

n°10

hiver 2011-2012

« pour mémoire »

comité
d'histoire

...

• revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement •



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable,
des Transports
et du Logement



Nihil sub sole novum, la similitude est sans aucun doute étonnante. Observez maintenant le plan du réseau transeuropéen juste à côté. C'est le réseau de nos autoroutes italiennes, celles où nous travaillons tous obstinément, certains d'entre nous pour les garder à niveau ou les améliorer, d'autres pour les développer, ou encore juste pour y voyager. Comparez-les, par exemple, aux routes siciliennes et sardes, remarquez la Salerno-Reggio Calabria et la route Tirrenica ... En général, en comparant les deux plans, quelques différences émergent dans les voies du Latium, explicitant ainsi le rôle catalyseur joué par la capitale dans les temps anciens.

À propos de temps anciens, on constate également que le réseau routier de la plaine du Pô était moins capillaire. Si d'un côté les villes célèbres dans l'Antiquité étaient bien desservies, à l'heure actuelle, ce sont aussi des villes fondées dans les temps modernes qui le sont, ce qui indique que les constructeurs romains ne leur attachaient pas la même importance.

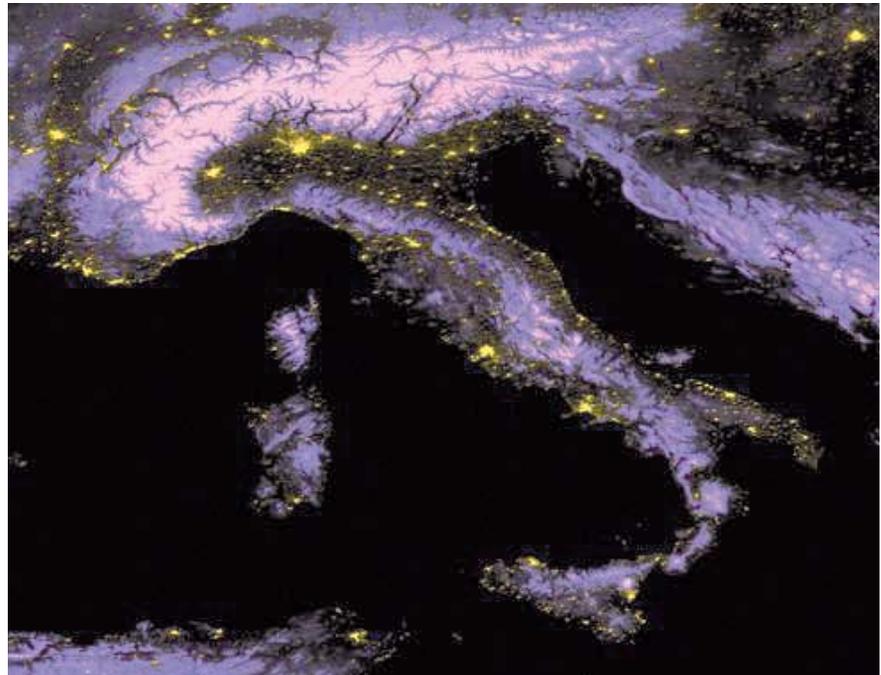
Enfin, on peut noter que l'écart de moyens techniques permet aujourd'hui de faire face avec une plus grande aisance, à la construction d'infrastructures dans les zones où la montagne se fait plus abrupte.

C'est la similitude marquée de la structure du réseau qui m'a étonné.

Le Corbusier, pionnier de l'architecture rationaliste et théoricien d'avant-garde de l'urbanisme du XX^e siècle, écrivait: «*L'homme marche droit parce qu'il a un but, il sait où il va. Il a décidé d'aller*

quelque part et il y marche droit. L'âne zigzague, muse un peu, cervelle brûlée, et, distrait, zigzague pour éviter les gros cailloux, pour esquiver la pente, pour rechercher l'ombre; il en fait le moins possible. L'homme possède la raison pour modérer les sentiments, il sait freiner les passions et les instincts en vue du but qu'il s'est fixé. L'intelligence commande à la bête qui est en lui, lui impose les normes de vie qu'elle tire de l'expérience... L'âne ne pense qu'à la facilité. [...] Dans les terres que les populations envahissaient peu à peu, le charroi passait cahin-caha au gré des bosses et des creux, des cailloux et de la tourbe ; un ruisseau était un grand obstacle. Ainsi sont nés les chemins et les voies. A la croisée des voies, au bord de l'eau, on a construit les

Fig. 2 - Vue satellitaire nocturne de l'Italie, les zones de montagne de l'arc alpin sont bien apparentes



premières huttes, les premières maisons, les premiers bourgs ; les maisons se sont rangées au long des voies, au long des chemins des ânes. On a mis autour un mur fortifié... Par où entrait le chemin des ânes, on a fait les portes de la ville et mis les employés d'octroi. Le bourg est une grande capitale. Paris, Rome, Istanbul, sont bâtis sur le chemin des ânes».

Ainsi, selon Le Corbusier, les voies romaines auraient été conçues par des ânes ... c'est possible ... mais qu'y-a-t-il dès lors de changé? Presque rien. Observez *la figure 2*. Où apercevez-vous les lumières de nos villes? Prenez, par exemple, la Voie Émilienne, de Piacenza à Rimini, à quel endroit aurait-on pu construire cette artère d'importance critique aussi bien pour les Romains que pour nous? Il s'agit d'un couloir naturel aux pieds des Apennins, ayant permis les communications pendant des siècles. De ce fait, cela a ancré le développement du territoire et des villes qui, vues du satellite, ressemblent à une série de petites lumières bien alignées.

