

Confusion entre la Voie Romaine et la Grande Route Ducale

Une méprise historique :

Avant de rendre compte des recherches archéologiques entreprises depuis 1984 sur le tronçon Langres – Portieux de la voie romaine Langres – Strasbourg, je voudrais faire profiter les lecteurs de la R.L.P d'une information qui devrait mettre un terme à une méprise bien ancrée dans la population, entre l'itinéraire de la Voie Romaine et celui de la Grande Route Jussey - Nancy, dans la portion Ainvelle - Mirecourt, au Sud-Ouest des Vosges. Ce n'est pas un cas unique en France où depuis quelques temps, les archéologues rectifient les idées reçues selon lesquelles la croyance populaire attribuait trop facilement aux romains les routes rectilignes, étayée en cela par les travaux des historiens du XIXe siècle.

Pour la plupart des habitants des villages riverains : cette Grande Route Jussey – Mirecourt, c'est une Voie Romaine, comme leurs répétaient leurs grands-parents (sauf les plus avertis). C'est malheureusement le cas pour les historiens actuels qui procède de la même conclusion, parce qu'ils prennent encore leurs références dans les ouvrages anciens.

Les uns et les autres peuvent d'ailleurs s'en remettre aveuglément aux cartes pourtant récentes de la série bleue de l'I.G.N : 3318 O, *Lamarche - Contrexéville* et I.G.N 3319 O, *Voisey*, qui mentionnent le tracé de la Grande Route comme étant celui d'une *Ancienne voie romaine* depuis la D 15 (Serécourt – Lamarche) jusqu'à l'entrée du pittoresque village de Lignéville que j'habite. Village qui affiche fièrement un panneau « Voie Romaine » du plus bel effet à l'usage des Vététistes, qui se prennent pour des cavaliers de la Poste Impériale, et pour des Randonneurs pédestres, qui se prennent pour des légionnaires.

Nous nous sommes aperçu que les géographes du XXe siècle ont commis des erreurs de report, concernant les identifications de la Grande Route et de la Voie Romaine.

À croire que personne ne se soit inquiété de lire et de s'inspirer des planches cadastrales dressées entre 1830 et 1840¹, ce sont des plans qui constituent pour les archéologues une source inépuisable de renseignement, tant sur la microtoponymie, que sur les mentions ononymiques de la Voie Romaine ou de la Grande Route, qui sont bien mentionnées comme telles, dans les différents territoires communaux qu'elles traversent.

Plus on remonte dans le temps, plus leur erreur est vérifiable sur les cartes d'État Major du XIXe siècle, et plus loin jusqu'à celles des Naudin et de Cassini au XVIIIe siècle.

Les causes du malentendu :

La faute en incombe aux archéologues de la seconde partie du XIXe siècle, et ensuite aux historiens qui jusqu'au milieu du XXe siècle ont repris les travaux précédents sans les approfondir outre mesure.

Leur méthode de travail consistait en une compilation des données qu'ils rapportaient sur les cartes d'État Major. Ces renseignements étaient de trois sortes :

- 1- Ceux qui leurs étaient fournis par des correspondants locaux, où par les comptes rendus des découvertes faites au Musée Départemental ou à la Société d'Émulation des Vosges.
- 2- Ceux qu'ils puisaient dans les enquêtes de l'Instruction Publique de 1861 ; qui sont des monographies écrites par les instituteurs de chaque commune, qui n'avaient pas tous des notions d'archéologie.
- 3- Les quelques prospections qu'ils ont effectué sur le terrain, mais la traction hippomobile ne facilitait pas les déplacements à cette époque ; ajoutons à cela qu'ils n'étaient pas très jeunes et qu'ils étaient plus familier avec le travail d'étude au bureau qu'avec celui des opérations de terrain.

Pas étonnant dans ces conditions qu'il y ait eu des fautes, notamment lorsqu'ils ont relié sur leur plan les différents tracés de voies qu'on leur avait communiqué, confondant les tronçons de voies principales avec les diverticules et les voies du Moyen-Âge. Cependant même s'ils n'étaient pas d'accord entre eux, sur certains itinéraires, ils ont réussi à tresser avec les moyens dont ils disposaient, un réseau viaire qui n'est pas à rejeter, mais qu'il convient de nuancer et au besoin de recouper avec les découvertes récentes².

La Grande Route Jussey – Nancy :

Les Grandes Routes de Lorraine ont été construites par le grand « Voyer » Du Hautoy, pour le duc de Lorraine Léopold qui a fondé en 1715 la « Surintendance des Chemins ». La création de vraies routes directes, partant de Nancy vers les grandes villes des provinces limitrophes de la Lorraine, partait d'une intention qui devait faire sortir la Lorraine de son isolationnisme d'après la terrible guerre de Trente ans,

¹ - Cote 79P, aux Archives Départementales des Vosges.

