Zeitschrift: Museum Helveticum : schweizerische Zeitschrift für klassische Altertumswissenschaft = Revue suisse pour l'étude de l'antiquité classique = Rivista svizzera di filologia classica

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Altertumswissenschaft

Band: 44 (1987)

Heft: 1

Artikel: Le nouveau Corpus des miliaires (CIL XVII 2) vu de Genève : routes et miliaires du bassin lémanique

Autor: Berchem, Denis van

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-34272

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Le nouveau Corpus des milliaires (CIL XVII 2) vu de Genève

Routes et milliaires du bassin lémanique

Par Denis van Berchem, Genève

Tous ceux qui connaissent la place qu'occupe dans nos travaux le Corpus Inscriptionum Latinarum auront accueilli avec grand intérêt la sortie du fascicule XVII 2, premier à paraître du futur recueil des milliaires de l'Empire romain[1]. On sait qu'au départ et selon des directives élaborées par Th. Mommsen[2], les éditeurs du Corpus se sont décidés pour une distribution des inscriptions sur une base géographique; les milliaires alors connus ont donc été répartis entre les différents volumes, où ils constituent, sous le titre *Viae publicae,* un chapitre à part. Une formule nouvelle a prévalu, dès 1936, avec la publication par H. Nesselhauf du tome XVI contenant les diplômes militaires. Déjà avancée par Mommsen et par Hirschfeld, l'idée d'une présentation systématique des milliaires était dans l'air. H. U. Instinsky fut le premier à s'y attaquer mais, absorbé bientôt par d'autres tâches, il en céda la responsabilité, dès 1960, au titulaire de la chaire d'histoire ancienne de l'Université de Berne, G. Walser[3]. S'étant assuré de l'appui financier du Fonds national suisse de la recherche scientifique, Walser élabora un plan de travail et s'appliqua à recruter des collaborateurs, au sein de son propre séminaire, d'abord[4], puis, au fur et à mesure qu'il mesura mieux l'ampleur et la complexité de l'entreprise, dans tous les pays intéressés. C'est le premier résultat d'efforts assidus, de voyages et de correspondances que nous sommes maintenant en mesure d'apprécier.

*

Un premier devoir consistait à mettre sur fiches tous les milliaires déjà publiés dans les précédents volumes du Corpus ou dans des ouvrages et des périodiques plus récents, en y adjoignant d'éventuels inédits. Ensuite il conve-

1 *Miliaria provinciarum Narbonnensis Galliarum Germaniarum,* ed. G. Walser (Berlin/New York 1986).

2 *Über Plan und Ausführung eines Corpus Inscriptionum Latinarum (Januar 1847),* dans A. Harnack, Geschichte der königl. preuss. Akademie der Wissenschaften zu Berlin II (Berlin 1900) 522, n° 216. Sur les laborieux débats qui ont précédé, au sein de l'Académie, l'octroi des premiers crédits, ibid. I 900sqq.

3 Dans une lettre personnelle du 27. 11. 1967, le professeur J. Irmscher, Directeur de l'Institut des antiquités grecques et romaines de l'Académie des Sciences de Berlin, a retracé pour moi les étapes préliminaires de l'histoire du recueil des milliaires, patronné dès l'origine par cette académie.

4 Notamment H. Herzig, L. Hollenstein, I. König, Th. Pekary, R. Thomann et d'autres.

nait d'en réviser la lecture, dans la mesure où ils sont encore accessibles, et d'en fixer l'image. On sait qu'en raison de la forme habituellement cylindrique du milliaire, si l'inscription se laisse aisément mesurer, elle se prête mal à la photographie. Tirant parti d'expériences faites en Angleterre, Walser et son école ont recouru au calque; appliquant sur la pierre une feuille de papier transparent, ils y tracent au crayon feutré les traits qu'ils discernent à sa surface. La figure qui en résulte n'est certes pas exempte d'interprétation subjective (elle ne contient que ce que l'exécutant a cru pouvoir lire), mais du moins donne-t-elle de l'inscription une image plus fidèle que ne le permettaient les caractères conventionnels dont ont usé jusqu'ici les éditeurs du CIL. Walser eut mainte occasion de défendre son procédé[5], qui a fait l'objet de critiques, et je ne m'y arrêterai pas ici, pas plus qu'au lemma qui accompagne chaque milliaire dans le fascicule paru et sur lequel il s'explique dans sa préface.

En revanche, il vaut la peine de s'interroger sur l'agencement des milliaires à l'intérieur du recueil, Walser n'ayant, à ma connaissance, formulé nulle part les principes dont il s'est inspiré à cet égard. La solution idéale consisterait à les inscrire sur la carte à leur emplacement primitif, ce qui ferait reconnaître le tracé des routes qu'ils jalonnaient. Mais on sait que la plupart des milliaires n'ont pas été retrouvés in situ; remployés au cours du temps comme ornement architectural ou simple matériel de construction, ils ont été transportés à des distances très variables. On comprend dès lors le souci de leurs éditeurs de déterminer leur provenance et de les présenter dans un ordre correspondant à leur échelonnement probable le long d'une route connue par ailleurs. D'où le recours aux documents itinéraires qui nous viennent de l'antiquité. C'est l'exemple qu'ont donné Th. Mommsen, O. Hirschfeld et A. von Domaszewski, en publiant les milliaires de Narbonnaise dans le tome XII du CIL (1888), ceux des trois Gaules et des deux Germanies dans le tome XIII 2, 2 (1907). G. Walser les a très naturellement suivis, en regroupant dans le tome XVII 2, consacré aux mêmes provinces, les milliaires déjà connus de ses prédécesseurs et tous ceux qui ont été découverts depuis le début de notre siècle. Mais il faut bien voir que ce mode de faire ne va pas sans une part d'arbitraire et qu'il risque d'induire en erreur le chercheur non prévenu.

