Zeitschrift: Revue historique vaudoise
Herausgeber: Société vaudoise d'histoire et d'archéologie
Band: 8 (1900)
Heft: 1

Artikel: Les routes romaines en Suisse : I
Autor: Maillefer, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-9869

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

8me année. N° 1. Janvier 1900.

REVUE
HISTORIQUE VAUDOISE

LES ROUTES ROMAINES EN SUISSE

Les renseignements que nous possédons sur les routes romaines en Suisse sont dispersés dans une foule de mémoires d'inégale valeur, publiés à diverses époques dans les périodiques de notre pays ou dans les ouvrages qui traitent de nos antiquités. Il nous a paru intéressant de réunir en une seule monographie ces documents épars. Nous satisferons en même temps à un désir souvent manifesté par nos lecteurs, de voir la *Revue historique vaudoise* publier de temps à autre des articles relatifs à l'époque romaine.

I

Les Routes romaines. Les Transports. La Poste

Les routes romaines furent avant tout un moyen de conquête et de domination. La guerre était permanente, aux frontières de l'empire. Soit qu'on eût à repousser les attaques des barbares, soit qu'on fît des expéditions chez eux, il fallait être en mesure de transporter rapidement sur un point du territoire des corps de troupes importants. — En deçà du cordon de troupes qui protégeait l'empire, dans les provinces pacifiées, des communications directes et rapides entre la province et Rome étaient nécesssaires. Les rapports et les ordres devaient circuler très rapidement. C'était la condition essentielle d'une bonne administration.

Ce n'est pas un des traits les moins caractéristiques de la

vie militaire des Romains que la facilité avec laquelle les ordres et les informations circulaient d'un bout à l'autre de l'empire, la célérité avec laquelle les généraux et leurs troupes parcouraient d'énormes distances. Cela prouve l'énergie des généraux, la force et l'endurance des soldats, l'excellence des voies de communication. Dans la guerre contre les Helvètes, par exemple, César fit des prodiges [1]. Après avoir construit la muraille qui devait arrêter l'ennemi à Genève, il y laisse son lieutenant, part pour la Gaule cisalpine, arrive à Aquilée, à l'autre extrémité de l'Italie septentrionale, lève rapidement deux légions, en fait sortir trois autres de leurs quartiers d'hiver, ramène le tout à travers les Alpes. En passant, il repousse dans plusieurs combats (compluribus praeliis) les Ceutrons, Graïocèles et Caturiges qui s'opposent à sa marche. Enfin il arrive sur les bords de la Saône au moment où les Helvètes tentent de passer cette rivière. Tout cela s'est effectué en quelques semaines, puisque les Helvètes ont quitté leurs foyers à la fin de mars et que la bataille de Bibracte fut livrée en juin.

Lorsqu'eut lieu l'élévation de Galba à l'empire, la mort de Néron, puis la proclamation d'Othon, les légions du Haut Rhin à Mayence ainsi que les légions du Rhin inférieur à Cologne, en sont immédiatement informées ; immédiatement aussi elles proclament Vitellius, plusieurs légions gauloises et même de Bretagne se joignent à elles [2]. Et tout cela fut si vite fait que notre époque moderne n'a rien vu de plus rapide avant l'invention du télégraphe [3].

L'expédition de Cécina en Helvétie nous donne la même impression de promptitude dans les informations, de rapidité dans les mouvements. Le temps de mettre en déroute les

[1] *De Bello Gallico.* I. X.

[2] *Tacite*, Hist. LV-LIX.

[3] Voir J. Naef, *Rœmische Colonien und Strassen in Helvetien.*

Helvètes, de saccager Aventicum et Cecina est au pied des Alpes ; il reçoit d'Italie des nouvelles rassurantes, les légions du Nord et les villes du Pô se sont déclarées pour Vitellius. Aussitôt Cecina envoie en avant les cohortes d'alliés, il suit de près, franchit avec ses légions le passage du Mont Penninus (Grand St-Bernard) au milieu de l'hiver. Tacite raconte tout cela en quelques lignes, comme la chose la plus naturelle du monde !

