

D'une discipline intellectuelle pour la recherche des voies romaines dans le Nord du Dauphiné

La voie romaine de Vienne à Chambéry, l'une des plus importantes de l'Empire, a fait l'objet de longues recherches effectuées par deux de nos membres, MM. le docteur Saunière et Pierre Saint Olive. Nous avons demandé à ceux-ci de nous exposer non pas le résultat de leurs travaux retenu par une autre revue scientifique, mais les méthodes d'investigations qu'ils ont employées. Nous croyons en effet qu'elles pourront élargir l'horizon intellectuel de nos lecteurs en leur montrant comment le rapprochement d'un grand nombre de faits, sans importance quand ils restent isolés, permet d'aboutir à des résultats proches de la certitude et comment il convient en même temps d'être prudent dans les conclusions que l'on peut en tirer.

Note de la Rédaction.

Au début des dernières pages de Marc Bloch, récemment publiées sous le titre : « *Réflexions pour un lecteur curieux de méthode* », on lit les lignes suivantes :

« ...Tout livre d'histoire digne de ce nom devrait comporter un chapitre... qui s'appellerait à peu près : *Comment puis-je savoir ce que je vais dire ? Je suis persuadé qu'à prendre connaissance de ces confessions, même les lecteurs qui ne sont pas du métier, éprouveraient un vrai plaisir intellectuel. Le spectacle de la recherche avec ses succès et ses traversés est rarement ennuyeux. C'est le tout-fait qui répand la glace et l'ennui... ».*

Il nous a semblé au moment où nous abordons la publication de notre commun travail sur la voie romaine de Vienne à Chambéry, lequel exigea plus de six ans de pérégrinations sur le terrain, de lectures de cartulaires, de recherches dans les archives, d'enquêtes hagiographiques ou toponymiques pendant nos loisirs, qu'il convenait, comme Marc Bloch nous y convie, de dire par quelle méthode nous avons abouti — ou du moins nous voulons l'espérer — à fixer sur une carte à grande échelle le tracé de cette voie antique.

Il est possible que, dans quelques années, telles inscriptions romaines surgissent du sol sous un heureux coup de pioche, qui démentiront nos déductions. Nous ne nous en attristerons pas,

n'ayant jamais eu d'autre but que d'accumuler autour de quelques rares certitudes un amas d'indices ou, si l'on veut, de probabilités pour nous permettre de serrer la vérité historique un peu plus fortement que nos prédécesseurs.

Dans un tel travail, le chemin de cette vérité se rapproche du but en divaguant à droite et à gauche à la façon d'une sinusoïde. Quoi d'étonnant ! Au cours des siècles, sur la vaste terre, une trace de quatre ou six mètres de large, fût-elle incrustée sur le sol dans le ciment romain, n'a guère plus d'importance et de solidité que le fil de la vierge qui flotte au gré de la brise sous les arbres de nos jardins.

Il importe cependant de connaître cette trace puisqu'elle a permis, avec quelques autres, de propager et de développer à travers la Gaule la civilisation méditerranéenne qu'aucune n'a jamais égalée. Il suffit de songer au sort du monde si une voie aussi aisée que la *Strata* romaine avait relié, dès l'aurore de notre ère, Rome et Milan et Ravenne aux civilisations de l'Inde et de la Chine. Seuls, quelques rares navires y parvinrent. On mesure ainsi l'importance de ces couches de gravier, de tuileaux brisés, d'argile, de pierres plates ou verticales que nous allons rechercher sur un tronçon, modeste certes, mais qui partagea avec deux ou trois autres cols alpins, le privilège de rester l'une des routes impériales de la Romanité et de la Chrétienté pendant dix-huit siècles.

**

L'ETUDE DE LA CARTE.

La recherche d'une voie romaine entre deux stations préablement connues doit débiter par une étude minutieuse de la carte d'Etat-Major.

Les premières éditions de ce beau travail, celles qui datent de la Monarchie de Juillet ou au plus tard du Second Empire seront préférées aux tirages récents. La gravure en est plus franche, plus fine. Elle ne comporte pas l'encombrement des chemins vicinaux, des routes, des chemins de fer qui ont été créés depuis le milieu du XIX^e siècle. Des chemins ruraux aujourd'hui délaissés pour des voies plus larges, y subsistent.