En effet, quels sont les itinéraires anciens dont nous disposons? Principalement la Table de Peutinger et l'Itinéraire Antonin[6]. La première est seule à prétendre donner une vue systématique du réseau routier de l'Empire; le second est une compilation de trajets plus ou moins longs d'une ville à l'autre dont la motivation nous échappe (leur tracé comporte souvent de singuliers détours) et qui pourraient avoir été accomplis à une occasion particulière par

5 Par exemple au Ve Congrès international d'épigraphie grecque et latine (Cambridge 1967) *Acta* 437sqq.

6 Pour un état récent des questions qui se posent à leur sujet, voir R. Chevallier, *Les voies romaines* (Paris 1972) 23sqq.

un corps de troupe ou par l'empereur[7]. Les deux documents, qui se recoupent partiellement, ne sont pas antérieurs au IIIe siècle et même à la fin du IIIe. S'y ajoutent, pour la Gaule, l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem et quelques fragments épigraphiques, les gobelets de Vicarello, les milliaires d'Autun (CIL XVII 2, 490), de Tongres (ibid. 675) et de Junglister (ibid. 676). Combinés les uns avec les autres, ces documents ne suffisent pas à reconstituer une carte complète des voies romaines. Diverses routes, bien qu'attestées par des traces de chaussée ou des ouvrages d'art et parfois pourvues de milliaires, n'y figurent pas. Les premiers éditeurs du Corpus n'en ont pas moins recouru à cette grille pour ordonner leurs milliaires, mais ils en ont usé avec prudence; même si les limites de province ou de cité ont été volontairement ignorées, les trajets retenus ne sont jamais très longs et, pour certains territoires, les *viae incertae* demeurent nombreuses.

Pour la Narbonnaise, G. Walser a suivi d'assez près le modèle donné par O. Hirschfeld; mais dans l'ensemble constitué par les trois Gaules et les deux Germanies, on découvre avec surprise des itinéraires qui vont d'une extrémité à l'autre de ce vaste espace. Ainsi celui qui porte le numéro XV (*Via a Summo Pyrenaeo ad Oceanum Britannicum*); le premier feuillet de la Table de Peutinger étant perdu, le trajet initial, du Col de Roncevaux à Bordeaux, est emprunté à l'Itinéraire Antonin. A partir de Bordeaux, c'est la Table de Peutinger qui est mise à contribution; de carrefour en carrefour, des choix délibérés permettent d'atteindre Cherbourg. Mais pourquoi ces choix? La présence en Bretagne, sous Hadrien, d'une vexillation de la légion VII Gemina, normalement stationnée en Espagne, suffit-elle à leur donner une raison d'être? Qui sait d'où venait cette troupe au moment d'être engagée outre-Manche?[8] Les divers segments de l'itinéraire, mis bout à bout par Walser, ont pu être utilisés pour des voyages orientés très différemment. Les milliaires qui les jalonnent s'échelonnent du Ier au IVe siècle; sur le plan de la chronologie, leur addition n'a aucune signification historique. Même étonnement au vu du numéro XVI, *Via Coriallo Cambetem ad Rhenum,* tracé, on ne sait pourquoi, en sens inverse du précédent; dessinant une large courbe vers le Sud, par Rennes, Angers, Tours, Bourges et Autun, il remonte la vallée du Doubs, par Besançon, pour rejoindre la route du Rhin à Kembs. Tout en observant que plusieurs de ces localités ont été d'importants carrefours (*capita plurium viarum*), Walser n'avance aucune raison, militaire ou autre, pour relier Cherbourg au Rhin par un si long chemin. Plus légitime apparaîtra peut-être le numéro XVIII (*Via Lousonna Andematunnum Durocortorum Gesoriacum*), car il correspond à un axe de circulation signalé par Strabon, dans un chapitre que nous analyserons plus loin[9]. Empruntant le col du Grand-Saint-Bernard, il reliait la plaine du Pô

7 Voir l'hypothèse que j'ai avancée sur l'origine de l'*Itinéraire* dans *L'annone militaire dans l'Empire romain au IIIe siècle,* Mém. soc. nat. des Antiquaires de France (1936) 166–181.

8 E. Ritterling, RE, s.v. *legio,* col. 1635 (1925); cf. O. Hirschfeld, ILS, ad 2726 et 2729.

9 Strab. IV 6, 11. L'attribution par Walser de cette voie à Agrippa est sans doute abusive; voir

au Nord de la Gaule et fut sans doute pratiqué depuis une haute antiquité. Il eût été plus satisfaisant, et conforme à la suggestion de Strabon, que cette route partît du col (*a Summo Poenino*) plutôt que de *Lousonna,* qui n'était qu'un simple *vicus.* Mais, en l'occurrence, suivant l'exemple de Mommsen, Walser a inscrit les milliaires du Valais et de la côte lémanique dans le chapitre des *Viae ex Italia exeuntes per summas Alpes Rhodanum petentes*[10].

