagés à l'angle d'un corps de bâtiment du côté de la voie<sup>69</sup>. Le site était alimenté par une source située à près de 600 m et canalisée par un aqueduc. Le mobilier prélevé dans les diverses pièces atteste une activité artisanale. À 250 m à l'est, a été reconnue une petite nécropole d'une quinzaine de tombes à inhumation datées de la période gallo-romaine. Ce site important, interprété comme une *villa*, pourrait éventuellement faire office de *mansio* dans la partie du bâtiment la plus proche de la route. Ce type d'installation a été mis en évidence par exemple à *Alba Docilia* (Ligurie) ou entre Ravenne et Altino sur le littoral adriatique<sup>70</sup>.

### *Les bornes routières*

La découverte de ce type de monolithe constitue parfois le seul indice de présence et de datation d'une voie. Le corpus des bornes routières dans la cité des Rutènes est très limité. Sept mentions de bornes ou fragments de bornes sont attestées à ce jour. À titre comparatif, on en dénombre dix-sept exemplaires dans la cité des Lémovices<sup>71</sup>. Dans le Tarn, une seule occurrence est mentionnée à Castres au lieu-dit La Pause. Cette borne, aujourd'hui disparue, avait une

64. Mangin et Tassaux 1992, 486.

65. Cambon *et al.* 1995, 43.

66. Albenque 1947, 55-56.

67. Albenque, 1947, 70.

68. Dieulafait 2006, 43.

69. Albenque 1948, 263.

70. Chevallier 1997, 289-290.

71. Desbordes, 1995, 112.

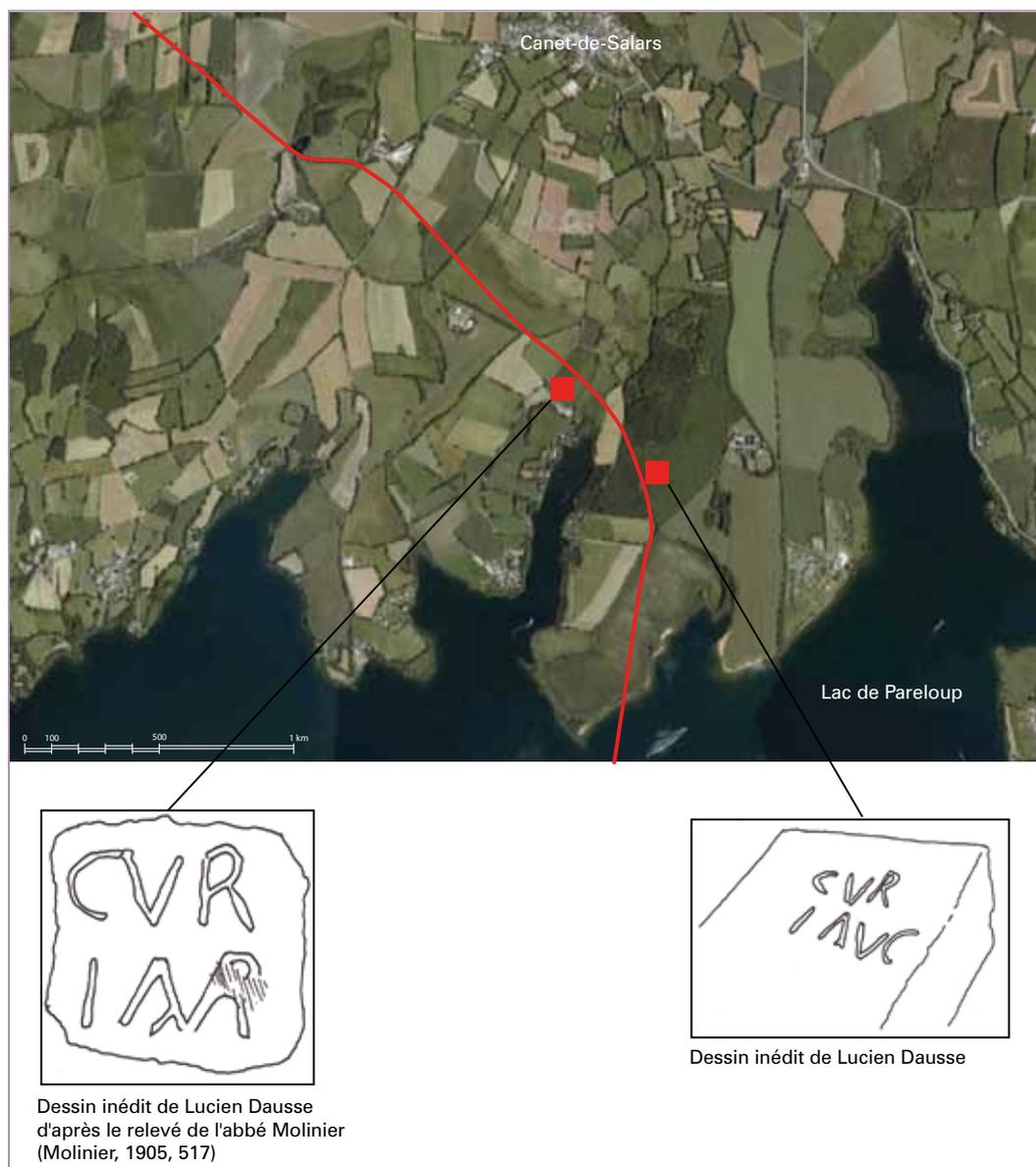


Fig. 12. Localisation et dessins des bornes antiques de Canet-de-Salars d'après les travaux inédits de L. Dausse (cliché IGN Géoportail, 2009).

hauteur de 1,25 m, mais son diamètre est inconnu<sup>72</sup>. Elle se trouvait probablement le long de la voie Castres-Béziers. L'absence de mention textuelle oblige à nuancer l'interprétation de ce monolithe.

L'exemplaire incomplet (diamètre de 0,30 m pour une hauteur conservée de 0,35 m) daté du règne de Philippe l'Arabe mis au jour à l'est de Séverac-

72. Cumenge 1862, 141.

le-Château, au lieu-dit Le Villaret (Aveyron), a été étudié M. Labrousse<sup>73</sup>. Cette borne devait appartenir à l'axe Millau-Javols. En 1920, sur la commune de