Quant à la rapidité avec laquelle se transportaient les messagers ou les personnages officiels, l'histoire romaine nous en fournit quelques exemples très remarquables. Un messager monté sur un char léger parcourut, nous raconte Cicéron, 85 milles dans une nuit pour apporter de Rome à Amérie la nouvelle de l'assassinat de S. Roscius. A 1481 mètres au mille, cela représente une distance de 130 kilomètres ; c'est à peu près la distance de Lausanne à Viège ou de Genève à Martigny en passant par Lausanne. — Tibère Néron parcourut, en un jour et une nuit, une distance de 200 milles pour aller rejoindre en Germanie son frère Drusus atteint de maladie [1].— Au temps de Théodose, un certain Cassarius mit moins de six jours pour venir d'Antioche à Constantinople, soit à peu près 1000 kilomètres. L'époque moderne ne fournit guère d'exemples de transport plus rapides avant l'invention des chemins de fer et de la bicyclette.

On s'étonnera moins, en présence de ces faits, de voir les particuliers d'Aventicum étaler sur leurs tables les figues et les olives d'Italie, les dattes venues d'Egypte. Bien plus, on a retrouvé sous les ruines de cette ville des coquilles d'huîtres. Cela indique un luxe et un confort très grands et prouve une facilité de transports que les Suisses connaissent seulement depuis l'ouverture des grandes voies ferrées internationales.

[1] Daremberg et Saglio, dictionnaire d'antiquités.

Le réseau des routes romaines est un des témoignages les plus probants du génie d'organisation et d'administration des Romains. Les grandes lignes et les lignes secondaires forment un réseau si bien conçu et si bien ordonné qu'il faut en conclure à un plan général, arrêté d'avance. Lorsque, en France, Henri IV et Colbert construisirent les belles routes royales, ils adoptèrent un plan analogue au réseau des routes romaines. Dans bien des contrées de la Suisse, le moyen âge n'eut d'autres routes convenables que les anciens tracés romains, et de nos jours encore, les *vieilles routes* relient les localités de montagne que les courbes savantes des routes modernes laissent de côté.

La route romaine va directement au but, par une ligne aussi droite que le permet la nature du terrain. On ne s'effraie pas des pentes raides et des forts coups de collier. Le piéton a de l'endurance et le charretier sait qu'il peut exiger beaucoup de sa monture. Ni gens ni bêtes ne ménagent leur peine. On n'a recours aux courbes et aux lacets que quand on ne peut faire autrement. Parfois un tunnel franchit la roche trop abrupte. Des ponts hardis passent les fleuves et les torrents.

Dans les pays de montagne, la route romaine évite les gorges profondes, les bas-fonds humides, les endroits marécageux. Elle se tient plus volontiers à une certaine hauteur, sur la pente exposée au soleil, à l'abri des éboulis et des avalanches. Dans plusieurs parties de nos montagnes, la vieille route est préférée à la nouvelle par les muletiers et les piétons, tout au moins à pendant de la mauvaise saison.

Outre les légions, qui les parcouraient à grandes étapes, les courriers impériaux voyageaient sans relâche sur les routes romaines. C'est à Auguste que revient le mérite d'avoir organisé et rendu définitif un système d'information rapide et sûr. Afin d'être renseigné sur les mouvements des

armées, sur l'état des peuples barbares, sur la situation politique dans les provinces, il avait disposé de distance en distance des jeunes hommes qui transmettaient les nouvelles. Bientôt ils furent remplacés par des courriers impériaux (*speculatores*) qui partaient de la capitale et y revenaient chargés des dépêches de l'Etat. Un système de transports officiels était aussi à la disposition des hauts fonctionnaires qui parcouraient l'empire. L'ensemble de ces services constituait la poste impériale qui prit peu à peu une grande extension.

C'est en Orient qu'Auguste avait pris modèle. En Perse un système de courriers rapides existait depuis une époque reculée. Rien de semblable par contre en Grèce. Il n'y avait ici ni pouvoir central, ni administration unique. Par conséquent peu de grandes routes importantes. La mer y suppléait dans uue certaine mesure.