Parmi eux, le tracé romain se dissimule souvent. Mais à la différence de ceux qui relient par des lignes sinueuses les hameaux et les écarts au centre du village, celui-ci néglige souvent les agglomérations et se prolonge en ligne rectiligne, sinon dans le détail au moins par l'allure générale vers des localités qui furent et qui sont peut-être encore importantes. Il cache les restes de la route qui reliait *civitates, pagi et vici*. En règle générale, il filait droit vers son but et négligeait les clairières défrichées qui sont à l'origine des villages.

Qu'on n'aille pas croire cependant que tout tracé romain nécessairement rectiligne. Les cols et les gués furent de tout temps des points de passage obligatoires. Les Ligures, les Gaulois et leurs prédécesseurs les ont connus. Ils ont couvert notre pays

d'un quadrillage de pistes solides. Mais en principe leur système routier n'a été conçu qu'en raison de l'intérêt local. C'est pourquoi la carte peut offrir plusieurs itinéraires valables. Elle fait apparaître au moins trois itinéraires plausibles entre Vienne et Bourgoin. Ce travail préalable de la carte permettra d'établir une sélection et de préciser les tracés qui devront être visités. Un choix s'impose.

De même que l'archéologue mal averti croit se trouver en présence d'un camp romain alors que les positions fortifiées qu'il a décelées sont des oppidums ligures ou gaulois ou bien des refuges de défense aménagés et occupés pendant les siècles de la grande barbarie (v^e au ix^e siècle) et ne peuvent être attribuées dans notre région aux légions du Haut Empire puisque la quasi totalité des armées romaines était sur les frontières du Rhin et du Danube, de même il sera indispensable de définir autant que possible l'âge de la route retrouvée. La sagesse conseille de s'en tenir tout d'abord à des qualificatifs modestes : voie ancienne, voie très ancienne, sans rechercher une précision illusoire.

Nous ne retirerons donc de cette lecture de la carte qu'une méthode de dégrossissement et un préjugé favorable. Rien d'autre ! Ce serait folie de s'en tenir à ce travail de cabinet. L'œuvre romaine existe. Il faut la retrouver sur place avant d'affirmer.

C'est pourquoi l'intérêt de l'enquête sur le terrain domine toute la recherche.

L'ŒUVRE ROMAINE.

Si les ingénieurs des Ponts et Chaussées ou des voies ferrées, les architectes, les entrepreneurs qui ont creusé le sol de France depuis cinquante ans, avaient consigné chaque fois les points où ils rencontrèrent l'indestructible matériau de la voie romaine l'établissement de la carte de la circulation pendant les deux premiers siècles serait aisé ! Ce fut en général leur moindre souci.

Le paysan, dans le cadre de ses champs, de ses prés et de ses vignes surtout, a une connaissance plus exacte du problème qui nous préoccupe.

Pour lui, en effet, chaque pierre prend un sens dès qu'elle a été apportée et diffère de celles de son terroir. Sous le sillon de sa charrue, il pressent les strates imperméables, à l'eau et aux racines. La teinte et le développement de la végétation lui sont un sûr garant de la demi-stérilité du ruban routier.

De lui encore nous apprendrons que telle zone plane de la carte, dont la traversée semble aisée, est parfois noyée au gré des saisons sous des inondations pluviales quand le vent du sud-ouest accumule ses nuées sur les communes avoisinantes et transforme en fougueux torrents les ruisselets débonnaires qui drainent les plateaux. Ou bien que tel fond de vallée séducteur est un demi-marais boisé au sol gorgé d'eau, ce que les Gaulois nommaient un *voberos*, ce que le cadastre appelle encore un *vavrd* ou un *var*,

bien que ce mot devenu nom propre ait perdu tout sens dans le langage courant.

Autant que nous, mieux que nous, les Romains ont su choisir l'assiette de leurs routes. S'ils ont voulu la voie en hauteur, sur plateaux, voire même de col en col sur sommets, s'ils ont évité en toute occasion le fond de la vallée, la plaine boisée, la tourbière incertaine, s'ils n'ont pas hésité devant les dénivellations en raçon de la solidité de leur œuvre, c'est parce qu'ils la voulaient à l'abri de l'ennemi de la route : l'eau, l'eau fluante ou stagnante, l'eau qui se condense sur les feuilles ou suinte à travers les marais, parce que l'eau qui favorise la végétation et qui délite les roches les plus dures sous l'action du gel, n'accordait qu'une durée aléatoire à ce travail qu'ils voulaient indestructible.