73. Labrousse 1980 = *AE*, 631. Le champ épigraphique conserve trois lignes de texte profondément gravées dans un calcaire local (entre l'été 244 et l'été 247) : *Imp(eratori) Caes(ari) M(arco) Iul(io) / Philippo* et *M(arco) Iulio / P[hilippo], nobilis [simo / Caesari] [---]*.

Vailhourles, la partie supérieure d'une borne a été retrouvée dans le bois de Foncavette. Aujourd'hui conservée au musée de Villefranche-de-Rouergue, elle date du règne de Constance Chlore César (293-305)<sup>74</sup> et devait jaloner l'itinéraire entre *Cosa* et Cranton.

Trois bornes retrouvées entre Rodez et Javols montrent sans doute l'importance de cet axe qui reliait Lyon à l'Aquitaine. Sur le Causse Comtal (commune de Bozouls), A. Boisse mentionnait un tronçon de colonne en grès encore en place au bord de la voie, qu'il considérait comme une borne leugaire<sup>75</sup>, mais A. Albenque, n'ayant pas retrouvé ce monolithe, invite à la prudence<sup>76</sup>. La borne des Enfrus (Saint-Chély-d'Aubrac), sculptée dans un grès blanc et aujourd'hui disparue, a été identifiée dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle par H. Affre<sup>77</sup>. D'un diamètre de 0,32 m pour une hauteur conservée de 0,33 m, ce monolithe portait les inscriptions *L XVIII*<sup>78</sup>. À l'opposé, le fût comportait le chiffre II qui pourrait éventuellement marquer la distance qui sépare à l'est la limite de cité.

Un dernier fragment de borne, de loin le mieux conservé, est exposé au musée Fenaille<sup>79</sup> (fig. 11). Découvert vers 1880 lors de la démolition de l'église Saint-Vincent à Rodez, il porte une dédicace à l'empereur Trébonien Galle et à son fils Volusien,

74. *CIL*, 17.2, 338 : *D(omino) N(ostro) / Consta[n]tio / Nob(ilissimo) C[a]es(ari) / C(ivitas) R(utaenorum) L(eugas) XXVI*.

75. Boisse 1874, 315.

76. Albenque 1947, 49.

77. Affre 1887, 46-47.

78. Albenque 1947, 143-144 et 293. Il s'agit de la borne faussement attribuée à Espalion par Hirschfeld (*CIL*, 13, 8884), erreur reprise par Walser (*CIL*, 17.2, 335). Si c'est bien une borne routière, il faut comprendre *L(eugas) XVIII*, 18 lieues, ce qui correspond aux 40 km qui séparent approximativement le lieu de la trouvaille de Rodez.