Il y avait différents modes de locomotion pour ceux qui utilisaient la poste romaine. Le courrier à cheval (*veredarius*) transportait le plus rapidement les dépêches. Il avait deux chevaux à sa disposition ; il montait l'un (*veredus*) ; à cdté un autre cheval nommé *parhippus* portait la valise aux dépêches.

Il y avait ensuite des voitures légères à deux ou à quatre roues, destinées à la poste accélérée (*velox cursus*), attelées de chevaux rapides (*veredi*) et conduits par les cochers spéciaux. La voiture s'appelait *rheda* ou *carpentum*, suivant les cas. Elle était attelée de deux, quatre et même huit chevaux.

Enfin les camions (*clabularia*) destinés au service de la petite vitesse (*cursus clabularis* ou *tardigradus*) transportaient les lourds fardeaux et étaient traînés par des bœufs.

Pour assurer le transport ininterrompu des dépêches, des voyageurs officiels et des marchandises, les voies principales

étaient pourvues de stations. Il y en avait de deux sortes : les relais ou *mutationes*, et les gîtes ou *mansiones*. Les relais étaient placés à une distance de cinq milles environ les uns des autres, sur les routes très fréquentées, à neuf milles sur celles qui l'étaient moins. Dans les contrées alpestres la distance était encore plus grande. Chaque relai contenait le nombre de chevaux, mulets, bœufs, nécessaire à la poste; une quarantaine de bêtes en tout. Les gîtes ou *mansiones* étaient des hôtels publics, à l'usage des personnages officiels utilisant la poste, et disposées à une journée de voyage les uns des autres. On y trouvait les locaux nécessaires aux voyageurs, une cuisine et une cave bien montée, un grand confort en général. Certains locaux étaient réservés aux domestiques et aux subalternes. D'autres logeant les grands personnages étaient aménagés avec un véritable luxe. Les empereurs en voyage logeaient dans de véritables palais.

On a retrouvé près de Kloten, dans le canton de Zurich, (1724 et 1837) les restes de constructions très vastes qui paraissent avoir appartenu à une *mansio*.

Elle se composait de deux vastes bâtiments, construits avec des matériaux excellents comme beauté et comme solidité. Les locaux d'habitation étaient convenablement aménagés et pourvus de moyens de chauffage. Il y avait là vingt-quatre chambres dont onze servaient à l'habitation, trois, autant qu'on peut voir, aux bains, et le reste au service. Les fouilles faites en 1724 et 1837 ont donné un riche butin : des médailles, des ustensiles de bronze, des instruments de fer et de plomb, un grand nombre de fragments de vases et de poteries dont quelques-unes ont un cachet artistique.

Il s'établissait parfois à côté des *mansiones*, des auberges et tavernes (*stabula, tabernae*) où logeaient les particuliers. Le nom propre de Tavernes rappelle de semblables établissement.

Sur les routes secondaires il n'existait ni poste ni relais. Les personnages qui utilisaient la poste avaient le droit de réquisitionner les chevaux et bêtes de somme nécessaires. Ils avaient droit au gîte, à la nourriture pour eux et pour leur suite. On appelait *paraveredi* pour la poste rapide et *parangariae* pour la petite vitesse les bêtes réquisitionnées à cet effet.

Le service postal occupait un grand nombre d'employés, On peut les classer en diverses catégories suivant leurs fonctions.

Au bas de l'échelle se trouvent les employés subalternes chargés de la conduite ou du soin des animaux, les écuyers (*hippocomi*), muletiers (*muliones*), vétérinaires (*mulomedici*), charrons (*carpentarii*), conducteurs (*vehicularii*).

Ils recevaient un traitement, des vêtements, le logement.

A la tête des stations étaient les préposés (*mancipes cursus publici*, *mancipes locorum*, *præpositi stationum*). Cet emploi était considérable et difficile à exercer. Le préposé avait à diriger le personnel des employés subalterne, à pourvoir à ce que le nombre des chevaux ou de bêtes de somme fût toujours prêt pour tous les cas, à héberger les voyageurs. Des peines sévères attendaient le préposé qui enfreignait ses devoirs ou s'absentait de son poste. Cette charge devint à la longue si onéreuse qu'on dut parfois l'imposer de force aux sénateurs provinciaux.