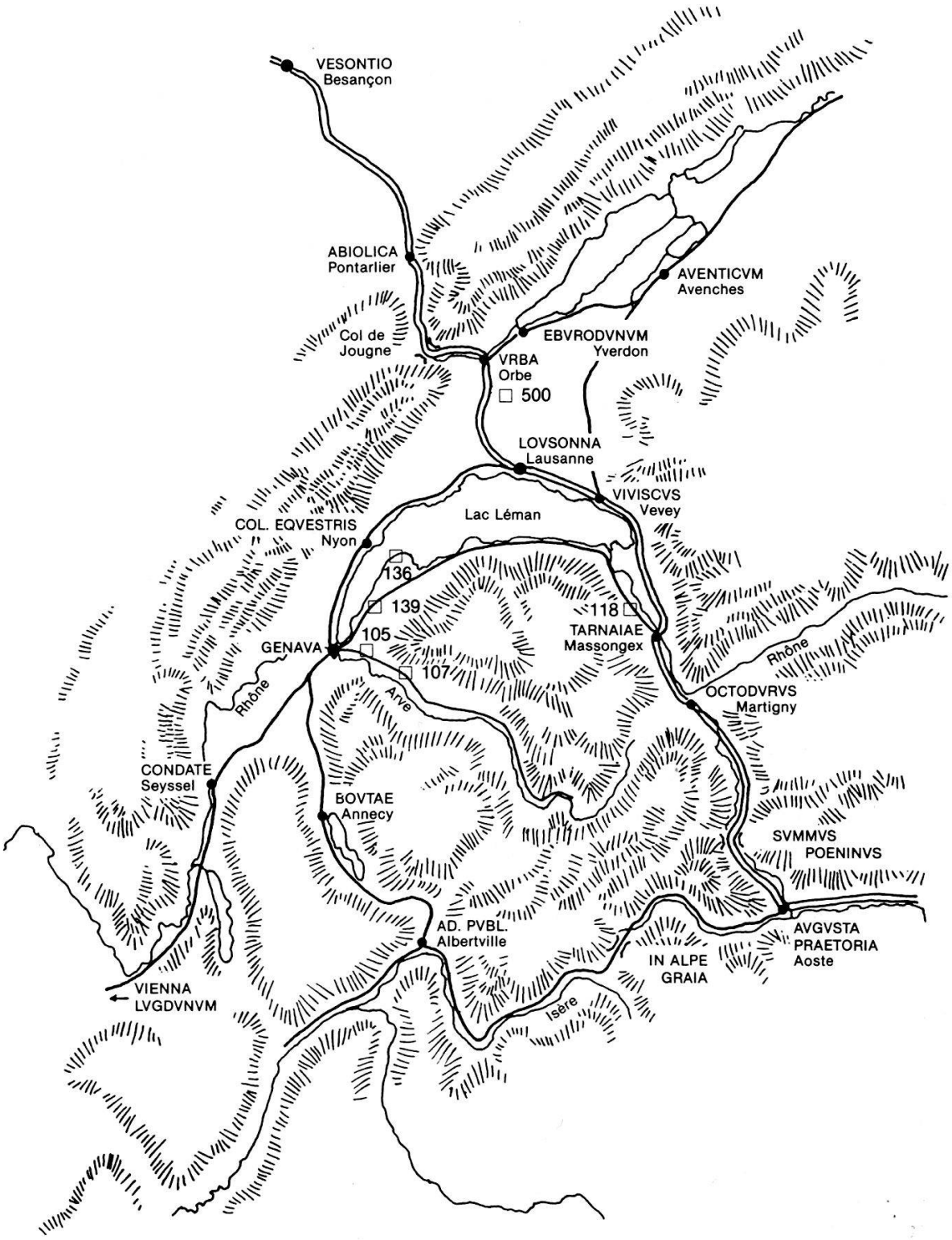
*

La préférence manifestée par l'éditeur à l'endroit de certains itinéraires, prolongés parfois sur de longues distances, à l'exclusion d'autres enchaînements possibles, n'est pas suffisamment expliquée. On peut se demander si cette vision sélective du réseau routier n'a pas joué un rôle dans l'attribution de milliaires à une route plutôt qu'à d'autres attestées dans la même région. Ainsi un des premiers milliaires enregistrés au départ de la route XVIII (Lausanne – Besançon – Langres), trouvé à Entreroche (CIL XVII 2, 500)[11], portait un chiffre de distance calculé à partir d'Avenches, par où cette route ne passe pas. Il partage cette particularité avec d'autres milliaires, recueillis sur sol helvétique et que Walser a rangés sous la rubrique *Viae Helvetiorum.* Convenait-il de faire une place à part au milliaire d'Entreroche? Cette différence de traitement trahit l'espèce de contrainte qu'exerce, sur le classement des milliaires, l'existence d'un schéma des voies romaines établi sur la base des itinéraires anciens. Un réseau routier est, à l'image de la société qui l'utilise, un organisme vivant, sujet à des mutations. Des routes ont existé de tout temps, au moins à l'état de pistes, puisque leur tracé est, à l'origine, un cheminement naturel commandé par le terrain. Le monde gaulois connaissait déjà des voies carrossables; les Romains ont choisi parmi elles, pour les perfectionner, celles qui convenaient le mieux aux besoins de l'armée ou de l'administration. Mais au cours du demi-millénaire qu'a duré leur domination, ces besoins ont pu changer.

ci-après mon analyse de ce passage de Strabon, p. 48sq. Sur la base des milliaires de Versvey (CIL XVII 2, 120) et de St-Saphorin (ibid. 124), on s'accorde aujourd'hui à créditer l'empereur Claude de l'aménagement, à des fins d'abord stratégiques, de ce passage transalpin. La question de savoir si la voie du col devint entièrement carrossable ou non fait l'objet d'un débat encore ouvert: voir ce qu'en dit G. Walser, CIL XVII 2, 32 et mes propres réflexions, dans *Les routes et l'histoire* (Genève 1982) 17sq.

10 Un premier manuscrit du CIL XVII 2, élaboré par I. König, prévoyait d'associer les milliaires valaisans à ceux de la route Lausanne – Langres – Boulogne. Mais Walser est revenu par la suite au découpage de Mommsen (lettre de G. Walser, 5. 7. 1976).