Entre deux ou trois tracés possibles, le plus sec mérite l'étude la plus attentive. Il y a de fortes chances pour qu'il ait fixé le choix définitif des Romains.

Tel n'est pas le souci principal de nos ingénieurs actuels. Ils construisent léger. Ils évitent l'effort, recherchent les plus faibles dénivellations, les pentes les plus douces, les mieux équilibrées. Ils ont le souci de notre fatigue. Les consignes de l'Empire étaient plus rudes. Plus sages aussi ! Nous constatons que ses tracés sont mieux établis, sur des terrains moins sujets aux intempéries saisonnières ou inattendues que ne le sont nos routes nationales ! Par un curieux retour de la civilisation, ces tracés seraient éminemment favorables à l'établissement des autostrades. C'est dire qu'ils vont droit au but, sans souci de l'intérêt local. C'est pourquoi ils ont survécu jusqu'à la fin du xviii^e siècle, tant que les intérêts locaux n'ont pas élevé fortement la voix.

Cette œuvre est conçue selon des directives que Vitruve, Siculus Flaccus, les Gromatici nous ont conservées. Nous les supposerons connues du lecteur. A défaut, il lui suffira de se reporter au *Manuel d'Archéologie gallo-romaine — Archéologie du sol*, d'Albert Grenier. Cet ouvrage fut notre bréviaire. Il nous a souvent guidés, jamais déçus.

Ces directives furent interprétées par les administrateurs des *civitates* et des *pagi* en fonction de leurs ressources locales variables selon les formations géologiques sur lesquelles les routes devaient être établies.

C'est pourquoi il faut se garder d'enfermer notre travail de recherches dans un cadre rigide, conçu *a priori*. Le sol, le climat, les obstacles naturels imposent des obligations qu'aucune administration, fût-elle romaine, n'est en droit de négliger. Ce sol, ce climat, ces obstacles n'ont guère varié. Nos méthodes de réalisation seules ont changé. Nous en ferons abstraction. Nous garderons les yeux ouverts en suivant les tracés définis sur la carte et nous chercherons à retrouver sous le décor actuel, le visage ancien de ce sol plus agreste, plus forestier, moins drainé, plus livré à la toute puissance des forces naturelles.

Quand nous aurons créé en nous-mêmes cet état d'esprit qui dominera notre recherche, il nous sera permis d'accéder aux documents d'archives et aux reliques du passé.

LA QUÊTE SUR LE TERRAIN.

Muni de ces consignes, l'archéologue qui prospecte les campagnes du nord du Dauphiné en quête de ces routes préhistoriques, gauloises ou gallo-romaines, n'aborde pas une tâche aisée.

Dans nos boues glaciaires sablonno-siliceuses qui s'égouttent vite et constituent par elles-mêmes une sorte de *rudus* sommaire, il ne paraît pas indispensable d'assurer la solidité de la chaussée par des lits de pierres plates (*statumen*) ou même par des fossés d'écoulement. L'argile imperméable est rare. Jamais, quel que soit le temps, le laboureur ne s'enlise dans son champ. Le sol n'est pas une éponge, mais une passoire. Cette passoire, les Romains l'ont étudiée soigneusement et ils en ont tiré parti.

Il ne leur a pas échappé que, dans nos vallons glaciaires, les ruisseaux s'infiltraient, se perdaient dans les couches superposées de gravier, formaient des résurgences en aval à l'affleurement des bancs marneux ou mollassiques imperméables et descendaient ainsi jusqu'au marais par des cours partiellement souterrains. Nous verrons l'usage qu'ils ont fait de ces sortes de ponts naturels pour l'assiette de leur route.

Sur ce terrain sec ou facilement séchable, ils ne paraissent pas avoir fait un large usage du hérisson. La pierre clivable fait défaut. Sur le parcours de Vienne au Guiers, on ne la trouve guère qu'au voisinage de Saint-Alban-de-Roche. Mais le caillou roulé abonde. Il est probable que, dans ces parages, la route devait être de la catégorie *glarea strata*, faite d'une ample couche de ces cailloux et de gravillons plus ou moins agglomérants, analogue à nos voies modernes.