79. Hauteur conservée : 82,5 cm ; diamètre : 48, 7 cm ; lettres de 7 à 4,2 cm. *CIL*, 17.2, 336 : *Imper(atori) Caes(ari) / C(aio) Vib(io) Treb(oniano) Gal / lo P(io) F(elici) Aug(usto) P(onti) f(ici) M(aximo) / Tr(ibunicia) P(otestate) / bis Co(n)s(uli) P(ro)c(onsuli) P(atri) P(atriae) et / Imp(eratori) Caes(ari) C(aio) Vib(io) / Afri(n)o Gallo / Veld(umniano) Volusian(o) / P(io) F(elici) Aug(usto) P(onti)f(ici) M(aximo) / Tr(ibunicia) P(otestate) / bis Co(n)s(uli) P(ro)c(onsuli) P(atri) P(atriae)*.

datée de 252. La partie inférieure mentionnant l'indication de la distance a disparu. Retrouvé en emploi, il est impossible de le replacer assurément sur une quelconque voie. Toutefois, A. Albenque la place sur l'axe Javols-Rodez, sans doute à peu de distance de cette dernière<sup>80</sup>.

Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, une borne très incomplète a été trouvée, dans la commune d'Anglars, près du Pont de la Monnaie, qu'Albenque interprète comme [pont de la] *via munita*. Aujourd'hui disparue, elle portait, selon l'inventeur, les inscriptions *VIA CAESARIS XIII*<sup>81</sup>. Comme l'a bien mis en évidence A. Albenque, si la transcription semble peu vraisemblable, le chiffre XIII marque en revanche la distance en lieues de Rodez jusqu'au lieu de la découverte.

### *Des bornes de limites ?*

Deux autres bornes mentionnées par l'abbé Molinier et A. Albenque sur la commune de Canet-de-Salars ont été retrouvées contre la voie romaine de Rodez à Millau<sup>82</sup>. La première, en grès (dimensions : 0,80 x 0,40 x 0,25 m), aujourd'hui disparue, portait, dans un cartouche rectangulaire, l'inscription *CVR / IAVR*<sup>83</sup>. Le second monolithe parallélépipédique (dimensions : 0,92 x 0,53 x 0,42 m), a été identifié par A. Albenque déchiffrant l'inscription en *CVR / IAVC* ou *IAVG*. Il est aussi possible de transcrire ce texte en *CVR / L AVC* ou *AVG*. Même si ces deux bornes, distantes de moins d'un kilomètre, ont été retrouvées le long de la voie, il n'est pas envisageable d'interpréter ces monolithes comme des bornes routières. Les récentes recherches menées par L. Dausse ont permis de replacer l'emplacement originel de ces deux monolithes (fig. 12). L'identification donnée par A. Albenque comme limite de propriété est une interprétation plausible. La traduction de ces deux jalons est encore

80. Albenque 1948, 291.

81. Albenque 1947, 46, n° 7 et 198.

82. Nous remercions L. Dausse de nous avoir communiqué la synthèse inédite qu'il a réalisée sur ces deux monolithes.

83. Molinier, 1905, 517-521.

ouverte. Les premières lignes des deux monolithes sont identiques avec la mention CVR ayant rapport à une mission (*cura*) plutôt qu'à une charge (*curia*). Les secondes lignes débutent par la lettre I ou un L pouvant rappeler le prénom de L(ucius). La fin des deux textes est plus problématique.

### *La morphologie des voies en pays rutène*

Au début du III<sup>e</sup> siècle p.C., le juriste Ulpian distingue trois types de routes : les *viae silice* (ou *lapide*) *stratae*, les *viae glarea stratae* et les *viae terrena* : les premières sont dallées, les deuxièmes sont bloquées avec un revêtement de graviers ou de galets et les troisièmes sont en terre damée<sup>84</sup>. Inutile de préciser que la détection de ce dernier type de chemin est quasiment impossible et reste donc très difficile à étudier. La largeur des bandes de roulement est également mentionnée dans les sources classiques, mais elle ne permet pas d'établir des tendances fiables sur le statut ou la datation de la voie<sup>85</sup>. La délimitation de l'emprise publique (*solum publicum*) de la voie, c'est-à-dire la bande de roulement et les aménagements latéraux, varie selon les tronçons, la chaussée ne constituant qu'une partie de la voie. Il faut y ajouter les aménagements bordiers, en général une ou deux bandes de terre d'emprise variable qui peut atteindre une vingtaine de mètres contenus par des fossés. Ces accotements peuvent servir à faire circuler les cavaliers et les troupeaux. Aucun aménagement ne peut y être effectué.