11 Le texte de l'inscription n'est plus lisible aujourd'hui que partiellement. La restitution de Mommsen (CIL XIII 9065) a été confirmée par la copie d'un contemporain de sa découverte, retrouvée aux Archives cantonales vaudoises: P.-L. Pelet, *A propos du milliaire d'Entreroche,* Mélanges Ch. Gilliard (Lausanne 1944) 57. Pour les routes de la plaine de l'Orbe et leur prolongement à travers le Jura, voir F. Mottas, Archéol. suisse 9 (1986) 124.



Pour illustrer ce phénomène, on me permettra de reprendre une question qui se joue pour moi dans un cadre familier: il s'agit de l'existence et de l'importance respective des deux routes conduisant d'une extrémité à l'autre du lac Léman par sa côte nord et par sa côte sud. Fréquemment abordé, le problème n'apparaît toujours pas résolu, faute d'un examen assez attentif d'un passage de Strabon, qui est le texte le plus explicite dont nous disposions à ce

sujet. La Table de Peutinger et l'Itinéraire Antonin ne connaissent, quant à eux, que la route empruntant la rive nord. En conséquence, c'est la seule qu'ait retenue A. Grenier dans son Manuel, qui fait encore autorité[12]. La plupart des historiens récents de la «Suisse romaine» n'attachent de l'importance qu'à cette seule route, admettant tout au plus la survivance sur la côte sud d'un tracé secondaire[13], voire d'une simple piste[14], qui n'aurait jamais été pourvue de milliaires. Ils n'ignorent pas toutefois que de longue date des érudits genevois ou savoyards ont attiré l'attention sur les indices tant littéraires qu'archéologiques ou toponymiques d'un aménagement de cette voie à l'époque romaine[15].

Ce passage est inclus dans le livre IV de la Géographie, qui couvre la Gaule Transalpine et la Bretagne. Le chapitre 6 et dernier traite des Alpes, décrites d'Ouest en Est. Mais Strabon travaille de seconde main; c'est de Posidonius qu'il tient l'essentiel de son information. Ce dernier avait consacré une notice à chacun des peuples habitant dans l'arc alpin, en commençant avec les Ligures sur la Méditerranée (Str. IV 6, 1) pour terminer avec les Iapides sur l'Adriatique (Str. IV 6, 10). Il faisait aussi une large place aux cours d'eau et aux passages d'un versant à l'autre de la chaîne. Il est question du Grand et du Petit-Saint-Bernard dans la notice relative aux Salasses: «Pour le voyageur qui franchit la chaîne des montagnes en venant d'Italie, la route suit d'abord cette vallée (d'Aoste). Ensuite elle se divise en deux embranchements, l'un qui passe par ce qu'on appelle le Poenin, impraticable aux attelages vers la crête des Alpes, l'autre qui passe plus à l'Ouest par le territoire des Ceutrones»[16]. Mais le texte de Posidonius est, chez Strabon, truffé de notes de lecture, cueillies chez d'autres auteurs, soit antérieurs, comme Polybe, fréquemment cité, soit postérieurs, et il est alors fait allusion à un état de choses ou à des événements que Posidonius ne pouvait avoir connus de son temps[17]. Le texte que Strabon devait à Posidonius s'achevait au paragraphe 10, où est évoqué le trafic des marchandises entre Aquilée et Nauporte; sont venus s'y ajouter deux autres

12 *Archéologie gallo-romaine,* dans J. Déchelette, Manuel d'archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine VI 2 (Paris 1934) 39sqq., fig. 10 et 11. Et pourtant le même savant écrit, p. 59sq.: «Les grandes routes, les routes connues accaparent trop souvent, au Corpus, les milliaires qui témoignent l'existence de routes ignorées des Itinéraires. Le réseau réel des voies gallo-romaines, tel que le révèlent les seuls milliaires, est plus complexe que l'image présentée par le Corpus.»

13 F. Staehelin, *Die Schweiz in röm. Zeit*[3] (Bâle 1948) 350; E. Meyer, *Die röm. Schweiz* (Zurich 1940) 327.

14 G. Walser, *Summus Poeninus,* Historia Einzelschriften 46 (1984) 31; cf. CIL XVII 2, 32.

15 Notamment L. Blondel, *La route romaine de la rive gauche du lac,* Genava 17 (1939) 63; P. Broise, *Genève et son territoire dans l'Antiquité,* Latomus 129 (Bruxelles 1974) 93sq.; P. Collart, *La route romaine du sud du Léman,* Mus. Helv. 35 (1978) 283.

16 Strab. IV 6, 7, trad. F. Lasserre. On trouvera dans la Notice qui précède l'édition et la traduction du Livre IV de la *Géographie* de Strabon (Collection des Universités de France, t. II, Paris 1966) par F. Lasserre l'essentiel de ce qu'il faut savoir sur les sources de Strabon.

17 Ainsi du rôle joué par Lyon comme centre de la Gaule: IV 3, 1–2; cf. IV 6, 11.

paragraphes, le 11, qui nous intéresse plus particulièrement et que je vais citer, et le 12, dont les deux parties sont des emprunts faits directement à Polybe.