Supposons d'ailleurs que les administrations des *civitates* et des *pagi* aient consenti aux frais de transport onéreux d'un *statumen*, renforcé ou non, de pavés noyés dans le sous-sol, nous aurions peu de chances de retrouver ces blocs en place. Dans notre région, la pierre de taille dure a toujours été recherchée et réservée aux seuils, aux linteaux, aux chaînes d'angle, aux jambes de force. Comme toute dalle doit venir de l'Île-Crémieu ou du Bugey, les riverains de la route ont dû se servir sans scrupule dès que la surveillance du *cursus* eut cessé. Aussi bien les blocs de choix ne sont-ils pas rares dans nos murs. Comment s'étonner de l'absence quasi-totale des milliaires ? Il n'était pas de meilleur rouleau pour les emblavures.

Il n'y a pas lieu d'accorder une importance capitale à la technique de la construction décrite par Vitruve. Albert Grenier nous dit :

« Ce que l'on peut remarquer, c'est l'adaptation de la construction de la route à la nature du terrain qu'elle traverse ; c'est aussi l'usage à peu près constant des matériaux divers fournis par la région même : règle de bon sens et d'économie qui s'écarte le plus souvent du canon... ».

Le hérisson caractéristique, nous ne le retrouverons qu'en abordant les montagnes de Savoie. Il nous faut chercher d'autres vestiges apparents.

**

LA VOIE MORIBONDE.

Lorsqu'on parcourt nos campagnes du Viennois et de la Terre de la Tour, on est étonné de rencontrer tels chemins de largeur respectable, quatre, six ou sept mètres, à peu près inutilisés, non seulement pour les communications à grande distance, mais encore pour le trafic local.

Ils se traînent pendant quelques kilomètres sous des châtaigniers énormes, des frênes recépés, des chênes centenaires, entre des aubépins noueux et enlacés de ronces. Puis ils disparaissent en une sente à peine frayée sur un pré ou sous les labours d'une culture. Un peu plus loin, on les retrouve d'une égale largeur et ils poursuivent d'une ligne discontinue, mais obstinée, un point de l'horizon qu'ils n'atteindront pas. Le radier de cailloux est plus ou moins mousseux. Les graminées ne les envahissent pas. Mais des légumineuses sauvages, trèfle blanc ou lotier, poussent leurs profondes racines à travers la pierraille.

Le cantonnier les ignore de parti pris. Aucun des riverains ne réclame leur entretien pour la sortie des récoltes, car ils ne sont pas défoncés. Ils font preuve d'une résistance extraordinaire aux agents atmosphériques, aux neiges, aux trombes de pluie, voire à l'humus formé par la chute des feuilles si propice à l'enracinement de certaines essences forestières.

De toute évidence, leur établissement a nécessité des travaux importants, toujours visibles, tranchées profondes, charrois de gravier, travers-banc dans le talus d'une pente. Le volume des matériaux remués est en disparité totale avec leur utilité présente. D'utilité, ils n'en ont guère. Ils sont quasi abandonnés. Mais ils existent et rendent témoignage d'un temps où ils furent les grandes artères de l'Etat. Souvent même ils ont un nom de baptême : la Voie Royale, la Voie des Mulets, le chemin des Nourrices, la route de Saint-Jacques... Mais ces noms n'évoquent plus rien aux oreilles de la masse.

Sur leurs bords, de vieilles croix qui ont succédé quelquefois à des milliaires attestent leur vétusté et jalonnent d'une note mélancolique les funérailles de leur circulation. Parfois la croix ne subsiste que par un nom cadastral ou dans la mémoire des voisins. De loin en loin, une demeure décrépie au toit mousseux — c'est le lieu d'élection des toits de chaume — monte une garde inutile. La vie rurale s'en écarte. Le vieux chemin trop large s'allonge sans destination apparente dans un paysage où il ne joue aucun rôle.

Et voici que, sur sol découvert, il s'étrécit à l'extrême. A travers les prés, ce n'est plus qu'un sentier à pas selon le terme local. En plein bois, il conserve sa largeur, mais il devient la proie du taillis.

Il ne faut guère plus d'un siècle pour faire disparaître les apparences d'une route. Nous en avons trouvé la preuve chez l'un de nous.