Les voies romaines sont allées plus loin. Elles ont représenté un choix approprié d'itinéraires naturels et de nombreux écrits ont souligné leur «caractère rectiligne». Néanmoins, les ingénieurs romains, hommes assez pragmatiques, ne suivaient pas uniquement les lignes droites. Par exemple¹ : sur les dix-neuf voies débouchant sur Rome, seule la Voie Appia reste à peu près rectiligne jusqu'en ville. Sans obstacles naturels, beaucoup de voies même en milieu plat restent plus ou moins droites. À vrai dire, les Romains se souciaient peu de construire des voies parfaitement droites.

Il y deux mille ans, les Romains devaient faire face aux mêmes obstacles naturels que les Italiens modernes : des collines, des cols de montagne escarpés et des vallées profondes², soit des situations où il était impossible de concevoir des tracés rectilignes. En fait, le principal souci des Romains était la direction, en se contentant de faire que leurs voies atteignent la destination le plus rapidement possible. Encore une fois, c'est le chemin des ânes qui revient du passé, lorsque la ligne droite devient impossible à suivre avec la technologie disponible.

D'une façon ou d'une autre, le chemin des ânes représente le résultat d'un processus de recherche du "minimum" (l'effort minimum dans le cas des ânes). Ce "minimum" est l'aboutissement souhaité par les ingénieurs routiers modernes, qui le poursuivent à travers un processus comportant plusieurs paramètres, tels que l'effort technique et économique nécessaire à la construction et à la rapidité de transport ainsi que la minimisation des impacts environnementaux, l'intégration de la structure dans les besoins du territoire, la qualité et la sécurité du service routier. Voilà le type d'objectifs que les ingénieurs routiers modernes se devaient d'atteindre lors de la conception par exemple du viaduc Buthier dans le Val d'Aoste.

¹ Von Hagen Victor W, *Le grandi strade di Roma nel mondo*, New Compton editori, 1967

² Et au delà de ses frontières, évidemment, dès que Rome commence à devenir une puissance régionale.

La route, les infrastructures militaires et le génie civil dans la guerre romaine

Corbulon, militaire d'envergure à l'époque impériale, avait l'habitude de dire que l'arme idéale à utiliser pour battre les ennemis n'était pas le glaive mais la "dolabre"³. Cette phrase citée dans "Stratagemata"⁴, en exergue d'un chapitre de conseils divers, sert de support au développement de ce chapitre. Laissons aux lecteurs le plaisir d'une recherche complémentaire sur ce personnage.

La dolabre, outil de maçon, à la fois hache et pioche, était l'ustensile clé utilisé par les soldats romains dans la construction des voies et de tout grand ouvrage. En définitive, Corbulon estime que les ouvrages bâtis par les légions, ont fait la différence en temps de guerre.

Ainsi, au cours de mes recherches sur l'histoire romaine, l'étude des légions et les stratégies des généraux, j'ai appris que, contrairement à beaucoup d'autres peuples, aussi bien modernes qu'anciens, les Romains étaient caractérisés par une particularité : leur guerre était parfois définie par les experts comme une "guerre de construction".

Il faut souligner le rôle joué par l'ingénierie, et notamment par les voies, dans le cadre de la tactique militaire romaine.

Quand on cite quelques extraits tirés de ses « *commentaires sur la Guerre des Gaules* », sélectionnés pour argumenter le propos, il faut naturellement prendre ce texte pour ce qu'il était : un outil de

communication. Il y a cinquante ans on aurait dit un discours de propagande ! Toutefois, il s'agit là d'une propagande d'excellente qualité, et d'une source fort influente.

Dolabre



La route, les infrastructures militaires et le génie civil dans la guerre romaine vus à travers les commentaires sur la Guerre des Gaules

Quand la Guerre des Gaules éclate, les Helvètes (vivant dans l'actuelle Suisse), avec pour chef Orgétorix, se croient un peuple très puissant et des guerriers exceptionnels. Cherchant à disposer d'un territoire plus vaste et plus fertile, ils pensent avoir d'excellentes opportunités de le gagner contre les tribus gauloises. Ils décident donc de faire cap à l'ouest.

Pour éviter tout retour en arrière, ils brûlent leurs villages avant de partir. Hélas, les routes leur seront fatales ? En effet, pour sortir de leurs territoires, les Helvètes n'avaient que deux choix possibles. Le premier était un passage étroit et difficile, permettant le transit de justesse d'un seul chariot à l'aplomb des montagnes du Jura, où un nombre réduit

³ Domitius Corbulo dolabra [id est operibus] hostem vincendum esse dicebat"; Sextus Julius Frontinus, *Stratagemata*, Liber IV, 7, 2.

⁴ *Stratagemata* est une récolte d'anecdotes militaires.

d'ennemis était suffisant pour empêcher tout passage.

En revanche, l'autre itinéraire, une route à travers la province romaine, paraissait beaucoup plus aisé et rapide ... Ce fut là leur première erreur.