Strabo IV 6, 11:

Τῶν δ' ὑπερθέσεων τῶν ἐκ τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν ἔξω Κελτικὴν καὶ τὴν προσάρκτιον ἡ διὰ Σαλασσῶν ἐστιν ἄγουσα ἐπὶ Λούγδουνον· διττὴ δ' ἐστίν, ἡ μὲν ἁμαξεύεσθαι δυναμένη διὰ μήκους πλείονος, ἡ διὰ Κευτρώνων, ἡ δ' ὀρθία καὶ στενή, σύντομος δέ, ἡ διὰ τοῦ Ποινίνου. Τὸ δὲ Λούγδουνον ἐν μέσῳ τῆς χώρας ἐστίν, ὥσπερ ἀκρόπολις, διά τε τὰς συμβολὰς τῶν ποταμῶν καὶ διὰ τὸ ἐγγὺς εἶναι πᾶσι τοῖς μέρεσι. Διόπερ καὶ Ἀγρίππας ἐντεῦθεν τὰς ὁδοὺς ἔτεμε, τὴν διὰ τῶν Κεμμένων ὀρῶν μέχρι Σαντόνων καὶ τῆς Ἀκουιτανίας, καὶ τὴν ἐπὶ τὸν Ῥῆνον, καὶ τρίτην τὴν ἐπὶ τὸν ὠκεανόν, τὴν πρὸς Βελλοάκοις καὶ Ἀμ⟨β⟩ιανοῖς, τετάρτη δ' ἐστὶν ἐπὶ τὴν Ναρβωνῖτιν καὶ τὴν Μασσαλιωτικὴν παραλίαν. Ἔστι δὲ καὶ ἐν ἀριστερᾷ ἀφεῖσι τὸ Λούγδουνον καὶ τὴν ὑπερκειμένην χώραν ἐν αὐτῷ τῷ Ποινίνῳ πάλιν ἐκτροπὴ διαβάντι τὸν Ῥοδανὸν ἢ τὴν λίμνην τὴν Λημένναν εἰς τὰ Ἑλουητιῶν πεδία, κἀντεῦθεν εἰς Σηκοανοὺς ὑπέρθεσις διὰ τοῦ Ἰόρα ὄρους καὶ εἰς Λίγγονας· διά τε τούτων ἐπ' ἄμφω, καὶ ἐπὶ τὸν Ῥῆνον καὶ ἐπὶ τὸν ὠκεανὸν δίοδοι σχίζονται.

Et voici la traduction qu'a faite de ce passage F. Lasserre, dans la Collection Guillaume Budé: «L'un des cols qui permettent de passer d'Italie en Celtique transalpine et septentrionale est celui qui conduit à Lugdunum par le pays des Salasses. Il comporte deux itinéraires, l'un praticable aux chars sur la plus grande partie du parcours, l'autre, par le Pœnin, étroit et raide, mais court. Lugdunum occupant le centre de la Celtique, dont cette ville est en quelque manière la citadelle par sa situation au confluent des fleuves et à proximité des différentes parties du pays, Agrippa en a fait le point de départ des grandes routes: celle qui traverse les Monts Cemmènes et aboutit chez les Santones et en Aquitaine, celle du Rhin, celle de l'Océan, qui est la troisième et qui mène chez les Bellovaques et les Ambiani, enfin celle qui conduit en Narbonnaise et au littoral massaliotique et qui est la quatrième. Mais on peut aussi, laissant à gauche Lugdunum et les territoires en amont de cette ville, bifurquer dans le Pœnin même, traverser le Rhône ou le lac Léman pour gagner les plaines des Helvètes et de là, par un col qui franchit le Mont Jura, atteindre le pays des Séquanes et des Lingons, où la route se divise en deux branches, l'une pour le Rhin, l'autre pour l'Océan.»

La traduction anglaise de la Collection Loeb due à H. L. Jones, est pratiquement la même. Mais voilà que ce philologue a jugé bon d'assortir sa version de la note suivante: «Strabo's brevity is again confusing. He suddenly shifts his standpoint from Lugdunum to the Poeninus. He has in mind two roads: 1. the road which ran through the Poeninus to the Rhodanus (at the eastern end of Lake Geneva), crossed the river, circled round the lake, crossed again at the other end, and then followed the Rhodanus to Lugdunum; and 2. a road that branched off from the same at some point north of the lake into the plains of the Helvetii.» Comment Jones a-t-il pu aboutir à un tel contresens? C'est qu'il

avait sous les yeux une carte des voies romaines dressée d'après les itinéraires anciens et qu'un désaccord aussi évident avec le libellé du texte de Strabon ne pouvait s'expliquer, selon lui, que par une maladresse de rédaction du Géographe d'Amasie. D'autres que Jones ont connu la même incertitude, pour la même raison, ou tout simplement parce qu'ils ont lu sa note[18]. Un brin d'analyse devrait suffire à y mettre fin.