Une voie très ancienne, peut-être gallo-romaine, certainement antérieure au xiii^e siècle, relie à la voie romaine ce qui fut sans doute une villa et à coup sûr, un châtelard du Bas-Empire. Elle descend à travers un bois et un pré orientés au levant, à l'abri des grands orages de l'ouest et du sud. Elle est constituée par un fort radier de cailloux roulés *pas moindre que celui qui peut remplir la main d'un homme*, ainsi que Vitruve l'exige. En 1782, Guettard la parcourt et la signale dans la Description générale de la France : son identification ne laisse aucun doute. Au milieu du xviii^e siècle elle desservait des prés et des vignes. Vers 1833, un nouveau chemin en pente plus douce lui est substitué. Elle ne conserve que son emploi strictement agricole à la manière d'un chemin de terre. En 1890, elle porte encore des chars de foin de deux tonnes et les lourdes charrettes emplies des bennes de raisin. Puis les vignes sont arrachées. Les prés se muent en pâtures. Tout roulage disparaît. Résultat : en 1950, le chemin n'a plus qu'une largeur d'un mètre dans la pâture. Seule la rupture de pente du coteau permet de le distinguer. Dans le bois, la largeur initiale a persisté ; mais le taillis de frêne, de charme et de noisetier a recouvert la sole. Soixante-dix ans d'abandon ont suffi pour transformer l'aspect des lieux.

Quel que soit le destin de ces très vieux chemins, qu'ils aient gardé l'apparence de la vie ou disparu sous l'action des saisons aux renouvellements éternels, ce ne sont plus que des vestiges saturés de poésie, prisés des âmes romantiques, dédaignés par les indigènes en raison de leur inutilité.

Et précisément cette inutilité actuelle comparée à l'ampleur des travaux qui furent nécessaires constitue leur caractère le plus accusé ! L'archéologue, s'il est un peu poète, y entend la cadence du pas des légions. Mais la poésie ne suffit pas : il peut affirmer qu'il est en présence d'un très ancien chemin. La preuve romaine, il doit la chercher ailleurs. Il a acquis du moins une sérieuse probabilité qui vient corroborer l'étude de la carte surtout — notons le par avance — si le chemin se trouve coïncider avec les limites de deux bans communaux. Et chez nous le cas est fréquent.

Cette quête active ne saurait se borner au parcours de ces voies défuntes. Il nous faut reconnaître l'aspect des lieux et restituer par la pensée les configurations du paysage antique, ce qui fut marais ou forêt ou plage de débordement d'un torrent aujourd'hui endigué, drainé, défriché par l'inlassable labeur des générations rurales. Ou encore les arêtes rocheuses dont seul, l'explosif est venu à bout, les lieux dangereux et propices aux chutes de rochers et aux embuscades que les peuples alpins ne ménageaient pas à leurs envahisseurs romains.

Nous serons ainsi amenés à couvrir la carte d'une série de zones interdites qu'il conviendra d'éviter dans la mesure du possible. Nous devons les considérer comme des pôles de répulsion, saut à vérifier par la suite si ces conclusions prématurées concordent avec les autres données de la recherche.

C'est ainsi que, sur le trajet de Vienne à Chambéry, nous avons frappé d'un préjugé défavorable, au sortir de Vienne, la zone d'épandage de la Véga et du torrent de Saint-Oblas, les terres qui furent la grande forêt de Chanoz, aujourd'hui encore peu habitées, quoique mises en culture depuis le xvii^e siècle ; puis, au-delà de Bourgoin, les divagations marécageuses de la Bourbre dans le fond de la vallée, celles de la Bièvre, autour d'Aoste, le cône de déjection du Guiers à sa sortie des roches mollassiques de Romagnieu, la traversée éventuelle des instables épaulements qui ravinent le Petit-Bugey entre Novalaise et Yenne, les gorges de Chailles barrées par des éperons calcaires qui ne furent franchis qu'au xvii^e siècle et la haute vallée marécageuse de l'Hyères où les véhicules se perdaient encore dans la fange à la même époque.

Selon le canon de Vitruve, les voies romaines étaient droites. Elles ne s'infléchissaient guère que pour la correction des inévitables erreurs de visée. Cette règle ne peut être contestée dans les pays de plaine. Nous ne croyons pas cependant qu'elle doive être érigée en dogme, surtout dans les pays de forte pente. Il semble certain que les Romains ont dévié le parcours quand l'obstacle intéressait, ne fût-ce qu'à longue échéance, la solidité de leur œuvre. Deux berges solides d'un ruisseau qui supportent quelques poutres et un tablier, sont préférables au pré humide ou à la plage de cailloux sur lesquels il s'étale. Ils recherchent le franchissement de ce menu obstacle sur l'un des versants naturels où l'eau s'encaisse dans une anfractuosité de la roche tendre et s'écoule, suivant un vieux terme local par un *boutey*, c'est-à-dire par une fente ou un trou, par une bonde.