Les recherches et les fouilles menées depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle ont permis de révéler la morphologie de quelques tronçons de voie traversant la cité rutène (fig. 13 et 14). La voie Rodez-Lodève a livré le plus grand nombre de coupes et d'observations. La chaussée entre Rodez et Javols est également bien cernée. Dans le Tarn, la voie en provenance de la Narbonnaise a été identifiée entre Labruguière et Castres. Au niveau

de la nécropole de l'Hospitalet-du-Larzac, la largeur du *solum publicum*, non matérialisé par des fossés latéraux, est ici estimée à 15 m (50 pieds) avec deux bandes latérales de 3,80 m. Au niveau du site de Mas-Marcou, la chaussée semble séparée d'une vingtaine de mètres de l'entrée du bâtiment sans pouvoir préciser si le bâtiment est implanté au bord ou en retrait de l'espace public. Si tel était le cas, on pourrait alors déterminer une emprise publique d'environ 50 m. Au niveau du sanctuaire des Basiols, l'espace qui sépare la voie du mur de clôture est large de près de 4 m. Sur le tronçon mis en évidence à Labruguière, l'emprise publique est de près de 15 m avec des bandes latérales de 2 m. Au niveau de la station d'*Ad Silanum*, la bande latérale est estimée à 10 m environ, soit une largeur totale de l'emprise publique de 26 m environ. Entre le hameau des Enfrus et la forêt domaniale d'Aubrac, le site découvert en prospection le long de la voie Rodez-Javols, est éloigné de plus de 20 m de la chaussée, démontrant peut-être l'existence d'un *solum publicum* de près de 50 m de large.

L'aménagement de la bande de roulement varie selon la topographie. On rencontre des profils en *agger* (butte) ou en tranchée (en cavée). Les profils en *agger* ont été retrouvés au niveau de l'Hospitalet-du-Larzac, dans le camp militaire du Larzac et à Labruguière. Sur le site du *Causse* à Labruguière, un remblai large de 10,60 m pour une amplitude maximale de 0,40 m a été installé sur le substrat calcaire. Son profil est légèrement bombé. La chaussée occupe au centre de cet *agger* une largeur de 6,60 m. Elle est contenue par des *margines* de calcaire posées de chant. Seuls les deux tiers de la chaussée possèdent une bande de roulement aménagée. Cette largeur se retrouve sur la *via Domitia* au niveau de la commune de Crès dans l'Hérault<sup>86</sup> ou sur la voie d'Agrippa entre Lyon et Saintes à Ahun<sup>87</sup>. Un fossé est attesté sur un côté de la route<sup>88</sup> montrant que la largeur des travaux voyers est ici d'au moins 15 m.

84. *Digeste*, 43.11.1-2.