Il faut d'abord répéter que les itinéraires qui nous ont été transmis ne remontent pas au-delà du IIIe siècle de notre ère; or Strabon était un contemporain d'Auguste et de Tibère. Le paragraphe 11 est composé de trois éléments; le premier (τῶν δ' ὑπερϑέσεων ... διὰ τοῦ Ποινίνου) et le troisième (ἔστι δὲ καὶ ... σχίζονται) ont trait aux cols qui permettent d'accéder à Lyon à partir de la Vallée d'Aoste. Le second élément (τὸ δὲ Λούγδουνον ... τὴν Μασσαλιωτικὴν παραλίαν) définit Lyon comme le centre de la Gaule et énumère les quatre routes tracées par Agrippa à partir de Lyon vers l'Océan, la Manche, le Rhin et la Méditerranée. On observera qu'aucune d'entre elles ne se dirige vers les Alpes. C'est donc une insertion, suggérée à Strabon par la mention de Lyon, mais qui, chez l'auteur auquel il l'emprunte, ne s'inscrivait pas dans le même contexte. Le premier et le troisième éléments, en revanche, s'enchaînent parfaitement l'un à l'autre. Ils mettent en évidence les bifurcations qu'offre le parcours qu'ils décrivent; la première (διττὴ δ' ἐστίν) se situe à Aoste, avant le franchissement des cols; la seconde (ἔστι δὲ καὶ ... πάλιν ἐκτροπή) dans le prolongement du Grand-Saint-Bernard vers le Rhône, mais avant la traversée du fleuve[19]. Deux autres bifurcations situées au-delà du Jura, à Besançon et à Langres, permettent au voyageur de choisir entre la direction du Rhin et celle de la Manche. Il n'est pas question, dans ce passage, d'une route qui, à partir de Lausanne, aurait suivi la rive du lac jusqu'à Genève. Strabon et, à plus forte raison, l'auteur de qui il tient ces renseignements, n'ont pu connaître la route de Claude; on sait qu'il fallut la perspective d'importantes concentrations de forces sur le Rhin et en Bretagne pour que l'état-major impérial se décidât à la mettre en chantier. L'itinéraire qu'ils décrivent est un vieux chemin transalpin qui, d'après les trouvailles faites sur le col, remonte à la préhistoire[20]. Avant Claude, il n'y avait pas de pont; on franchissait indifféremment le fleuve ou le

18 Même P. Collart, pourtant chaud partisan de la route du Sud, juge que le texte de Strabon n'est pas décisif: op. cit. 284, n. 8 et encore dans REG 91 (1978) 459. Voir aussi G. Walser, *Summus Poeninus* 31, n. 49.

19 La distinction entre l'embranchement axé sur Lyon et celui qui conduit plus directement vers le Nord de la Gaule est accusée par un artifice de langage: le datif singulier διαβάντι contraste avec le pluriel ἀφεῖσι qui précède. On serait tenté de traduire «à la condition de franchir le Rhône ou le Léman».

20 G. Walser, *Summus Poeninus* 33. Ce chemin comportait sans doute, sur la rive droite du Rhône, un prolongement par le col des Mosses et la vallée de la Sarine. Ainsi s'expliqueraient la richesse archéologique de cette vallée et notamment la découverte de fragments de céramique attique du VIe siècle av. J.-C., faite dans l'oppidum de Châtillon-sur-Glâne: H. Schwab, Germania 61 (1983) 405.

lac[21] pour aller vers le Nord, la route de Lyon restant sur la rive sud du Léman jusqu'à Genève.

L'existence de cette route est attestée pour le Ier siècle avant notre ère par l'épisode de la légion envoyée par César dans le Bas-Valais, en automne 57, pour y passer l'hiver et, du même coup, pour assurer à Rome le contrôle du trafic du Grand-Saint-Bernard[22]. Servius Sulpicius Galba, qui la commandait, installa deux cohortes chez les Nantuates et s'établit lui-même, avec le reste de ses forces, dans le bourg des Véragres, connu sous le nom d'Octodurus, à proximité de l'actuel Martigny. Mais la résistance vigoureuse et surtout inattendue des Véragres et de leurs voisins les Sédunois obligea bientôt le légat à plier bagages et à repasser la frontière des Allobroges, qui était alors aussi la frontière de l'Empire[23]. Même si elle n'était pas équipée à la façon des futures voies romaines, la route se prêtait au passage d'une troupe importante, dotée de cavalerie et de convois lourds.

La soumission des peuples alpins, accomplie par étapes au temps d'Auguste, n'entraîna pas de changement immédiat sur la carte des routes de la région considérée dans cet article, mais bien la conquête de la Bretagne entreprise sous le règne de l'empereur Claude. C'est alors que militaires et ingénieurs se mirent au travail pour aménager une voie presque droite tracée du col du Grand-Saint-Bernard au port de Boulogne sur la Manche[24]. Des routes secondaires ou bretelles furent par la suite tracées, de Vevey, vers Avenches et le Rhin; de Lausanne, vers Nyon et Genève. Le plus ancien milliaire retrouvé sur ce dernier trajet (CIL XVII 2, 141) date de la deuxième année du règne de Trajan, soit 98–99. Dès lors, la rive nord du Léman fut pourvue d'une route continue d'une extrémité à l'autre du lac; les nombreux ouvrages d'art qu'elle comportait, et dont le moindre ne fut pas l'aménagement d'une chaussée au pied du rocher de Chillon, la fit préférer à l'ancienne route, pourtant plus directe, et le gros du trafic axé sur Genève se déplaça sur cette rive. Les milliaires qui y furent retrouvés en nombre imposant témoignent de la fréquence des réfections intervenues au IIe et au IIIe siècles. Entre Lausanne et Genève, le plus récent date du règne de Trébonien Galle (251–253)[25].

21 F. Lasserre, op. cit. 182, n. 1, situe, je ne sais pourquoi, la bifurcation à Chessel. Le texte de Strabon suggère plutôt que les possibilités de traversée étaient multiples. Plus tard, un pont sera jeté sur le Rhône à Massongex (*Tarnaiae*). La trouvaille, faite sur la rive droite du Rhône, de pieux ferrés et de blocs de parement, a ramené récemment l'attention sur ce pont: D. Weidmann, Jahrb. Schweiz. Ges. für Ur- und Frühgesch. 65 (1982) 191sqq.

22 Caes. *B.G.* III 1–6.

23 César définit comme suit les limites du territoire des peuples valaisans: *qui a finibus Allobrogum et lacu Lemanno et flumine Rhodano ad summas Alpes pertinent.* Les soldats de Galba n'ont pas eu à traverser le Rhône.