César commence à raconter : “César, à la nouvelle qu'ils prétendaient faire route à travers notre province, se hâte de quitter Rome, gagne à marches forcées la Gaule transalpine. Il arrive devant Genève ... et fait couper le pont de Genève. Quand ils apprennent son arrivée, les Helvètes lui envoient une ambassade composée des plus grands personnages de la communauté... César, se souvenant que les Helvètes avaient tué le consul L. Cassius, voulait gagner du temps jusqu'à la concentration des troupes dont il avait ordonné la levée. Il répondit aux envoyés

qu'il se réservait quelque temps pour réfléchir : « S'ils avaient un désir à exprimer, qu'ils revinssent aux idées d'avril ». (Livre 1-7)

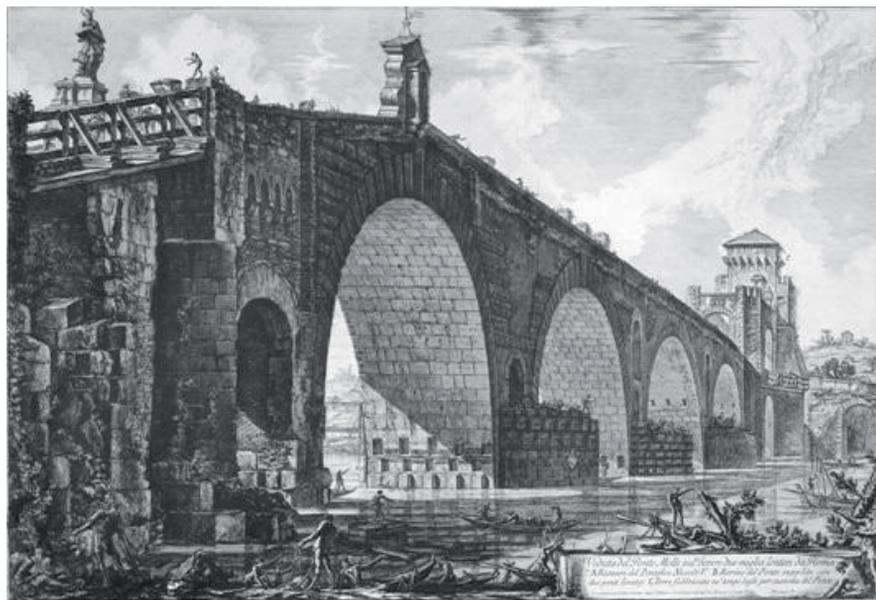
Il n'y a rien à signaler, jusque là. L'utilisation de l'infrastructure par les Romains est assez traditionnelle. Ils l'empruntent pour se rendre de Rome à Genève puis ils coupent les ponts de manière à ralentir la marche de l'ennemi et à entraver leur logistique.

En général, quand il s'agit de mener une guerre, il paraît intéressant de noter que la prudence et l'attention portée à la logistique ressortent comme des caractères clés des généraux romains. César lui-même devient fastidieux lorsqu'il ponctue ses œuvres de remarques concernant son souci extrême du ravitaillement, en mentionnant même avoir réprimandé ses collaborateurs suite à l'envoi des cohortes hors du camp⁵, alors qu' "il n'aurait pas fallu laisser la moindre place à l'imprévu".

Guerrier expérimenté, César, accoutumé à guerroyer sur trois continents avec les milliers d'hommes de ses légions, ne faisait guère confiance à la déesse Fortune. En tout cas, les légionnaires étaient caractérisés par moins de pugnacité que les soldats d'Alexandre et de ses compagnons.

L'aspiration d'un légionnaire dans la période républicaine (mais pas seulement) n'était certainement pas la mort en héros pour gagner l'immortalité.

Vue du pont Milvio (autrefois Molle), Piranesi, 1762



⁵ De Bello Gallico - Livre VI - 42.

Leur but était de gagner leur “*emerita missio*”, c’est-à-dire de partir en retraite, d’avoir un petit jardin et de mener une vie confortable, parfois aisée, garantie par l’armée à la fin du service. Par ailleurs, on remarque l’importance attachée à l’aspect logistique à cette époque-là. Cette attention était bien plus rationnelle et efficace qu’au Moyen Âge où, lors de la bataille de Hattin, qui mit fin au royaume de Jérusalem, les troupes des croisés finirent littéralement dans les bras de Saladin, car les soldats et leurs animaux étaient restés une journée entière sans eau dans le désert. Ce type de négligence ne s’est presque jamais produit au cours des campagnes romaines.

Ainsi donc les Helvètes laissèrent à César le temps de s’organiser ... Deuxième erreur. Laissons à nouveau la parole au divin Jules : “*En attendant, il employa la légion qu’il avait et les soldats qui étaient venus de la province, à construire, sur une longueur de dix-neuf milles, depuis le lac Léman, qui déverse ses eaux dans le Rhône, jusqu’au Jura, qui forme la frontière entre les Séquanes et les Helvètes, un mur haut de seize pieds et précédé d’un fossé. Ayant achevé cet ouvrage, il distribua des postes, établit des redoutes⁶, afin de pouvoir mieux leur interdire le passage s’ils voulaient le tenter contre son gré.*” (Livre 1-8).

Le récit indique la construction en “quinze jours”, de redoutes, de postes et d’un fossé protégé par un mur de “cinq mètres” de haut sur “27 à 28 km” de long, distance qui sépare le lac de Genève de la chaîne du Jura.