85. Sillières 1990, 619.

86. Paya, 1997, 191-194.

87. Desbordes, 1995, 99.

88. Nègre et Solé 1987, 70.

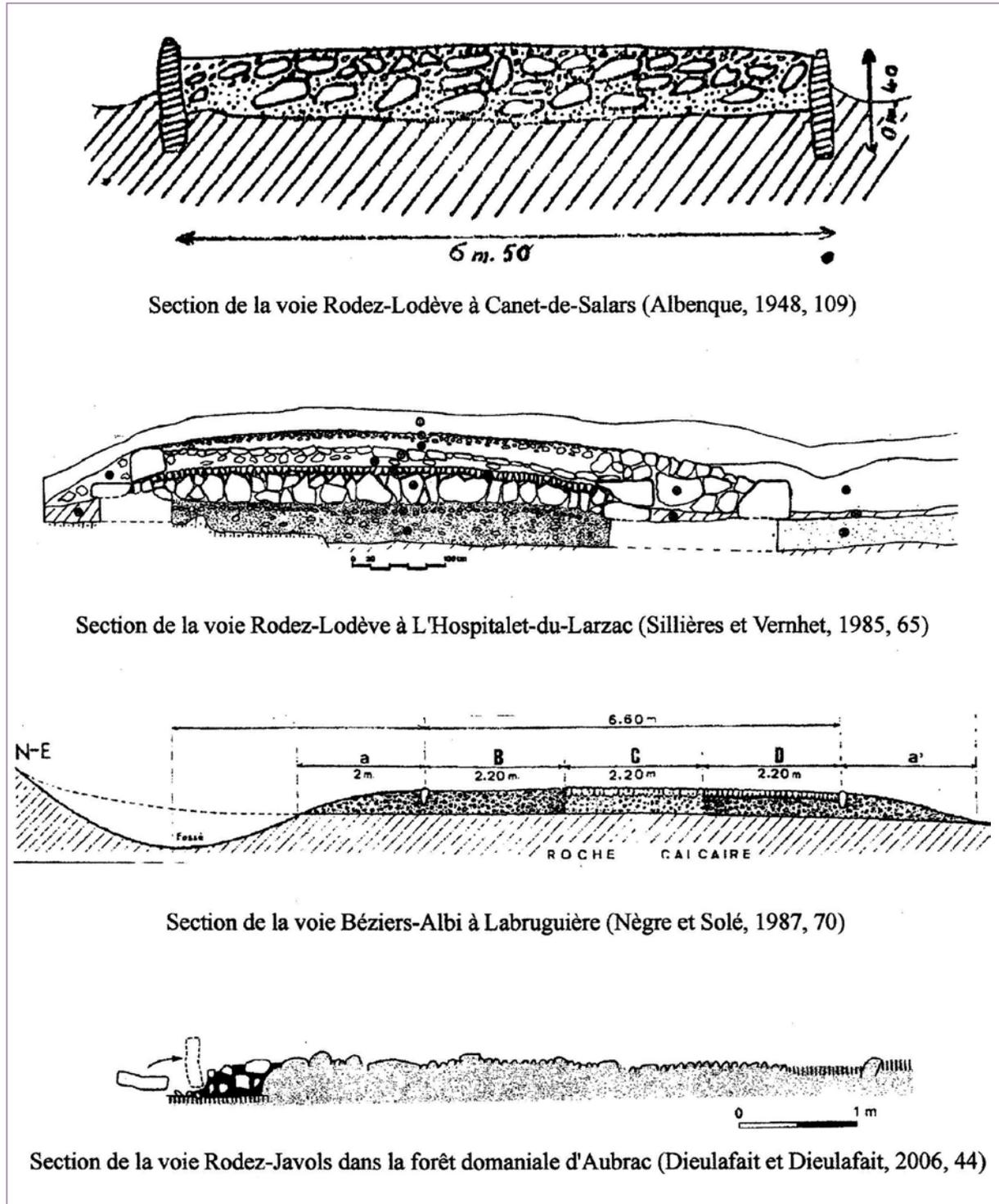


Fig. 13. Sections de chaussées antiques en territoire rutène.

| ITINÉRAIRE    | SECTEUR              | CHAUSSÉE         | RÉFÉRENCE                        |
|---------------|----------------------|------------------|----------------------------------|
| Rodez-Javols  | Forêt d'Aubrac       | 7,5 m            | Albenque 1948, 135               |
|               | Forêt d'Aubrac       | 6 m              | Dieulafait 2006, 44              |
|               | Causse Comtal        | 6 m              | Albenque 1948, 132               |
|               | Ad Silanum           | 6 m              | Dieulafait 2006, 44              |
| Rodez-Millau  | Hospitalet-du-Larzac | 6 puis<br>7,50 m | Sillières et Vernhet<br>1985, 65 |
|               | Camp militaire       | 7,4 m            | Pujol 2006, 125                  |
|               | Parreloup            | 6 m              | Dhombres et Ginestet<br>2002, 17 |
|               | La Couvertoirade     | 6 m              | Albenque 1947, 71                |
|               | Canet de Salars      | 6,5 m            | Albenque 1948, 109               |
|               | Vioulou              | 4,25 m           | Albenque 1948, 111               |
|               | Millau               | 6,9 m            | Albenque 1947, 114               |
| Rodez-Séverac | Gaillac d'Aveyron    | 6 m              | Albenque 1957, 75-78             |
| Albi-Béziers  | Labruguière          | 6,6 m            | Solé 1987, 70                    |

Fig. 14. Localisation et largeur des chaussées connues dans la cité des Rutènes.

Au niveau de la nécropole de l'agglomération de l'Hospitalet-du-Larzac, la première chaussée gallo-romaine, large de 6 m, est contenue par des blocs de calcaires équarris. Elle présente un profil bombé assez net. Entre ces deux bordures, un remblai composé de blocs de calcaire brut de 0,40 m d'amplitude supporte la bande de roulement établie à l'aide de cailloux calcaires coniques ayant un module décimétrique. La même technique a été appliquée lors de l'élargissement de cette même chaussée. La construction de la bande de roulement nécessitait au préalable le creusement d'une tranchée afin de trouver le "bon sol" de 0,30 m de profondeur sur une largeur de 6 m en moyenne. Les dalles de bordure (*margines*), en gneiss ou en calcaire selon le substrat, vouées à contenir la bande de roulement sont ensuite disposées sur les bordures. Elles peuvent présenter une hauteur de 0,40 m. L'espace ainsi délimité est ensuite comblé avec un remblai composé de terre et de pierres avant de supporter le revêtement (*summum dorsum*) constitué de blocs posés à plat. Cette technique se retrouve sur les voies de Rodez à Javols et de Rodez à Millau.

La stratigraphie la plus complète se situe au niveau de la nécropole de l'Hospitalet-du-Larzac<sup>89</sup>. La première voie gallo-romaine large de 6 m est délimitée par des *margines* constituées de blocs calcaires équarris. Deux réfections successives ont ensuite été mises en évidence. La seconde a engendré un élargissement de la voie à 7 m.

L'indigence des données relatives aux voies de communication dans le territoire rutène,

comme souvent, ne permet pas d'établir de grandes certitudes, mais elle suscite quelques pistes de réflexion. Il est important de rappeler que les routes créées sous Auguste sont venues compléter un réseau ancien attesté bien avant la conquête. La datation de la mise en place du réseau viaire dans la cité des Rutènes est rendue très délicate par l'absence de données archéologiques précises. L'indigence des mobiliers retrouvés dans les voiries ne permet pas d'apporter des datations fiables. Il n'est guère que le sondage au niveau de la nécropole de l'Hospitalet du Larzac et les rares bornes routières qui peuvent venir à notre secours.