Cette recherche de l'assise solide ne va pas sans légers détours reconnaissables à l'échelle de la carte d'Etat-Major et mieux encore, sur le cadastre. Mais l'orientation générale de la route reste immuable. Un tracé tel que celui de la voie ferrée de Lyon à Grenoble avec ses détours vers Saint-André-le-Gua, Rives, Voiron, eût été pour eux inconcevable. On peut affirmer que le tracé romain est le plus court chemin d'un point à un autre, sinon sur le sol, du moins dans le temps.

**

LES DOCUMENTS DE LA ROUTE.

Il nous faut maintenant revenir un peu en arrière. Notre recherche serait vaine trop souvent si nous devions nous borner à une simple inspection des chemins. Il nous faut voir tout ce qui est à voir, mais aussi connaître d'avance tout ce qui peut être vu et, autant que possible, juger sur pièces.

Or, nous pouvons classer les pièces en quatre dossiers.

Notre attention va d'abord à la route elle-même lorsqu'il est possible de la retrouver. Ce serait une erreur de croire qu'elle coïncide même en plaine, surtout en plaine, avec le tracé de nos grandes routes. Les parcours se sont peu à peu déplacés durant le haut Moyen Age quand les besoins locaux ont pris le pas

sur les nécessités impériales et quand les charrois plus actifs ont dégradé et finalement effacé ces voies antiques que nul ne réparerait plus.

Presque toujours, dans notre région, elles sont enterrées sous deux ou cinq pieds d'alluvions-pluviales, d'apports éoliens ou de débris accumulés par les civilisations successives. Elles ne se révèlent guère que lors du creusement d'une fosse, d'une tranchée, d'une cave ou, plus rarement, dans le minage d'une vigne ou la plantation d'un arbre fruitier.

Dans la montagne, la cohésion du hérisson, lavé par la fonte des neiges résiste mieux à la dégradation du sol ou à l'usure des passants. On le retrouve à nu.

C'est un accident heureux, mais isolé, que de mettre la main sur un milliaire en place. Une rapide mesure cartographique permet alors de fixer avec une approximation suffisante les emplacements des milliaires suivants. Ainsi qu'Albert Grenier l'a remarqué, il n'est pas rare d'y retrouver une croix — ou même le nom seul de la croix disparue à son tour — quand cet emplacement coïncide avec une croisée de chemins. Mais il faut se défier des milliaires déplacés : « le transport en lieu sûr » risque d'être funeste aux études ultérieures.

Toute traversée d'un cours d'eau mérite une enquête sérieuse, surtout au voisinage des gués. Il est malaisé de reconnaître les gués empierrés dont les primitifs, les Gaulois et les Romains firent grand usage. Seules les saisons de sécheresse extrême permettent un tel travail, surtout dans les Alpes. Rien de plus favorable qu'un hiver ensoleillé pendant lequel un anticyclone du nord-est persiste longuement ! L'expérience nous a prouvé que conformément aux normes archéologiques, les ruines des ponts romains ne sont pas éloignées des gués.

Quant aux *mansiones* et aux *mutationes*, il faudra presque toujours s'estimer heureux si l'on parvient à mettre la main sur quelques débris de tuileau ou de ciment romains. Nous ne considérerons ces restes que comme indices à peu près dépourvus de valeur par eux-mêmes à défaut d'un héritage onomastique assuré.

En effet, il ne faut pas confondre la route elle-même avec les produits d'une civilisation effondrée. Cette civilisation a usé de la route pendant de longs siècles. Elle ne lui est pas antérieure. La route de Vienne au Petit-Saint-Bernard a certainement fait partie du grand programme de circulation fixé par Agrippa vers 19 avant Jésus-Christ. Elle date tout autant de la fin de l'ère gauloise que du début de l'ère impériale. Avec les routes du Mont-Genèvre et du littoral ligure, elle est l'une des trois voies qui permirent, non pas l'occupation, mais l'administration des Gauls. Avec elles, par elles, l'ossature de la civilisation romaine s'établit à travers les Alpes. Nous ne devons pas tenir les trouvailles que nous pourrions faire dans leur voisinage pour des tests de leur existence. Ces trouvailles, la plupart de nos villages du nord du Dauphiné en offrent, sauf dans la zone des Terres Froides. Elles fournissent des objets postérieurs

à la création de la voie. Il faut éviter de prendre la conséquence pour la cause.