24 D. van Berchem, *Les routes et l'histoire* (Genève 1982) 17sqq. Ce n'est pas ici le lieu d'évoquer les changements intervenus alors dans l'administration du Valais et du territoire des Helvètes, qui sont, comme l'ouverture de la route elle-même, la conséquence d'événements en cours sur des théâtres fort éloignés. J'en ai parlé dans plusieurs des études réunies sous ce titre.

25 CIL XVII 2, 131, trouvé entre Vich et Begnins. Un autre milliaire du même empereur,

Les choses devaient changer à partir de l'an 260 qui vit une première vague d'Alamans déferler sur le plateau helvétique et dans la vallée du Rhône. Avenches fut détruite, comme le furent Nyon et Genève. Mais alors qu'Avenches et Nyon devaient rester pour des siècles à l'état de ruines, Genève fut rebâtie sur la colline qu'avait occupée l'ancien oppidum allobroge, dotée d'une puissante enceinte et promue au rang de cité[26]. Dans le cadre de la vaste réorganisation de l'Empire accomplie par Dioclétien, les changements survenus sur la rive gauche du Rhône, désormais constituée en province de Viennoise, entraînèrent aussi un réaménagement du réseau routier. Autour de Genève, désormais qualifiée pour être *caput viae,* on restaura la route de Vienne et de Lyon[27], celle d'Annecy et d'Alberville[28] et l'on en mit d'autres en valeur, négligées précédemment par l'administration romaine. C'est ainsi que la route de la côte sud du Léman retrouva la fonction qui avait été la sienne sous les premiers empereurs. Grâce aux recherches de L. Blondel sur sol genevois[29], d'A. Ducis et de Ch. Marteaux[30] pour la Savoie, son tracé est relativement bien connu; aux rares témoins archéologiques de la chaussée, large de 3–4 mètres, s'ajoutent les indications que peuvent donner les cadastres anciens et des toponymes caractéristiques[31].

Compte tenu de ces données, que penser des trois milliaires trouvés jusqu'ici sur la côte sud du lac? A deux milliaires connus de longue date est venu s'ajouter récemment celui de Monthey[32]. Daté de la première Tétrarchie (293–305) ce dernier compte 17 milles à partir de Martigny, ce qui oblige à chercher son emplacement initial en aval de Massongex, où à la faveur du pont construit sous le Haut Empire, la route se partageait entre les deux rives du Rhône. Fait d'une colonnette de 27 cm de diamètre, donc aisément transportable, il peut s'être trouvé à l'origine aussi bien sur une rive que sur l'autre. En revanche, les deux autres étaient des colonnes de haute taille et de 60 cm de diamètre. L'un d'eux fut trouvé à Messery, village proche du rivage du lac, face à Nyon et à Céligny; il était remployé en deux morceaux dans le porche de l'église[33]. Daté de 201, il s'inscrit dans une série chronologique largement

aujourd'hui disparu (ibid. 143), fut retrouvé à Genève, rue de la Pélisserie, sur le tracé du rempart dont il va être question. On sait que de nombreuses pierres, remployées dans cet ouvrage, provenaient de Nyon et de ses environs.

26 D. van Berchem, op. cit. 253.

27 CIL XVII 2, 100, des années 307–310, trouvé à St-Clair-de-la-Tour (Isère).

28 CIL XVII 2, 102 et 103 (307–310), trouvés sur les bords du lac d'Annecy. Les 23 milles indiqués sur le n. 103 sont évidemment comptés à partir de Genève.

29 *La route romaine de la rive gauche du lac de Genève à Veigy,* Genava 17 (1939) 62.

30 A. Ducis, *La voie romaine du Chablais,* Rev. savoisienne 12 (1871) 27; Ch. Marteaux, *Notes sur les voies romaines de la Haute-Savoie,* ibid. 69 (1928) 121.

31 Voir la synthèse de P. Broise, *Genève et son territoire dans l'antiquité,* Latomus 129 (Bruxelles 1974) 93sqq.

32 CIL XVII 2, 118. Cf. P. Collart, Vallesia 15 (1960) 231 et Mus. Helv. 35 (1978) 283; F. Mottas, Archéol. suisse 3 (1980) 162sqq.

33 CIL XVII 2, 136.

représentée sur l'autre rive du lac. Dans son cas, un transport par bateau apparaît vraisemblable et a été admis par tous les commentateurs. Il en va autrement du milliaire improprement désigné par le nom d'Hermance; Hermance est un village et un port sur la rive même du lac, mais le milliaire fut en fait trouvé à 3 km au-dessus, à Crévy, hameau de la commune de Veigy, sur la frontière du canton de Genève[34]. Les champs qui l'ont livré jouxtent la route actuelle de Genève à Thonon, qui coïncide à cet endroit avec le tracé de la route du Bas-Empire[35]. Daté de 305–306, portant un chiffre de distance de sept mille pas, il a toutes les chances d'avoir appartenu à cette route, puisque Crévy se trouve à 10–11 km de la ville de Genève. Averti de cette possibilité, Walser n'en insère pas moins le milliaire de Crévy dans la série des milliaires de la rive opposée, entre Coppet et Mies, en complétant sa lecture par une ligne intermédiaire (*Iulia Equestri milia passuum*) *VII*[36]. Au moins, dans ce cas, a-t-il attiré l'attention sur l'existence d'une opinion divergente[37]. Il ne l'a pas toujours fait. Ainsi des trois milliaires retrouvés au débouché de la vallée de l'Arve, respectivement à Annemasse, Etrembières et Nangy[38]. Deux d'entre eux sont datés par les noms d'empereurs de la seconde Tétrarchie. Depuis longtemps, des chercheurs locaux ont émis l'hypothèse qu'ils pouvaient avoir jalonné une route attestée par des vestiges archéologiques qui remontait la vallée[39]. Sans la prendre à son compte, Hirschfeld a tenu à la signaler en publiant ces milliaires dans le CIL XII 5515–5517. Rien de tel chez Walser, qui les ramène d'autorité à la route de Genève à Annecy. Certes, je n'affirme pas qu'il ait tort, mais ces quelques exemples, choisis dans un espace limité, montrent qu'un doute peut s'attacher à certaines de ses attributions. Si un habitant de Genève a autant de réserves à formuler sur l'interprétation et le classement des milliaires recueillis dans son voisinage, comment ne pas penser qu'il en ira de même dans beaucoup d'autres régions incluses dans le cadre géographique du CIL XVII 2?