Il est vrai que, à l’époque romaine, aucune autorisation administrative ou procédure

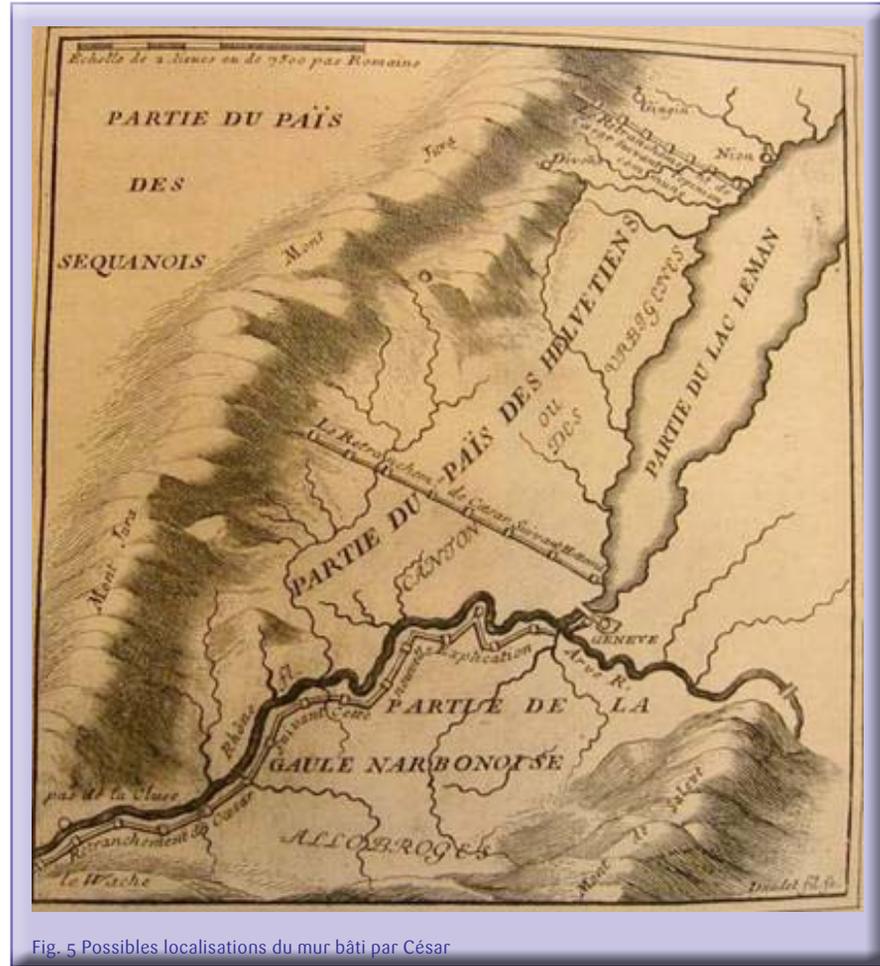


Fig. 5 Possibles localisations du mur bâti par César

d’évaluation d’impact environnemental n’étaient nécessaires. On peut supposer que les petits propriétaires fonciers ne pouvaient sans risque pour leur vie utiliser des voies de recours analogues à celles dont ils disposent aujourd’hui. Les chiffres cités montrent que la productivité des ingénieurs et des chantiers de l’époque antique était incroyable !

⁶ Fortifications mineures normalement non isolées, mais utilisées en tant que parties intégrantes d’un système de défense plus vaste (en ce cas, le mur).

Lorsque les Helvètes reviennent au contact des Romains, il est désormais trop tard. Ils cherchent à plusieurs reprises à traverser le fleuve pendant le jour, puis pendant la nuit, mais en vain ils doivent renoncer. Il s'agit du premier « échec technique » infligé aux « barbares » par l'armée romaine. C'est la dolabre qui a gagné, et on commence à comprendre ce que Corbulon voulait dire.

« N'éveille pas le chat qui dort », me disait ma grand-mère. Selon toute probabilité, les grands-mères des Helvètes ne connaissaient pas cet adage. Sinon, ils n'auraient pas été poursuivis par César le long des rives de la Saône. Et c'est là que le Généralissime reprend son récit : *“César, afin de pouvoir poursuivre le reste de l'armée helvète, fait jeter un pont sur la Saône et par ce moyen porte son armée sur l'autre rive. Sa soudaine approche surprend les Helvètes, et ils s'effraient de voir qu'un jour lui a suffi pour franchir la rivière, quand ils ont eu beaucoup de peine à le faire en vingt. Ils lui envoient une ambassade”*.

C'est un second revers technique. Même si les Helvètes tiennent le coup, cela ne suffit pas. Ils envoient leurs ambassadeurs, mais les négociations échouent. César clôt la question à l'aide de moyens typiquement militaires, comme on le ferait aujourd'hui.

Dans ce cas de figure, la variable permettant la réussite repose dans la capacité majeure de l'armée romaine de déplacer ses troupes en bâtissant des voies et plus particulièrement, par la construction en un seul jour d'un pont permettant de traverser la Saône.

De cette manière, la dolabre permettait à l'armée romaine de gagner du temps et, grâce à sa rapidité, de conquérir des positions surélevées ou bien les positions les plus cruciales du point de vue tactique.

Une autre opération typique du génie civil romain est représentée par la construction de campements, appelés “*castra*”, qui sont encore présents dans le nom et dans les plans de certaines de nos villes.

On peut étudier les travaux de protection, bâtis même dans des conditions critiques. Laissons les Helvètes à leur destin pour retrouver César aux prises avec les Germains d'Arioviste. Selon les mots du général : *“Ne voulant pas être plus longtemps privé de ravitaillement, César choisit, au-delà de la position qu'avaient occupée les Germains, à environ six cents pas de ceux-ci, un endroit propre à l'établissement d'un camp et il y conduisit son armée, marchant en ordre de bataille sur trois rangs. Les deux premières lignes reçurent l'ordre de rester sous les armes, tandis que la troisième fortifierait le camp. Cette position était, comme on l'a dit, à environ six cents pas de l'ennemi. Arioviste y envoya des soldats avec mission d'effrayer les nôtres et d'empêcher leurs travaux. César n'en maintint pas moins les dispositions qu'il avait prises : les deux premières lignes devaient tenir l'ennemi en respect, et la troisième achever son ouvrage. Une fois le camp fortifié, il y laissa deux légions et une partie des troupes auxiliaires, et ramena dans le grand camp les quatre autres légions”*. (Livre 1 - 49)

La capacité des armées à construire des ouvrages de défense pouvait signifier

la sauvegarde des légions. Protégées par les ouvrages de génie civil, elles ne tombaient pas victimes des incursions de l'ennemi, ayant sans aucun doute une meilleure connaissance du terrain.