Il va sans dire que nous les relaterons cependant quand nous les rencontrerons au passage. Il n'est jamais inutile d'essayer de les sauver de l'oubli. Mais nous ne céderons pas à la solution de facilité qui consiste à y voir une preuve de l'existence de la voie. A peine un indice et bien faible.

Mais si, au-delà de la voie consulaire, nous recherchons l'ensemble du réseau routier sous toutes ses formes, *via, iter, actus*, il nous sera peut-être permis de regarder ces menus débris comme la signature des générations de la prospérité romaine.

En second lieu, nous compulserez tous les documents fournis par la littérature archéologique et médiévale.

Dans la présente recherche, la Table de Peutinger, l'Itinéraire des Antonins, la Cosmographie du Ravennate fournissent un jalonnement solide, quoique de valeur inégale. Vienne ou Bienna, Bergisium ou Birgusia, Augustum, Lemencum s'identifient sans erreur possible avec Vienne, Bourgoin, Aoste, Chambéry. Il n'en va pas de même du trop célèbre Labisco, sur lequel les générations d'érudits ont pâli. Personne n'a fourni jusqu'à ce jour une hypothèse satisfaisante. Nous n'avons pas mieux réussi.

L'importance de la voie consulaire pour l'assise du cadastre d'Auguste n'est plus à démontrer. Aujourd'hui, comme aux premiers siècles, elle est souvent une limite entre nos bans communaux après avoir servi de confins aux domaines des grands propriétaires gallo-romains. Elle traverse rarement nos agglomérations villageoises. De Bourgoin à Aoste, elle ne frôle que le village de Cessieu parce qu'aucun autre emplacement n'était possible entre le talus de la colline viticole et le marais de la Bourbre, aujourd'hui asséché.

Il nous arrivera de voir la limite des bans communaux s'éloigner de la voie parce qu'un acte de partage survenu, après décès au Moyen Âge, aura transporté à quelque distance les bornes d'une juridiction seigneuriale afin de respecter les droits des copartageants.

Nous retiendrons encore un certain nombre de mentions de la voie, la *strata* = l'Étra, que nous trouvons dans les chartes du haut Moyen Âge, dans les cartulaires des églises, dans les actes de vente, d'échange, de partage qui décrivent les domaines et précisent le lieu de passage public qui les traversent ou qui les bornent.

Nous noterons les très vieux châteaux, les châtelards, les bourgs (ce terme étant entendu dans son sens étymologique : *burgum* = petit édifice fortifié, poste de police impériale). Les uns et les autres constituent pendant le Bas-Empire des lieux de surveillance occupés par les auxiliaires barbares à la solde de l'Empire. Plus tard, pendant l'anarchie mérovingienne et carolingienne, ils tomberont entre les mains de la caste militaire qui monnera la protection de la voie.

Nous y ajouterons les organismes de secours : les hôpitaux,

les maladières, les ladrières. Ils se comptent par dizaines. Pilot de Thorey dénombre cinquante-deux maladières dans l'Isère et vingt-deux hôpitaux. Selon la thèse de Guigues, ils jalonnent les voies antiques. Soit ! mais il serait déraisonnable d'oublier que, parmi eux, beaucoup sont l'œuvre de la chrétienté. Leur prolifération indique qu'ils servaient d'asiles sur les routes de toute importance. Lieux de passage, incontestablement ! étapes des routes impériales et des modestes voies locales, certainement.

Les premiers siècles du christianisme nous ont laissé des églises et des chapelles placés sous le vocable des saints de la décadence impériale et de la dynastie mérovingienne. L'église nouvellement fondée était presque toujours établie soit au voisinage immédiat de la demeure noble, soit au bord de la route. Celles qui sont sous les patronages de Saint Pierre, Saint Clair, Saint Germain doivent attirer l'attention. Faut-il en dire autant des lieux consacrés à Saint Martin ? La vogue de l'apôtre des Gaules fut telle, un si grand nombre d'oratoires lui furent dédiés qu'on hésite à lier dans notre région une voie à son nom. On peut dire que dans le tiers des communes du nord du Dauphiné, il existe un édifice, un mas, une terre gratifiés de ce toponyme. Je sais bien qu'il s'agit souvent d'une terre donnée par testament à la chapelle de Saint-Martin existant dans une église paroissiale. C'est pourquoi il serait dangereux de généraliser.

Qui sait si la géographie de tous nos chemins ne trouverait pas grand profit à reporter sur la carte leurs emplacements en les joignant aux maladières et aux hôpitaux ?...