*

On ne voudrait pas donner un tour critique à cet article, conçu pour saluer la sortie d'un ouvrage très attendu. Mais la perspective d'une longue suite de fascicules à venir, élaborés d'après ce modèle, incite son auteur à souhaiter

34 CIL XVII 2, 139.

35 L. Blondel, op. cit., à la note 29.

36 Le nom de *Iulia Equestris* n'apparaît sur aucun milliaire; on trouve *COL EQV* ou *EQ* sur 130 et 135.

37 P. 51: «Blondel gravissimis argumentis demonstrat eum ad viam meridionalem pertinere.» Walser s'est finalement décidé à ajouter à son croquis de la page 33 une route directe *Tarnaiae–Genava*; il faut comprendre qu'il s'agit de la route côtière. Mais il n'en est résulté aucun changement dans la distribution des milliaires.

38 CIL XVII 2, 105–107.

39 P. Broise, op. cit. 95sq.

l'ouverture d'un nouveau débat sur le mode d'agencement des milliaires à l'intérieur du Corpus. Qu'attend-on d'un recueil épigraphique? Qu'il restitue le plus fidèlement possible la forme et le libellé d'une inscription. Le lieu et les circonstances de sa découverte sont aussi importants que son aspect matériel. Des hypothèses sur son usage peuvent être avancées dans un commentaire; elles ne doivent en aucun cas prévaloir, dans l'esprit du lecteur, sur les faits établis. Un tel recueil est à l'épreuve du temps, comme les pierres dont il est composé. L'histoire des routes, en revanche, est un domaine mouvant, en raison des multiples disciplines auxquelles elle fait appel, et du renouvellement constant de la documentation; l'image qu'elle produit n'est jamais définitive. Dès lors, comment ordonner un recueil de milliaires? G. Walser et, avec lui, l'Académie des Sciences de Berlin ont choisi une méthode déjà éprouvée, comme je l'aurais fait moi-même, à leur place. Mais maintenant qu'à l'expérience, on en distingue mieux les inconvénients, il est temps de rechercher une autre solution. A diverses reprises, et notamment au sein de l'Académie de Berlin, H. Nesselhauf a soutenu l'idée d'un ordre chronologique, soit par règne d'empereur ou année de règne[40]. On se fait aisément une idée d'un tel agencement au vu de l'Index I (*Imperatores*) de Walser; mais s'il était retenu, encore faudrait-il faire apparaître, ne serait-ce que par une carte, la distribution des milliaires dans le terrain, et nous voilà ramenés au problème topographique. Il fut souvent évoqué au sein du Curatorium mis sur pied à la demande du Fonds national suisse de la recherche scientifique et qui comptait des représentants de plusieurs pays européens. Lors d'une séance consacrée au mode de présentation des milliaires dans le Corpus, la majorité des participants se prononça pour une répartition des documents par courts segments d'itinéraires (Kurzstrecken)[41]. Mais nous venons de voir que c'est précisément à l'intérieur d'un territoire restreint que des divergences de vues peuvent se manifester sur la route à laquelle il convient de rapporter un milliaire déplacé.

Dès lors, ne conviendrait-il pas de renoncer à la notion même d'itinéraire comme principe de classement et de lui substituer le lieu de trouvaille qui, lui, est le plus souvent incontestable? C'est la formule qu'ont choisie B. G. Collingwood et R. P. Wright pour les milliaires de la Grande-Bretagne[42]. Ainsi le Corpus ne serait qu'un recueil de documents, d'autant plus fiable qu'il ne

40 Cette information que je tiens de G. Walser m'a été confirmée récemment par H. Nesselhauf. On sait que l'ordre chronologique régit le corpus des diplômes militaires, CIL XVI, dont il est l'auteur.

41 Procès-verbal du 24. 6. 1978. G. Walser et le représentant de l'Académie de Berlin, Dr H. Krummrey, ont invariablement défendu leur mode de faire. Le curatorium n'a pas jugé bon de reprendre la discussion, avant la publication d'un premier fascicule, dont le manuscrit était alors pratiquement achevé.

42 *The Roman Inscriptions of Britain* I (Oxford 1965). Les milliaires occupent les pages 691–727. La route à laquelle ils se rapportent n'est indiquée que lorsqu'ils ont été trouvés in situ. Voir aussi p. XIV pour le mode de reproduction.

procéderait pas d'un système préconçu, et le travail de l'épigraphiste, traitant ces documents pour eux-mêmes, ne se confondrait pas avec un autre travail qui consiste à reconstruire, avec tous les éléments d'information disponibles, mais aussi pas mal de conjectures, l'histoire d'un réseau routier[43].

43 La carte qui accompagne cet article est due à Mme Teresa Stengelin, que je remercie. La route dite de Claude y est marquée par un trait double, toutes les autres routes, antérieures ou postérieures, par un trait simple. Les quelques milliaires qui font l'objet d'une discussion dans le texte sont indiqués à leur lieu de trouvaille, avec le numéro qu'ils portent dans CIL XVII 2.