² - *Carte Archéologique de la Gaule. Les Vosges*, Matthieu Michler, 2004, Pré inventaire archéologique. CID 75005 Paris.

pour favoriser le commerce et les échanges. C'est ainsi que fut construite la grande route de Nancy à la Comté³. Elle est mentionnée sur les cartes de Cassini et des Naudin qui ont été éditée peu de temps après : elle arrivait de Jussey par Ainvelle, Cassini l'appelle *Route de Nancy*, puis elle devient *Route de Besançon à Metz* à partir de Remoncourt, elle rejoint Mirecourt à partir de Bazoilles-et-Ménil, sans passer à cette époque par Hymont et Mattaincourt. Sur la carte des Naudin, la voie est mentionnée comme étant la *Chaussée de Jussey à Mirecourt*. Sur la Carte de Jaillot de 1724, elle est appelée le Grand Chemin des Charrois. Par contre elle ne figure pas sur la carte de la Civitas Leucorum éditée par le premier géographe du Roy, Guillaume de l'Isle, en avril 1707, c'est-à-dire avant sa création.

Sans vergogne, ou à cours de pouvoir définir d'autres trajets, Jollois, l'abbé Idoux, Laurent et les autres, l'ont, un siècle après sa construction, inclus sans autre forme dans leur réseau de Voies Romaines sous le numéro 3, avec cependant quelques trajectoires différentes ; certains faisant entrer leur Voie Romaine dans le département de Vosges au Sud de Lamarche et d'autres par Bourbonne-les-Bains, Fournier quant à lui, s'est rapproché du trajet normal en la faisant rentrer à Lamarche, reprenant pour cela les travaux de Pistolet de Saint-Ferjeux ainsi que les cartes anciennes qui situent en Haute Marne un tronçon encore visible entre Malroy et Fresnoy, en outre il a tenu compte de la mention *Route des Romains* figurant sur la carte d'État Major de 1889, pour la portion en ligne droite Lamarche - Frain. Il y a aussi Dom Calmet qui écrit dans sa Rubrique de la Lorraine en 1756 : « l'ancienne route militaire passait par Lamarche. On en voit encore des vestiges bien sensible ». Malheureusement, en 1949, Maurice Toussaint n'a tenu aucun compte de ces observations dans son « Répertoire Archéologique du département des Vosges » puisqu'il fait arriver la Voie Romaine entre Aureil Maison et Mont-les-Lamarches.

Recherches méthodologiques :

Nous avons comparé les différents ouvrages anciens écrits sur le chapitre des voies romaines dont celle qui nous concerne, comparativement avec les nouvelles éditions scientifiques qui analysent les principales découvertes réalisées en la matière grâce aux nombreuses fouilles préventives de l'INRAP⁴. Ce qui nous a permis de dresser un inventaire des différents itinéraires possibles et de les reconnaître sur le terrain.

Le principe de l'axe rectiligne prévaut, on a pu constater que l'itinéraire de la voie s'écartait peu de la ligne droite qui relie les deux points comme il a toujours été dit, si elle le faisait c'était pour des raisons topographiques évidentes, et toujours en préparant et en orientant sa trajectoire loin avant la difficulté, jamais à proximité, ce qui fait que l'angle du virage n'excède pas les 30°.

Les nombreuses journées de prospection pédestre sur le terrain nous ont permis de comparer les structures différentes de la Voie et de la Route. La première, observée sur 10 kilomètres de plusieurs tronçons, est pavée de pierres dressées sur chant, elle mesure rarement plus de 4 mètres de largeur, souvent recouverte de terre ou épierrée, elle est invisible car elle était construite au niveau du sol (sauf où elle fut rechargée). La seconde qui est carrossable sur son itinéraire de 20 kilomètres, de la D 15 à la D 429, est empierrée selon la méthode qui consistait à déverser des tombereaux de pierres, sa largeur moyenne est de 7 mètres, systématiquement elle est construite en légère élévation selon le principe des déblais – remblais, des terrassements réduisent les pentes et les buttes. Il en est de même pour les franchissements de pentes et des rivières où nous avons noté des différences notoires entre les deux méthodes consistant à aborder et à négocier la difficulté, la Voie Romaine utilise des gués, la Grande Route des ouvrages d'art.

La reconnaissance des indices s'est faite par l'observation des micros reliefs, et de la végétation, la rencontre des propriétaires des champs dans lesquels passait la voie (aujourd'hui invisible). La détection par la méthode basée sur les modifications du champ magnétique, et le recoupement par l'exécution de profil électrique. Depuis 1999, les prospections aériennes que je mène pour la Carte Archéologique du SRA⁵, ont donné des résultats qui corroborent nos travaux pédestres, ou révèlent la présence de la voie.

La Voie Romaine Langres – Strasbourg :

Nous l'avons étudiée et suivie sur 80 kilomètres à partir de Récourt en Haute Marne jusqu'à Portieux sur la Moselle. Dans le département des Vosges, de Lamarche jusqu'au col des clochettes à Thuillières, sur 26 kilomètres, nous avons constaté sa présence par les moyens cités précédemment. Nous avons découverts sur les 11 territoires qu'elle traverse : 4 sites d'habitats gallo romains directement sur le bord

³ - Les Archives des départements Lorrains conservent la trace de ces constructions, pour la partie qui nous concerne les AD 88, possèdent entre autres des cartes dans la série 2 Fi qui prouvent sa naissance.