Si nous poussons l'enquête plus loin, nous formerons un quatrième dossier dans lequel nous consignerons les données toponymiques relevées sur les parcours présumés. Il faudra dépouiller les cadastres communaux. Il faudra aussi interroger les habitants, car le cadastre ne contient pas la moitié des noms familiers aux cultivateurs. On n'exagère à peine, en disant que chaque terre a son nom usuel que, seuls, les propriétaire et ses voisins connaissent. Il vient cependant du fond des âges, plus immuable que les noms de nos villes soumis à maintes reprises aux jeux de la politique.

Mais ici la prudence est de règle. L'onomastique, science exacte ou qui se veut telle, n'est séparée de la fantaisie ailée que par une barrière fragile qui se franchit aisément. Nous sommes dans la Province Romaine qui fut plus tard la Narbonnaise, compte tenu des enclaves de la Lyonnaise et de la cité de Belley. Notre région devait par la suite être le noyau de la langue franco-provençale. Les toponymes d'origine latine sont en majorité. Nous soupçonnons parfois tel radical celtique voire indo-européen. Romain, gaulois, ligure ou antérieur, le sens de ces noms devenus propres évoquait tel ou tel accident du chemin, tel ou tel propriétaire local. Aucun n'était le jeu du hasard. Mais nous sommes inaptes, ou peu s'en faut, à ce travail de cryptographie. Le sens a cessé d'être perçu depuis l'époque burgonde, lorsque le nom commun originel s'est cristallisé en une langue où nul ne pouvait plus reconnaître quelque élément d'une culture antérieure

en voie de disparition. L'onomastique, en l'absence de toute certitude, est une liqueur à déguster à petite dose : elle fournit des hypothèses, mais des hypothèses dont on ne saurait méconnaître l'utilité. A vouloir la mêler à tout breuvage — j'allais dire : à la mettre à toute sauce — on joue un jeu enfantin.

L'excès d'imagination dans l'interprétation des toponymes n'est pas le seul danger qui nous guette. A maintes reprises, nous avons constaté le déplacement de ces toponymes. Bergusium est descendu de sa montagne dès que les Romains s'établirent à son pied. Faverges a quitté avant le XII^e siècle la petite forge au fond du vallon pour grimper à cent mètres plus haut sur le plateau. Au XIX^e siècle, il s'est substitué à Saint-Barthélemy.

Pendant le XIX^e siècle encore, St-Clair-de-la-Tour s'est légalement déplacé de quatre kilomètres. Nul ne le cherche aujourd'hui sur le cimetière qui domine la ville de la Tour-du-Pin. On conçoit à quel point les efforts de l'étymologiste peuvent être infructueux s'il s'obstine à adapter ses déductions onomastiques au paysage actuel. Il lui faut compter avant tout sur les données de l'archéologie qui peuvent incliner jusqu'au vraisemblable la balance incertaine de sa science auxiliaire.

**

CONCLUSION.

Notre recherche se résout en somme en un calcul de probabilités. L'histoire ne peut dédaigner une discipline dont les mathématiques se contentent.

Lorsque la probabilité n'atteint pas un coefficient élevé, nous nous refusons à prolonger sur notre carte le trait plein du tracé que nous considérons comme le plus logique. Nous connaissons le pays, vallon par vallon. Nous avons parcouru maintes fois les divers tracés que nous pouvions proposer. Nous espérons pouvoir caler le fléau de la bascule, non seulement jusqu'à la vraisemblance, mais jusqu'à la certitude. Pour autant que la sagesse humaine peut y atteindre !...

Et sans l'avoir voulu ni recherché, nous sommes amenés à conclure dans les termes par lesquels Roupnel, ce poète de l'archéologie, décrivait avec une étonnante puissance de suggestion, la destinée de l'œuvre d'Agrippa :

« Les indestructibles routes des Romains sont depuis long-
« temps de stériles solitudes. L'homme des temps chrétiens n'en
« a rien pu faire. Pendant trois siècles les légions ont circulé
« sur elles. Mais les laborieuses générations n'ont jamais suivi
« le pas du soldat. Et la plupart de ces voies autoritaires qui
« traversaient l'Empire, sont aujourd'hui au fond des forêts,
« la ruine de pierre et la sente solitaire où l'équivoque rô-
« deur, loin des hommes et de leur surveillance, chemine en
« épiant ».

P. Saint Olive, Dr Joseph Saunier.