Le texte ci-dessus nous fait comprendre qu'Arioviste, bien que « barbare » avait bien saisi l'envergure de cet avantage technique et qu'il avait cherché à empêcher cette construction.

Laissons la terre des Germains pour suivre l'armée romaine en Picardie : *“César conduisit son armée ... et à marche forcée parvint à Noviodunum, leur capitale. Il voulut enlever la place d'emblée, parce qu'on lui disait qu'elle était sans défenseurs ; mais, bien que ceux-ci fussent effectivement peu nombreux, la largeur du fossé et la hauteur des murs firent échouer son assaut. Ayant établi un camp fortifié, il commença les préparatifs ordinaires d'un siège. Cependant toute la multitude des Suessions en déroute se jeta la nuit suivante dans la place. On avait vivement poussé les mantelets⁷, élevé le terrassement, construit les tours. Frappés par la grandeur de ces ouvrages, chose qu'ils n'avaient jamais vue, dont ils n'avaient même jamais entendu parler, et par la rapidité de l'exécution, les Gaulois envoient à César des députés pour se rendre”* (Livre 2 - 12).

Cette nouvelle victoire est remportée grâce aux capacités du génie romain. Les Gaulois, qui n'étaient pas inexpérimentés avaient déjà prédisposé des fossés et des hauts murs mais ils n'étaient pas préparés à faire face aux machines et aux techniques d'assaut des légions.



Pont sur le Rhône par Jules César, John Soane, 1814

D'autres preuves de la supériorité technique romaine nous sont données par un épisode assez amusant : *“les Atuatuces faisaient de fréquentes sorties et engageaient avec nous de petits combats ; puis, quand nous les eûmes cernés d'un retranchement qui avait quinze mille pieds de tour et que complétaient de nombreuses redoutes, ils restèrent dans la place ... Lorsqu'ils virent qu'après avoir poussé les mantelets et élevé un terrassement nous construisions au loin une tour, ils commencèrent par nous railler du haut de leur rempart et par nous couvrir de sarcasmes : « Un si grand appareil à une telle distance ! Quels bras, quels muscles avaient-ils donc, surtout avec leur taille infime ..., pour prétendre placer sur le mur une tour de ce poids ? »* (Livre 2 - 30) ... *Mais quand ils virent qu'elle se mouvait et approchait des murs, vivement frappés de ce spectacle, ... ils envoyèrent à César des députés, qui lui tinrent à peu près ce langage : « Ils ne pouvaient pas croire que les Romains ne fussent pas aidés par les dieux dans la conduite de la guerre, puisqu'ils étaient*

⁷ Une sorte de plate-forme mobile apte à protéger l'approche des troupes assiégeantes.



Vercingétorix jette ses armes aux pieds de César. Lionel Royer, 1899

Vue du pont Salario, Piranesi, 1754



capables de faire avancer si vite des machines d'une telle hauteur» ; et ils déclarèrent qu'ils leur livraient leurs personnes et tous leurs biens.» (Livre 2 - 31)

On peut citer, pour clore l'analyse de *De Bello Gallico*, le célèbre extrait du Rhin, tourment des lycéens italiens, qui m'interpelle essentiellement par la façon dont César percevait l'habileté du génie romain plutôt que par la dextérité des légions et la prouesse des techniques de construction.

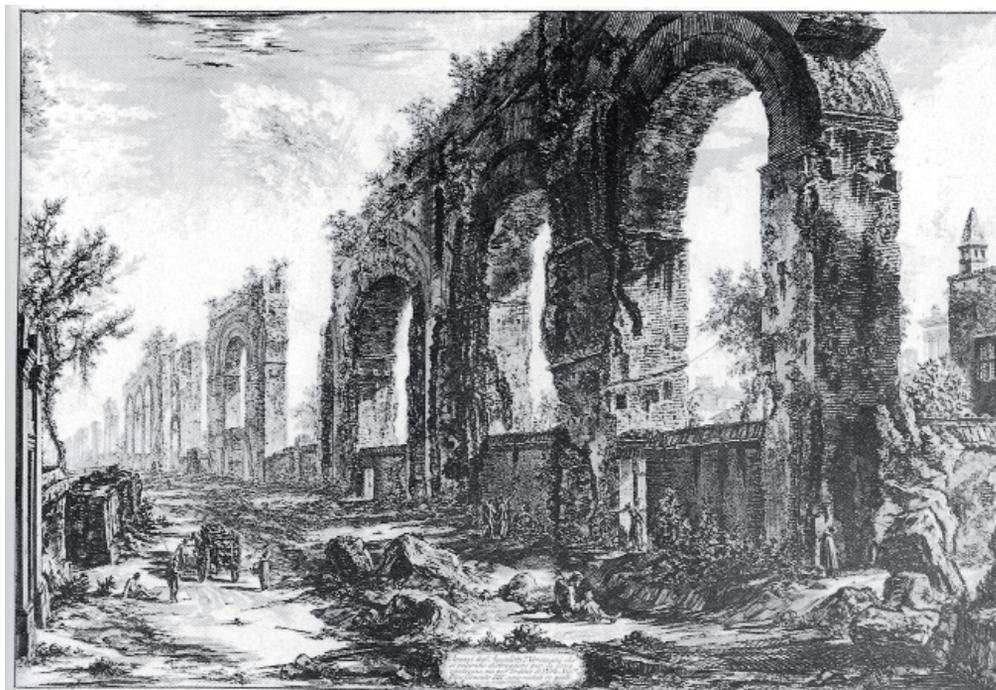
“César avait décidé de franchir le Rhin ; mais les bateaux lui semblaient un moyen trop peu sûr, et qui convenait mal à sa dignité et à celle du peuple romain. Aussi, en dépit de l'extrême difficulté que présentait la construction d'un pont, à cause de la largeur, de la rapidité et de la profondeur du fleuve, il estimait qu'il devait tenter l'entreprise ou renoncer à faire passer ses troupes autrement. Voici le nouveau procédé de construction qu'il employa ...” (Livre 4 - 17)