À l'Hospitalet-du-Larzac, le sondage a révélé l'existence d'un itinéraire préromain attribuable au I<sup>er</sup> siècle a.C. La mise en place de la chaussée construite semble intervenir dans la première moitié du I<sup>er</sup> s. p.C. La dernière réfection reconnue survient entre 150 et 250 p.C. Les autres sites connus le long de cet itinéraire ne semblent pas être installés avant la période augustéenne (Le Puech, agglomération de l'Hospitalet-du-Larzac, ou le sanctuaire des Basiols et le site de Mas-Marcou). Le tracé entre Rodez et

89. Sillières et Vernhet 1985, 65.

Javols, partie d'un réseau plus vaste reliant Lyon à l'Aquitaine<sup>90</sup>, est mis en place dès le début de notre ère. La borne routière datée du règne de Claude mise au jour près de l'antique *Ruessio* en pays vellave prouve la création précoce de cet axe. Les données archéologiques sont nulles en pays rutène. En revanche, le relais d'*Ad Silanum* semble mis en place dans le courant du I<sup>er</sup> siècle p.C.<sup>91</sup>. Une monnaie de Valentinien III (432-455) aurait été trouvée sur ce site. Les bornes routières provenant de cet itinéraire ne permettent pas de dater cette route. Le fût mis au jour à Rodez pouvant provenir de cette voie est daté du III<sup>e</sup> s, comme d'ailleurs la totalité des bornes mises au jour chez les Gabales. L'usage du datif suggère un témoignage de fidélité et de loyalisme à l'empereur plutôt qu'une hypothétique réfection de la route.

Les travaux conduits en 1862 sur la voie de Toulouse à Rodez auraient livré, dans la structure de la voie, une monnaie de la colonie de Nîmes<sup>92</sup>. Mais ces monnaies ont connu une longue durée de vie. La voie de Rodez à Cahors n'a pas livré de vestiges suffisants pour pouvoir dater sa création. Au niveau de *Carantomagos*, la monnaie la plus ancienne mise au jour sur le site est datée de la seconde moitié du I<sup>er</sup> siècle a.C., mais on ne peut affirmer qu'elle a été trouvée en position primaire<sup>93</sup>.

Tout comme cela a été remarqué pour le Limousin, les bornes connues en territoire rutène sont toutes datées du III<sup>e</sup> siècle<sup>94</sup>. L'ancienneté de la portion de route entre Millau et le littoral méditerranéen semble désormais acquise. En revanche, sa poursuite vers le nord et *Segodunum* à l'ouest n'est pas établie pour la période préaugustéenne. La poursuite de l'itinéraire vers le nord, en direction de la cité arverne, reste à ce jour encore un sujet de discussion. Il semble que le secteur de Rodez soit, avant la conquête, à l'écart des grandes voies de communication, même s'il ne faut pas négliger un lien important entre les Rutènes

et les Cadurques. La création des routes entre Millau et Rodez procède sans doute d'un désenclavement de cette zone que la "rocade méridionale de contournement du Massif Central" prolonge vers le nord et l'ouest. La partie sud-ouest du territoire, future cité des *Albigenses*, semble mieux pourvue. La région de Castres, sur un point de rupture de charge entre route et Tarn, offre une situation stratégique et devient la tête de pont d'un axe commercial fluvial aboutissant, sans gêne, jusqu'au littoral aquitain. Les routes partant de Rodez vers Millau et Javols ont des caractéristiques morphologiques si proches qu'elles pourraient procéder d'une même programmation

La question des voies de communication dans le territoire des Rutènes reste encore aujourd'hui un sujet à explorer tant il fait entrer de nombreuses problématiques à peine évoquées dans cet article. L'étude des relations de la route avec l'occupation du sol et la desserte des exploitations minières ou artisanales permettrait sans doute de renforcer les données sur les réseaux et d'en préciser les périodes d'utilisation.

90. Sillières 1992, 434.

91. Dieulafait 2006, 45-46.

92. Albenque 1947, 79.

93. Albenque 1947, 56.

94. Desbordes 1995, 37.

## Bibliographie

Abraham, P. (2007) : "Mines et métallurgies rutènes", in : *Les Rutènes*, catalogue d'exposition, musée de Montrozier, Rodez, 30-34.

Affre, H. (1887) : "Découverte d'un fragment de borne milliaire", *PV SLSAA*, 14, 46-47.

Albenque, A. (1947) : *Inventaire de l'archéologie gallo-romaine du département de l'Aveyron*, Rodez.