⁴ - Institut National de Recherche en Archéologie Préventive.

⁵ - Service Régional de l'Archéologie.

de la voie, de nombreux diverticules qui s'en séparent, d'autres voies qui la croisent et dénombré 22 microtoponymes qui sont des odonymes liés à sa présence.

Nous avons étudié sa structure sur un tronçon à Provenchères-les-Darney en exécutant un décapage et en mettant à nu les pavés sur lesquels les ornières étaient encore visibles.

À Lignéville, nous avons pu, grâce aux photos aériennes, constater que la carte IGN se trompait en qualifiant un chemin allant vers St Baslemont de « Voie Romaine », alors que celle-ci est dans les champs qui la bordent, se dirigeant vers une autre direction (même constat sur les cartes du XVIII^e siècle).

Il est probable que cette voie stratégique qui n'est mentionnée dans aucun texte antique, ait été construite par la VIII^e Légion Augusta, répondant ainsi à la mission qui lui a été confiée vers 80 de notre ère : protéger le pays à proximité des Limes, depuis sa ville de garnison Strasbourg jusqu'à Langres où sa présence est attestée, afin de veiller à la sécurité dans l'intérieur du pays⁶. Des découvertes d'artefacts datant de cette époque jalonnent l'itinéraire ; comme des monnaies romaines ou les cinq *compèdes*⁷ trouvées entre Lamarche et Frain.

Nous étions étonné de la voir en partie conservée sur le trajet Lamarche - col des Clochettes, alors qu'ensuite elle n'est plus visible jusqu'à Portieux, sinon détectable par les moyens décrits précédemment. La réponse est contenue dans l'usage qui en a été fait, alors que beaucoup de voies romaines secondaires étaient abandonnées, parce que leur itinéraire ne correspondait plus aux nouvelles exigences commerciales du Moyen Âge. Le tronçon Lamarche – Col des Clochettes est resté actif, car il permettait depuis Montigny-le-Roi, de relier la Champagne en passant par la forteresse de Lamarche aux trois villages enclavés en Lorraine, lorsque Blanche de Navarre en devint propriétaire en 1209⁸.

Une expérience révélatrice :

À force de prospecter, de visiter les chantiers où une voie romaine est fouillée, de communiquer avec les autres archéologues et de lire les différents rapports. On acquiert des connaissances, comme celle qui nous a été donné de vivre à Contrexéville :

La voie numéro 7, décrite par A. Fournier comme reliant La Neuveville-sous-Montfort à Nijon, qui était censée passer par Vittel, Mandres-sur-Vair, Outrancourt et Bulgnéville, fut matérialisée sur des plans, en repérant sur le terrain (a) des segments de chemins encore existants (b) des limites de territoire, en les reliant pour définir un tracé. Le résultat a donné un chemin sinueux qui ne correspond pas à la voie romaine rectiligne qui fut découverte à 500 mètres de là en 2000, à Contrexéville, lors des travaux de construction de la D 165, vers l'A31⁹. Ironie de l'histoire, le tronçon de voie dégagé sur 2 kilomètres, avait la même orientation qu'une partie de la nouvelle route qui emprunte une faible déclivité, belle exemple de la connaissance du terrain et de l'ingéniosité déployée pour franchir la pente relativement abrupte de la cuesta de l'infra lias qui prolonge les côtes de Moselle.

Nous avons prospecté un an auparavant le bois de Remivau où devaient se dérouler le chantier, nous y avons détecté la présence de cette voie : ce qui fut corroboré par la suite.

Rendons à Jules ce qui appartient à César : en l'occurrence la Voie Romaine, et rendons au duc Léopold l'une de ses Grandes Routes, qui n'est pas la seule en Lorraine, à être prise pour une voie romaine.

Gilbert SALVINI

Archéologue bénévole

Président du Cercle d'Études Locales de Contrexéville

⁶ - Elle s'est installée dans le camp de Mirebeau-sur-Béze (découvert récemment par avion), depuis son arrivée de Novéa (Bulgarie) pour lutter en 68-70 avec Vespasien contre Vitélius proclamé Empereur, puis pour réprimer la révolte de Sabinus. Elle reste près de 300 années dans l'Est de la Gaule avant de partir lutter contre les bretons (en Grande Bretagne).

⁷ - Décrites par H de Widranges dans le SAL de 1859, elles furent découvertes en 1828. Ce sont des entraves qui servaient à accoupler par les pieds les esclaves que les Romains employaient à leurs travaux publics.

⁸ - Jusqu'en 1789, les villages de Valleroy-le-Sec, Monthureux-le-Sec et Tuillières, en plein duché de Lorraine, dépendaient de la Champagne et par la suite de la France.

⁹ - Fouille INRAP de 2000, sous la direction de Karine Boucher.