Ce récit comprend la description du projet de Jules César, ingénieur. Il s'agit des spécifications d'un cahier des charges illustrant l'interdistance des poutres, l'usage demandé en correspondance des pointes, les dimensions, les critères d'utilisation des sonnettes, etc. Ce texte véritable mine d'or pour les bâtisseurs, a fait l'objet d'études de la part d'architectes de l'envergure de Leon Battista Alberti et d'Andrea Palladio, qui souhaitaient comprendre les grands ouvrages des Romains et, si possible, s'en inspirer. La partie la plus significative du récit est la phrase où César déclare que tout gué autre que le pont n'aurait pas été “en

accord avec sa dignité et celle du peuple romain". Ledit passage m'a porté (assez licitement) à croire que, selon César, ceux qui étaient forcés de traverser la rivière à l'aide de radeaux, faute des connaissances nécessaires à la construction d'un pont, ne pouvaient être que des «barbares». Voilà pourquoi les voies et les techniques de construction furent le trait caractéristique de la romanité⁸ par rapport à la «barbarie». *«Dix jours après qu'on ait commencé à apporter les matériaux, toute la construction est achevée et l'armée passe le fleuve»* (Livre 4 - 18).

Notes sur les extraits des commentaires sur la Guerre des Gaules.

On aurait pu continuer d'illustrer le propos par d'autres exemples tirés de la Guerre des Gaules. Les *commentaires* sont particulièrement riches en références qui auraient suscité d'autres réflexions utiles. C'est le cas de la construction de 120 tours réalisées en une seule nuit par les Romains ou d'une fuite technologique qui permit aux Gaulois de développer leurs propres ouvrages selon les instructions des prisonniers romains. C'est aussi le cas de l'épisode concernant la construction du deuxième pont sur le Rhin par César ... "car les soldats avaient désormais appris". D'autres exemples sont celui où les armées se poursuivent et se lancent des regards furieux des deux rives opposées de l'Allier, jusqu'au moment où les légions arrivent soudainement à jeter un pont, ainsi que la construction, voulue par César, d'un double rempart concentrique



Aqueducs de Néron, Piranesi - 1754

autour d'Alésia pour mieux se défendre, en qualité d'assiégé et d'assiégeant. Ces autres exemples⁹ nous éclairent aussi sur l'esprit qui guidait les légions de la période républicaine tardive.

Si de nos jours, les média nous ont accoutumé à des guerres spectaculaires où la haute technologie (outils électroniques, avions et fusées avec leurs systèmes intelligents) prime sur le terrain des batailles et fait la différence pour l'issue des combats, à l'époque antique, il en était de même. Ainsi la technologie la plus à l'avant-garde à cette époque était la dolabre, voire la capacité des Romains de bâtir des ponts, des voies, des remparts et des ouvrages de siège.

La merveille du génie civil dépassait le cadre militaire. Rome, avec un million de

⁸ Dans ce texte, le terme "romanité" indique l'ensemble des valeurs subjectives qui, selon la perception de l'homme classique, distinguaient une société à l'époque considérée comme civilisée (c'est-à-dire la société gréco-romaine) de tout autre société "barbare", cette dernière désignant une notion importée par les Romains de la Grèce classique ("barbaros" étaient ceux qui ne parlaient pas le grec. Avec le temps, la signification dudit terme a glissé vers la nuance négative encore attachée au mot barbare).

⁹ Livre 2 - 8/12, livre 5 - 19/40/42, livre 6 - 6/9, livre 7 - 17/34/35/40/46/56/58/59/68/69/72/73/74.

citoyens, comportait une architecture «verticale» de temples et de basiliques, ce qui en faisait une sorte de New-York antique. La ville était desservie par 10 aqueducs principaux utilisés pour l'alimentation en eau et pour l'approvisionnement des thermes. À l'époque impériale, l'eau était si abondante que des dizaines de fontaines parsemaient la ville. L'eau jaillissante symbolisait pouvoir et richesse.

Au temps du grand Empire romain, les étrangers étaient abasourdis par l'énergie et la puissance du débit des fontaines de Rome. En effet, accoutumés aux villages composés de masures et de cabanes, où il fallait aller chercher l'eau au fleuve ou au ruisseau, ils percevaient la richesse de ce peuple qui gaspillait l'eau, ce qui était une pure exhibition de sa prospérité.

L'eau coulait pour boire, jaillissait pour remplir les piscines des thermes, coulait aux coins des places de la capitale du monde et le monde ancien s'en étonnait. L'homme romain avait appris à dominer l'eau. Il savait comment en canaliser le cours vers les aqueducs ; pour transporter ces fleuves artificiels vers la capitale, la campagne romaine était traversée par des arcs en briques dont la hardiesse frappait. Bien avant Pline, Strabon écrivait (Géogr. V, 3, 8) : *“les Romains se sont surtout appliqués à faire ce que les Grecs avaient négligé, c'est-à-dire à construire des chaussées, des aqueducs et des égouts”*.