————— (1948) : *Les Rutènes*, Millau.

————— (1954) : "Une voie romaine près de Gaillac-d'Aveyron", *PV SLSAA*, 36, 75-77.

Bergès, E. (1987) : "La voie antique Murviel-lès-Béziers-Albi", *Revue du Tarn*, 125, 43-63.

Boisse, A. (1874) : "Antiquités celtiques et gallo-romaines signalées dans l'Aveyron", *MSLSAA*, 10, 314-318.

Bonal, A. (1935) : *Histoire des évêques de Rodez*, Tome 1, Rodez, 1935.

Bourgeois, A, J. Pujol et J.-P. Séguret (1993) : "Le sanctuaire des Basiols à Saint-Beauzely (Aveyron)", *Gallia*, 50-1, 139-179.

Cabaniols, Abbé M. (1874) : "Mémoire sur Carantomag", *MSLSAA*, 10, 159-178.

Cambon C. *et al.* (1995) : *Carte archéologique de la Gaule. 81, Le Tarn*, Paris.

Campech, S. (1989) : "L'occupation du sol au Moyen Âge sur le piémont nord de la Montagne Noire", *Archéologie du Midi Médiéval*, 7, 43-59.

Caraven-Cachin, A. (1867) : *Carte archéologique du département du Tarn aux époques antéhistorique, gauloise, romaine et franque*, Castres.

Castagné, E. (1877) : "Les voies romaines du département du Lot", *Annuaire du Lot*, 1877-3, 57-102.

Cérès, Abbé P.-F. (1874) : "Compte rendu sur les fouilles pratiquées à la villa romaine de Mas-Marcou", *MSLSAA*, 10, 198-214.

Chevallier, R. (1997) : *Les voies romaines*, Paris, éd. Picard, 1997.

Collectif (1965) : "La voie romaine de Labruguière", *Bulletin spéléo-archéo de Labruguière*, 1, 10-12.

Coulon, G. (2007) : *Les voies en Gaule romaine*, Paris.

Cumenge, C. (1862) : "Note sur le séjour des Romains aux environs de Castres", *Bulletin de la Société littéraire et scientifique de Castres*, 1862, 132-142.

Delmas, J. (2005) : "Des chemins de la Préhistoire? Les grandes drayes transversales du Rouergue (entre Lot et Viaur)", *Cahiers d'archéologie aveyronnaise*, 17, 103-138.

————— (2006) : "Voies romaines, drayes et chemins présumés antiques ou anciens, état de la question", *Cahiers d'archéologie aveyronnaise*, 19, 129-154.

Delvit, Ph. (1990) : "L'aventure sur l'eau", in : *Le Tarn, mémoire de l'eau, mémoire des hommes*, Toulouse, 94-124.

Desbordes, J.-M. (1995) : *Voies romaines en Limousin*, Limoges, *Travaux d'archéologie limousine*, supplément 3.

Dhombres, J. et J. Ginestet (1995) : "La voie romaine de Rodez à Lyon dans son parcours aveyronnais : étude topographique du tracé", *Études aveyronnaises*, 219-249.

————— (2002) : "La voie romaine de Rodez à Millau : étude topographique du tracé", *Études aveyronnaises*, 7-26.

Dieulafait, Chr. et Fr. Dieulafait (2006) : "La période romaine", in : *Les Monts d'Aubrac au Moyen Âge*, DAF, 101, Paris, 40-45.

Du Mège, A. (1829) : "Monuments anciens", *Annuaire du Tarn*, 1829, 144-147.

Fabre, G. (1988) : *Inventaire archéologique du canton de Réalmont*, mémoire de Maîtrise inédit, université de Toulouse 2.

Fabrié, D. (1989) : *Carte archéologique de la Gaule. 48, La Lozère*, Paris.