Des inspecteurs spéciaux furent institués pour surveiller les provinces et particulièrement la police des postes. Ils s'appelaient les *curiosi cursus publici*, ou inspecteurs de la police des postes. Ces envoyés impériaux étaient chargés de renseigner l'empereur sur tout ce qui pouvait l'intéresser dans une province, comme aussi de porter ses ordres. Les *curiosi* étaient assez mal vus dans les provinces, où on les considérait á juste titre comme des espions.

La surveillance générale pour les provinces était en mains des proconsuls et des gouverneurs. Enfin. à Rome, le préfet de transports (*præfectus vehiculorum*), au-dessus le préfet du prétoire (*præfectus prætorio*), et plus tard le maître des offices de la maison impériale (*magister officierum*) avaient la haute surveillance sur la poste et sur son usage.

La poste était réservée, nous l'avons dit, aux magistrats et fonctionnaires du service public. Elle était, par contre, absolument gratuite, tant pour le transport que pour le séjour dans les *mansiones*. On ne pouvait se servir de la poste qu'en vertu d'un bon de poste ou diplôme, décerné dans l'origine par l'empereur lui-même. Le droit de délivrer de pareils diplômes s'appelait *evectio*. Ce droit très important ne fut conféré aux gouverneurs que dans une mesure restreinte. Au IIe siècle, le préfet du prétoire l'exerçait au nom de l'empereur.

Des abus se glissèrent dans l'utilisation de la poste. De simples particuliers obtinrent des bons de poste. Les évêques, depuis Constantin, purent user du *cursus publicus* ; ces évêques, qui voyageaient de concile en concile, étaient une lourde charge pour la poste romaine et contribuèrent à sa ruine.

Des édits nombreux réglementaient le service de la poste dans ses moindres details. Il était interdit de mettre plus de deux ou trois hommes par voiture [1] ou de surcharger les véhicules. La charge normale est de 1000 livres romaines pour une rheda [2]. Une série d'ordonnances sont destinées à réprimer ou à prévenir les exactions et les abus [3]. Il y en

[1] Cod. Theos. VIII. Tit. V, l. XVIII. — Ne amplius in singulis qui busque carpentis quam bini aut ut summum terni homines invehantur.

[2] Id. l. XX. — Ne quidquam oneris vehiculis publicis cumulatus quam ratio fiscalis posceret superponeretur...

Id. l. XXVIII. — Ut non amplius rheda quam mille pondo subvectat, et angariae mille quingenta sufficiat, veredo ultra triginta nullus imponat.

[3] Id. l. XXXI. — Adversus ministrorum cursus publici exactiones et concessiones.

avait de toutes sortes ; exactions du fisc vis-à-vis de ceux dont on réquisitionne les chevaux, exactions des employés supérieurs vis-à-vis des subalternes, exactions de ces derniers vis-à-vis de l'administration [1]. Une ordonnance nous apprend que certains voyageurs enlevaient aux cochers leurs manteaux ou les leur déchiraient [2]. Certains fonctionnaires abusaient du droit d'utiliser les *mansiones*. Les cochers maltraitaient leurs bêtes : une ordonnance leur interdit d'exiger des chevaux des travaux au-dessus de leurs forces, de les frapper avec des bâtons noueux ; ils sont autorisés à user simplement du fouet ou de la baguette [3].

Un service si complet et si bien organisé était forcément coûteux. Tous les frais étaient à la charge des provinces. Cela constituait une des charges fiscales les plus lourdes qui pesaient sur celles-ci. Les curiales ou sénateurs municipaux en supportaient tout le poids, et parmi les mesures d'oppression et de compression qui amenèrent la ruine de cette catégorie de citoyens, l'obligation de pourvoir aux services postaux ne fut pas une des moindres.

Certains empereurs cherchèrent, il est vrai, à adoucir cette situation en mettant à la charge de l'Etat une partie des frais du *cursus publicus*. Mais le fardeau en retombait bien vite sur les provinces.

[1] Id. l. XXI. — Ne hi qui familiae præsunt novum rapinarum aut fraudium genus exerceant, ut, pro rotarum trituro, ac ministeriis, pecuniam ab angariarum praebitoribus poscant.

[2] Id. l. XXXVII. — Eum qui sagum hippocomorum, notabili populatione, voluerit usurpare vel scindere, jubeas destineri, ut... quid super ejus contumacia statuendum sit, opportunius aestimemus.

Id. l. L. — Non patimur, hippocomos per eos qui veredis uterentur indigna spoliatione vexari, si quidem nonnullis veredarii saga eorundem dicantur auferre.

[3] Id. l. II. — Plerique nodosis et validissimis fustibus inter ipsa currendi primordia animalia publica cogunt quidquid virium habent absumere...

Le type des routes romaines construites suivant toutes les règles de l'art était celui des belles grandes routes de l'Italie. Leur assise inférieure était composée d'une couche de béton ; au-dessus, des dalles de pierre de vingt-quatre centimètres d'épaisseur *(statumen)* ; sur cette surface dallée, on plaçait une couche de pierres et de mortier (*rudus*) de vingt-quatre centimètres d'épaisseur ; sur ce mortier, du béton (neuf centimètres) ; enfin l'assise supérieure composée de gravier et de sable. Dans les villes et sur les grandes artères, la surface supérieure était dallée. A côté de la chaussée proprement dite, réservée aux chars et aux voitures, étaient les trottoirs pour les piétons.

A mesure que l'on s'éloigne de la capitale, la construction des routes, tout en offrant toutes les garanties de solidité voulues, est plus simple.

La structure des routes romaines dans notre pays est le plus généralement la suivante. Comme assise inférieure de la chaussée, de grosses pierres de douze à quinze centimètres de hauteur sont placées les unes contre les autres ; cette assise inférieure est ce qui subsiste le plus souvent des anciennes routes, la surface supérieure ayant disparu avec le temps. Ce lit de pierres posées de champ est d'une dureté, d'une solidité incomparables. Aujourd'hui encore, quand on rencontre des restes de voie romaine il faut le pic et la pioche pour les entamer. Par dessus venait, sur une épaisseur d'un demi-mètre environ, une couche de gravier grossier, puis de gravier plus fin, mélangé de sable. — La route romaine entre Petinasca et le Jura, dans le Längholz, présente, au-dessus de la couche inférieure de pierres, une couche de terre, puis une couche de douze centimètres de gravier, par dessus une nouvelle couche de terre. — Dans la Suisse orientale, la route est plus simple encore ; l'assise inférieure est formée de gravier grossier et la couche supérieure

de gravier plus fin. Dans les endroits humides seulement, on adoptait le mode décrit plus haut. — Ailleurs encore, et surtout dans les routes de montagne, la route se compose d'un dallage soigneusement exécuté. Un tronçon de la route du Septimer, à un quart d'heure de l'hospice, montre un dallage très solide pour lequel on a employé d'énormes pierres d'une longueur d'un mètre à un mètre et demi, d'une largeur variant entre 70 et 90 centimètres et d'une épaisseur de 60 à 70 centimètres.

La largeur de la chaussée pour les routes carrossables varie entre 2 m. 70 et 2 m. 50. A côté se trouvaient des trottoirs réservés aux piétons. Les chemins de montagne pour mulets avaient de 1 m. 30 à 1 m. 50 de largeur.

(A suivre.) P. MAILLEFER.

UN ANCIEN CATALOGUE DES ARCHIVES ÉPISCOPALES

DE LAUSANNE

Quand je foule les mousses vertes de ce magnifique Jorat où, dans la paix profonde, les sapins, nobles amis silencieux, sourient au soleil de son lever à son déclin, je songe à Messeigneurs les Evêques de Lausanne, les De Saluces, de Challant, de Montferrand, de Montfalcon et tant d'autres hommes d'Eglise très sages, très pieux, très puissants, qui possédèrent et administrèrent autrefois une grande partie de cette forêt. Leur fallait-il demander chaque jour leur pain aux fidèles? Cela suppose les hommes tous charitables, prêts à cuire le pain les uns pour les autres, et à le porter à qui en a besoin; cela suppose une autre terre.