Ce que les Grecs avaient négligé était les grandes techniques et technologies de l'ancienne Rome, dont la première, la construction de chaussées, relevait d'abord du domaine militaire.

Conclusion

On peut estimer que le réseau routier romain devrait être considéré comme une merveille. Mais il ne faut pas oublier qu'il est issu d'un principe aussi évident que complexe : pour bien faire les choses il faut prendre son temps, selon la maxime «Rome n'a pas été faite en un jour». Le temps que l'Empire soit enfin traversé par un réseau routier reliant l'Écosse au Sahara et l'Espagne à l'Euphrate, Rome avait disposé de plus de 500 ans pour accomplir le miracle et même bien plus de 600 ans à compter de 312 av. J.-C. quand Appius Claudius Caecus avait commandé la construction d'une voie militaire de Rome à Ariccia, Fondi et Capua. Cette durée nous semble tout à fait normale compte tenu des dimensions et de la nature des ouvrages routiers considérés.

Ce qui étonne, en revanche, c'est la capacité de “gestion” dont les Romains ont fait preuve. On le voit dans les mots de Procope de Césarée, Romain oriental : *“après avoir travaillé ces pierres ... coupées en forme polygonale, il les attacha... et elles étaient attachées si solidement ... qu'à les regarder, elles ne semblaient pas avoir été assemblées mais plutôt avoir poussé ensemble. Et après si longtemps, après le passage quotidien de chariots et d'animaux de tout genre, les pierres ne se séparent jamais des jonctions, aucune pierre n'est ni usée ni réduite en épaisseur, au contraire, elles n'ont même pas perdu leur éclat. C'est ça la voie Appia¹⁰”*.

¹⁰ Voir Procope *“De Bello Gothico”* liv. I, chap. 14.
- Le texte est une traduction de la version originale anglaise tirée de <http://www.gutenberg.org/>

Il ne faut pas se laisser tromper par le fait que Procope était "romain" ! Il a été l'un des derniers à voir la domination de l'Empire sur la *Mare Nostrum*. En effet, Procope était une sorte de "chef du bureau de presse" dans la suite de Bélisaire, personnage encore visible dans les mosaïques de Ravenne. Flavius Belisarius était généralissime et reconquit l'Italie pour le compte de Justinien, en parcourant à peu près le même itinéraire que celui suivi par Eisenhower lors de la campagne d'Italie.

Procope a calculé le temps écoulé depuis la construction de la voie : "*Bélisaire a conduit son armée de Naples par la voie Latine, laissant la voie Appia à gauche ... construite par Appius neuf cent ans avant*". Il affirme donc qu'après neuf cent ans ¹¹ (!), la voie apparaissait encore parfaite, comme si les dalles n'étaient dues qu'à une croissance spontanée.

Cela n'est pas une épigraphe, c'est un défi ! Un défi pour nous, les hommes du XXI^e siècle. C'est un défi pour les opérateurs du domaine routier et notamment de son entretien. Si jamais notre civilisation durait aussi longtemps que celle des Romains, quelles ressources matérielles, professionnelles, techniques et technologiques pourrions-nous déployer afin de garantir la même viabilité, issue de qualité et de processus d'inspection et de maintenance appropriés ?

"*Rome de Rome est le seul monument et Rome Rome a vaincu seulement*"¹².

Ainsi se termine le volume dédié aux voies romaines par Bergier et ainsi se ferme le rideau sur un empire : "*Romains et Grecs, criez ! Où vous êtes allés ... j'entendais*

juré en Aléman et en Goth..."¹³ chantait Guccini. Mais les Romains et les Grecs ne lui répondirent jamais.

Cela marqua la fin de la « mondialisation » de l'empire, à l'aube du Moyen Âge. Le règne de l'Empire était remplacé par la domination de la nature qui, les bois s'étendant, prenait sa revanche sur l'homme. Le système de gestion et de maintenance des Romains s'écroula. La "*strata*"¹⁴, à l'origine du mot italien "*strada*" (route), commença à se dégrader, pour laisser la place à la "*rupta*"¹⁵, terme qui est la source étymologique du terme français "route" et de l'anglais "road". Il s'agit d'exemples banals qui pourtant montrent que l'Histoire, avec un H majuscule, joue à cache-cache avec les termes courants.

BIBLIOGRAPHIE

★ **Autori vari**, "*Princeps Urbium*", 1991 - libri Scheiwiller (en particulier "*L'economia*" par Francesco De Martino et "*L'architettura e l'urbanistica*" par Giorgio Gullini)

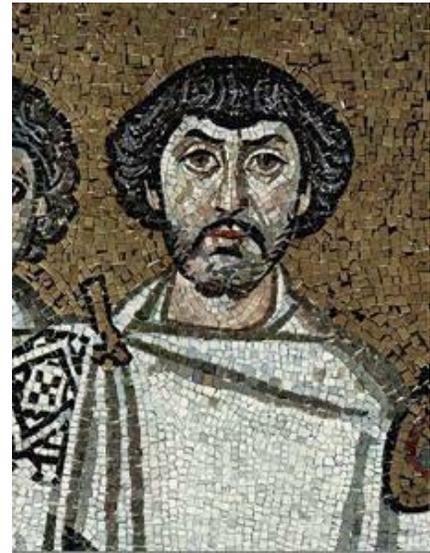
★ **Autori vari**, "*Roma e le vie Consolari*", Edizioni scienze e lettere