- Funk, F. (1985) : "La villa gallo-romaine des Capelle à Rabastens", *Écho de Rabastens*, 148, 33-37.
- Gendron, S. (2006) : *La toponymie des voies romaines et médiévales*, Paris.
- Grimbert, L. (2003) : "Une station routière à Pech Piélat", in : *Histoire des sites, histoire des hommes*, Rodez.
- Jolibois, E. (1877) : "Histoire du pays d'Albigeois", *Revue du Tarn*, 1, 81-86.
- Krusch, B. (1902) : *Vita Desiderii Cadurcae urbis episcopi, Monumenta Germaniae Historica, Scriptores Rerum Merovingicarum*, tome IV, *Passiones vitaeque sanctorum aevi merovingici*, Hanovre et Leipzig.
- Labrousse, M. (1978) : "Informations archéologiques", *Gallia*, 36, 2, 422-426.
- (1980) : "Un milliaire de Philippe l'Arabe à la frontière des Rutènes et des Gabales", *Gallia*, 38, 2, 247-251.
- Labrousse, M. et G. Mercadier (1990) : *Carte archéologique de la Gaule. 46, Le Lot*, Paris.
- Labry, R. et J. Herbomez (1927) : "Au long de la voie romaine de Segodunum à Condatomag", *PV SLSAA*, 30, 116-122.
- Lachmann, K., éd. (1848-1852) : *Siculus Flaccus, de condicionibus agrorum*, in : *Gromatici veteres*, volume 2-I, Berlin.
- Lautier, J. (1960) : "Quelques sites inédits de l'Albigeois", *Revue du Tarn*, 14-3, 133-141.
- Mangin, M. et Fr. Tassaux (1992) : "Les agglomérations secondaires de l'Aquitaine romaine", in : *Villes et agglomérations urbaines antiques du Sud-Ouest de la Gaule. Histoire et archéologie*, II<sup>e</sup> colloque Aquitania, Bordeaux, 11-15 septembre 1990, *Aquitania*, Suppl. 6, 464-496.
- Molinier, Abbé H.-J. (1905) : "La borne romaine de Canet-de-Salars", *MSLSAA*, 10, 517-521.
- Nègre, S. et J. Solé (1987) : "Note sur la voie romaine du causse de Labruguière", *Archéologie tarnaise*, 4, 69-76.
- Paya, D. (1997) : "La fouille d'un tronçon de la via Domitia : l'exemple des rives du salaison au Crès", in : *Voies romaines du Rhône à l'Èbre : via Domitia et via Augusta*, DAF 61, Paris, 191-194.
- Pisani, P. (2008) : "Une large voie gallo-romaine à la Treille (Réalville)", in : *Enquêtes en sous sol en quête du Passé, archéologie en Tarn-et-Garonne*, catalogue d'exposition, Montauban, 58-59.
- Pujol, J. (2006) : "La voie romaine dans la traversée du camp militaire du Larzac (Millau)", *Cahiers d'archéologie aveyronnaise*, 19, 119-127.
- Provost, M., P. Vallat, avec la collab. d'A. Vinatié (1997) : *Carte archéologique de la Gaule. 15, Le Cantal*, Paris.
- Romain, M. et M. Vanginot (1874) : "Notes sur les voies romaines qui ont traversé le pays des Ruthènes", *MSLSAA*, 10, 272-282.
- Riuné-Lacabe, S (1992) : *L'Hospitalet-du-Larzac, La Vayssière, Autoroute A75*, Rapport de fouille, SRA Midi-Pyrénées, Toulouse.
- Sahuc, J. (1911) : *Une voie gallo-romaine de Béziers à Cahors*, Montpellier.
- Schaad, D., dir. (2007) : *La Graufesenque (Millau, Aveyron). I. Condatomagos. Une agglomération de confluent en territoire rutène, II<sup>e</sup> s. a.C.-III<sup>e</sup> s. p.C.*, Éditions de la Fédération *Aquitania*, coll. Études d'archéologie urbaine, Bordeaux (2<sup>e</sup> éd. 2008).
- Schneider, L. et D. Garcia (1998) : *Carte archéologique de la Gaule. 34/1, Le Lot*, Paris.
- Servelle, C. et E. Thomas (2007) : "Les meulières protohistoriques et antiques de la Marèze (Saint-Martin-Laguépie et le Riols, Tarn, France)" in : *Les Rutènes*, catalogue d'exposition, musée de Montrozier, Rodez, 35-36.
- Sillières, P. (1990) : *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Paris, 1990.
- (1992) : "Voies de communication et réseau urbain en Aquitaine romaine", in : *Villes et agglomérations urbaines antiques du Sud-Ouest de la Gaule. Histoire et archéologie*, II<sup>e</sup> colloque Aquitania, Bordeaux, 11-15 septembre 1990, *Aquitania*, Suppl. 6, 431-438.

Sillières, P. et A. Vernhet (1985) : "La voie romaine Segodunum-Cessero à l'Hospitalet-du-Larzac", *Aquitania*, 3, 63-69.

——— (1985) : "La voie romaine Segodunum-Cessero à l'Hospitalet-du-Larzac", in : *Les routes du Sud de la France, de l'Antiquité à l'époque contemporaine*, Paris, 81-89.

Soutou A. (1961) : "Une voie ancienne de Toulouse à Rodez", *Pallas*, 1961, 97-107.

——— (1988) : "Tracé probable de la voie romaine Millau-Javols par Banassac", in : *Libertés locales et vie municipale en Rouergue, Languedoc et Roussillon*, 7-14.

——— (1993) : "Les voies romaines et médiévales de l'Hospitalet-du-Larzac (Aveyron)", *Revue du Rouergue*, 33, 45-57.