★ **Autori vari**, "*Storia di Roma Antica*", New Compton

★ **Barbero Alessandro** "*9 agosto 378. Adrianopoli il giorno dei barbari*", 2005 - Laterza

★ **Bergier Nicolas** "*Histoire des grands chemins de l'empire romain*", 1736 - Jean Leonard (aussi sur <http://books.google.it/>)

★ **Block Mark** "*Les invasions. Occupation du sol et peuplement*" Annales d'histoire sociale, Année 1945, Volume 8, Numéro 2 (aussi sur <http://www.persee.fr>)



Détail de la mosaïque de la basilique de Saint-Vital à Ravenne

¹¹ A vrai dire, Procope écrivait en 536 A.D. et donc, pour être précis, "seul" 848 ans étaient passés en ce moment-là ...

¹² Bergier mentionne une partie de texte plus longue par Janus Vitalis Panormitanus de laquelle j'ai tiré l'extrait.

¹³ Tiré de "Byzance" de l'auteur-interprète italien Francesco Guccini, Metropolis - 1981.

¹⁴ Voie pavée. Le terme se réfère au fait que la voie de l'époque, tout comme celle d'aujourd'hui, se composait de plusieurs couches de matériaux différents.

¹⁵ Cassée, interrompu.

- ★ **Demolins Edmond** “*Comment la route crée le type social*”, 1900 - Librairie de Paris
- ★ **Dosi Schnell** “*Vita e costumi dei romani antichi - spazio e tempo*” - vol. 14° Museo della civiltà romana, 1992 - Quasar
- ★ **Garnsey P. - Saller R.** “*Storia sociale dell'impero romano*”, 1989 - editori Laterza
- ★ **Gautier Hubert** “*Traité de la construction des chemins*” - Duchesne, 1755 Digitalizzato su <http://books.google.it/>
- ★ **Gibbon Edoardo** “*Storia della decadenza e rovina dell'impero romano*”, 1820 - per Nicolò Bettoni
- ★ **Giulio Cesare C.** “*De bello gallico*”
- ★ **Heichelheim Fritz M.** “*Storia economica del mondo antico*”, 1979 - Laterza (en particulier Vol. 4 “la repubblica romana” et Vol. 5. “l'impero romano”)
- ★ **Jones Michael E.** “*The end of Roman Britain*” <http://books.google.it/> en particulier appendice 1 “the population of Roman Empire”)
- ★ **Laurans Gérard** “*Le mur de Cesar*”, 2003 su <http://gerard.laurans.free.fr/>
- ★ **Luttwack Edward N.** “*La grande strategia dell'impero romano dal I al III secolo d.C.*”, 1997 - BUR
- ★ **Michelet Jules** “*Storia di Roma*”, 2002 - Rusconi Libri
- ★ **Montanelli Indro** - “*Storia di Roma*”, 1997 - BUR saggi
- ★ **Montanelli Indro, Gervasio Roberto** - “*Storia D'Italia - vol. 1 - dal Medioevo sino al mille*” - RCS, 2003 - da pag. 13
- ★ **Pisani Sartorio Giuseppina** “*Vita e costumi dei romani antichi - mezzi di trasporto e traffico*” - vol. 6° Museo della civiltà romana, 1994 - Quasar
- ★ **Radke Gerhard** - *Viae publicae Romanae* - traduction par Gino Sigismondi, 1981 - Cappelli Editore Bologna
- ★ **Rossi Lino** “*Rotocalchi di pietra - segni e disegni dei tempi sui monumenti trionfali dell'Impero romano*”, 1980 - Jaca Book
- ★ **Schreiber Herman** “*Le vie della civiltà*”, 1960 - Garzanti
- ★ **Spinosa Antonio** “*La grande storia di Roma*”, 1998 - Mondadori
- ★ **Staccioli Romolo Augusto** “*Strade romane*”, 2003 - L'Erma di Bretschneider [26.] Sterpos Daniele, “*La route romaine en Italie*”, 1971 - quaderno Autostrade n° 17
- ★ **Tenney Frank** “*Storia di Roma*”, 1948 - La Nuova Italia
- ★ **Tesoriere Giuseppe** “*Viabilità antica in Sicilia - dalla colonizzazione greca all'unificazione (1860)*”, 1994 - Zedi Italia
- ★ **Turchi Nicola et al.** “*Civiltà romana*”, Mostra augustea della romanità, 1938 (en particulier Michelangelo Cagiano de Azevedo “*I trasporti e il traffico*” et Enrico Clausetti “*Fortificazioni e macchine belleliche*”)
- ★ **Veyne Paul** “*L'impero Greco Romano - le radici del mondo globale*”, 2007 - Rizzoli
- ★ **Villa Carlo** “*Roma, le vie consolari*”, 1984 - ERI/Edizioni RAI
- ★ **Villari Pasquale e altri** “*Storia generale d'Italia - parte prima - Storia antica*”, 1901 - Dottor Francesco Vallardi Editore
- ★ **Von Hagen Victor W.** “*Le grandi strade di Roma nel mondo*”, 1967 - New Compton editori
- ★ **Zerbini Livio** “*La città romana*”, 2005 - Giunti
- ★ Images web : www.sxc.hu ; www.brown.edu ; www.lightpollution.it/cinzano/page4.html ; www.ec.europa.eu/transport ; <http://books.google.it>★

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent pour l'avenir

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

comité d'Histoire

Tour Pascal B
92055 La Défense cedex

<http://www.developpement-durable.gouv.fr>

• revue du ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement •

