

VIA IVLIA AVGVSTA

Un itinéraire romain exceptionnel



9 étapes
pour retrouver
le passé

SOMMAIRE

PRÉSENTATION

LE PROJET

- I** La conquête romaine des zones traversées par la via Julia Augusta
- II** L'empereur Auguste
- III** La mise en place des territoires frontières dans la réorganisation augustéenne
- IV** Les voies romaines
- V** La voie d'Italie avant la via Julia Augusta d'Hercule à César
- VI** La via Julia Augusta, première voie transalpine
- VII** Les grandes voies transalpines au nord de la via Julia Augusta
- VIII** La chaussée et les équipements de la via Julia Augusta
- IX** La structure d'un milliaire : borne routière et monument de la propagande impériale
- X** Un rôle limité dans l'économie locale
- XI** La redoutable concurrence de la voie maritime
- XII** Les voies ne meurent jamais : la survie d'un itinéraire
- XIII** A la recherche de la voie perdue : comment trouver la voie ?
- XIV** Le tracé de la via Julia Augusta entre le Paillon et Albintimilium
- XV** Voie romaine et structuration de l'espace

Les sites :

- XVI** Le Trophée des Alpes
- XVII** Le Mont des Mules
- XVIII** Le monument funéraire de la Villa Lumone
- XIX** Le musée de préhistoire régionale de Menton
- XX** Balzi Rossi
- XXI** Les jardins Hanbury
- XXII** Le musée archéologique Girolamo Rossi
- XXIII** Les bornes miliaires de l'église San Michele
- XXIV** Les fouilles de la cité romaine d'Albintimilium

Retrouvez ce guide sur internet...



www.viajuliaaugusta.com

- Des informations complémentaires
- Des news
- De la documentation à télécharger
- Des liens sur le sujet
- En versions italienne, française, anglaise

Contact : info@viajuliaaugusta.com

Coordination scientifique du projet : Pascal Arnaud (CEPAM, Maison des Sciences de l'Homme, Université de Nice) et Daniela Gandolfi (Istituto Internazionale di Studi Liguri).

Remerciements : Soprintendenza per i Beni Archeologici della Liguria, Curia Vescovile di Ventimiglia, Giardini Botanici Hanbury, Région Provence Alpes Côte d'Azur, Conseil Général des Alpes-Maritimes, Centre des Monuments Nationaux, Service Départemental de l'Architecture et du Patrimoine des Alpes-Maritimes, Direction Régionale des Affaires Culturelles, communes de : Beausoleil, Menton, Roquebrune-Cap-Martin et La Turbie, Sophie Binnerger, Service régional de l'archéologie PACA.

NB : Le logo de l'itinéraire de la Via Ivliá Avgvsta utilise les pavés de la voie romaine et son écriture, par fidélité à l'histoire, a remplacé la lettre J par celle du I et le U par le V.

Rédaction : Pascal Arnaud (I-XVIII), Emmanuel Pellegrino (XIX), Daniela Gandolfi (XX-XIV), Commune de Vintimille, Communauté de la Riviera Française. **Photographies** : Jérôme Kélagopian, Pascal Arnaud, Ferdinand Martelli, Daniela Gandolfi, Antonella Del Becaro. **Conception-réalisation** : Looping Communication - 601, av. de Fréjus, 06210 Mandelieu. 04 92 97 94 00.



PRESENTATION

La Communauté de la Riviera Française et la ville de Vintimille ont créé un itinéraire culturel transfrontalier, l'ancienne Via Julia Augusta, en associant les vestiges romains de Vintimille, Roquebrune Cap Martin, Menton, Beausoleil et le célèbre Trophée d'Auguste de La Turbie.

Cet itinéraire symbolise la richesse culturelle des communes de la Riviera Française et les liens qui les unissent à leurs homologues italiens, il est emblématique de notre histoire et de notre identité.

Ce projet transfrontalier a obtenu tous les financements nécessaires (Interreg, l'Etat, le Conseil Général, la Région, les Communes traversées...) permettant sa mise en œuvre.

En parcourant cet itinéraire les générations peuvent profiter pleinement des vestiges de l'époque romaine, berceau de l'antiquité, berceau de notre civilisation.

Nous sommes particulièrement heureux de cette initiative fédératrice et ambitieuse qui affirme la vocation culturelle de la Communauté de la Riviera Française et de la ville de Vintimille.

Giorgio Valfré
Sindaco del
Comune di Ventimiglia

Monsieur Le Maire de Menton
Député des Alpes-Maritimes
Président de la Communauté
de la Riviera Française



LE PROJET

Le projet "Via Julia Augusta : itinéraire transfrontalier du patrimoine romain" fait partie du programme d'initiative communautaire Interreg IIIA-Alcotra 2000/2006 qui est la troisième intervention de coopération européenne intéressant le territoire franco-italien.

L'objectif d'Alcotra est de faire émerger, à l'intérieur d'une "citoyenneté européenne" encore en formation et au-delà des identités nationales réciproques, les qualités spécifiques des territoires frontaliers, fondées non seulement sur les origines géopolitiques et historico-culturelles communes, mais aussi sur d'identiques caractéristiques économique-sociales.

Le projet "Via Julia Augusta", identifié par le numéro 188, entre dans la mesure 3.3 "Systèmes touristiques", elle-même comprise dans le secteur dénommé "Compétitivité", qui vise à "soutenir des actions concertées dans le domaine du tourisme, vouée à la valorisation des ressources présentes dans la zone".

L'idée de partir de l'ancienne route romaine, réalisée par l'Empereur Auguste au 13-12 siècle avant J.-C., pour relancer la zone de la frontière entre l'Italie et la France était en chantier depuis longtemps.

Le programme Interreg IIIA-Alcotra a fourni le soutien financier indispensable et le support technique dans les phases de programmation, développement, sélection et réalisation du projet qui se propose de valoriser les sites archéologiques existants sur le tracé de la "via Julia Augusta",

Les ressources proviennent à 35 % de contributions communautaires (FESR), à 35 % de contributions Italie-France

impliqués dans le projet : Communauté d'Agglomération de la Riviera Française, les villes de La Turbie, Beausoleil, Roquebrune Cap Martin, Menton et la ville de Vintimille.

L'itinéraire se développe en particulier, sur 25 km environ, en 9 étapes, à partir du Trophée des Alpes de La Turbie jusqu'à la zone archéologique d'Albintimilium (l'actuelle Vintimille).

L'orientation du parcours n'est pas forquée, mais plutôt liée à l'habitude occidentale de lire de gauche à droite, cependant il est évident que l'itinéraire peut aussi être utilement parcouru en sens inverse. L'étape 1 est le Trophée des Alpes, dans la Commune de La Turbie, qui représente le symbole de la conquête romaine en Gaule ; l'étape 2 est le Mont des Mules, dans la Commune de Beausoleil, où sont conservés les restes d'une muraille pré-romaine ; l'étape 3 est le Tombeau Lumone, dans la Commune de Roquebrune Cap Martin, ancienne concession d'époque romaine ; l'étape 4 est le Musée de Préhistoire Régionale de Menton exposant des pièces d'époque romaine ; l'étape 5 est celle du Musée Préhistorique et des Grottes Balzi Rossi où sont reconnaissables des parties du tracé de la "via Julia Augusta" ; l'étape 6 nous fait découvrir les traces de l'ancien parcours romain à l'intérieur et aux alentours des Jardins Botaniques Hanbury ; l'étape 7 est le Musée Civique Archéologique Girolamo Rossi où sont conservées des pièces d'époque romaine provenant de la cité d'Albintimilium ; l'étape 8 est l'église San Michele, dans le centre historique de Vintimille, où des bornes miliaires de la "Via Julia Augusta" ont été réutilisées dans un but fonctionnel et pour la construction ; l'étape 9 est représentée par les fouilles archéologiques de la cité romaine d'Albintimilium, avec le théâtre, les thermes, les "insulae" et le "decumanus" qui coïncidait avec la "via Julia Augusta".

Un itinéraire riche d'histoire et de vestiges antiques a été redécouvert, permettant aux territoires frontaliers franco-italiens de concrétiser le rêve ambitieux "d'annuler la frontière", reconnaissant la même origine, indissolublement liée à la conquête romaine des territoires, aux sites archéologiques détachés le long de l'ancien parcours de la "via Julia Augusta" - dont certains tronçons sont dorénavant seulement hypothétiques à cause des aménagements modernes et des mutations de la côte.

I

LA CONQUÊTE ROMAINE DES ZONES TRAVERSÉES PAR LA VIA JULIA AUGUSTA

La plupart des zones traversées par la via Julia Augusta et par son prolongement jusqu'au Rhône ont été conquises à une date bien antérieure à sa création institutionnelle en 13-12 av. J.-C.. La Ligurie côtière entre Marseille et Savona fut soumise par les armes romaines, mais à la demande des Marseillais, indéfectibles alliés de Rome, qui avaient développé, depuis le IV^e s., un réseau de forteresses côtières (Tauroeïs au Brusco, Olbia à Hyères, Antipolis à Antibes et Nikaïa à Nice) pour s'assurer la police des mers et la maîtrise d'un commerce d'exclusion protégé. Ce dispositif complétait celui des sites similaires créés simultanément par Rome le long de ses côtes et connus sous le nom de "colonies maritimes". Mais ce dispositif laissait entre Nikaïa, apparemment fondée au III^e s., et Pise, un vide dont Gênes, fidèle alliée de Rome, occupait le centre.

Durant la seconde guerre punique, les *Ingauni* d'Albenga s'étaient alliés à Carthage contre Rome. Au lendemain de cette guerre, les plaintes répétées de Marseille contre la piraterie ligure conduisirent Paul-Émile à faire campagne contre eux de 184 à 182 av. J.-C. Deux communautés furent alors organisées : les *Ingauni* avec leur capitale à Albenga, et les *Intemelii* avec leur capitale à Vintimille. Les Ligures de la montagne (*Montani*) furent soumis dans la foulée. En 180, à l'issue de la défaite et de la déportation des Ligures Apuans,

Rome fonda la colonie de Luna, en 177, mais les montagnes de l'Apennin ligure ne furent vraiment pacifiées qu'en 155. La pression militaire exercée par les Oxybiens de l'Estérel, et des Déciates de la région d'Opio, sur les places-fortes d'Antipolis et de Nikaïa aboutit, en 154, à l'intervention du consul Opimius, qui défit ces deux peuples, et laissa leur territoire à la discrétion de Marseille.

En 125, les plaintes de Marseille contre la confédération salyenne, furent le prétexte de l'intervention de Rome, qui fonda Aix (*Aquae Sextiae*) en 122, et Narbonne en 118, et créa,



Le Trophée des Alpes (La Turbie)

entre l'Espagne et le Rhône une voie romaine, dénommée *via Domitia*, du nom de son fondateur, Cn. Domitius Ahenobarbus. Là encore, à l'exception d'Aix-en-Provence, les territoires furent confiés à la discrétion de Marseille. En 49, la défaite de Marseille, qui avait choisi le camp de Pompée contre celui de César aboutit à la priver de l'essentiel de ces territoires. De nouvelles cités apparurent (*Forum Iulii* à Fréjus, *Antipolis*, *Forum Voconii* au Cannet-des-Maures). En 25, Auguste entreprit la conquête méthodique des Alpes et de leurs cols. Les Salasses du val d'Aoste en furent les premières victimes ; en 14, les peuples du versant français des Alpes méridionales furent vaincus à leur tour. Au plus tard en 7/6 av. J.-C., date de la dédicace du Trophée des Alpes, tout l'arc alpin était soumis.

L'EMPEREUR AUGUSTE (63 AV J.-C. - 14 AP. J.-C.)

Neveu de Jules César, C. Octavius en devint le fils par adoption testamentaire au lendemain de l'assassinat du dictateur (15 mars 44 av. J.-C.) et prit, le 8 mai 44, le nom de Caius Julius Caesar Octavianus. En janvier 27 av. J.-C., il reçut du Sénat le surnom d'Auguste, qui en fondait symboliquement le pouvoir sacré et bienfaiteur. Au cours de la même séance du Sénat, eut lieu un partage fictif des charges aux termes duquel il disposait de la réalité du pouvoir sans pour autant renier les institutions traditionnelles de la république, ni avoir recours à des institutions honnies (dictature, royauté). Tout en se posant en garant des institutions républicaines, nominalement préservées, il fonda un nouveau régime politique, autocratique, qui taisait son nom.

Il fut placé sous le signe du moralisme civique et de la religiosité d'Etat, et garanti par la certitude que les dieux soutenaient l'empereur dans ses entreprises et que celui-ci avait, de ce fait, la capacité personnelle d'assurer le développement favorable de toute entreprise. Auguste fut lui-même rapidement l'objet d'un culte sous son règne : sans être tout à fait un dieu, l'empereur était divin, et son statut s'apparentait ainsi à celui de quelques créatures

de statut intermédiaire, ni totalement divines, ni seulement humaines, ni qu'Hercule, qui contribua depuis Alexandre le Grand à la divinité du souverain Auguste, comme Pompey lui, choisit de faire coïncider son triomphe avec les fêtes d'Hercule à Rome.

La manifestation la plus évidente de cette faveur des dieux est l'indissociable de la divinité. Sous le règne d'Auguste, le culte devint le monopole de l'empereur, qui déléguait à ses généraux le pouvoir en son absence. Les conquêtes d'Auguste irradiaient l'empire dans des limites dépassées de façon marquée. Plus tard, sous Trajan, les preuves de son caractère charismatique et de justifications du caractère absolu de son pouvoir. La divinité de l'empereur fut

aussi le ferment de la cohésion de l'empire. Assisté de son ami et co-régent Marcus Agrippa (†12 av. J.-C.), il mit en place l'organisation administrative et les infrastructures des territoires conquis, qui furent les bases de leur intégration et de leur romanisation. Parmi ces infrastructures, les voies de communication terrestres, fluviales et maritimes occupèrent une place majeure. A sa mort, il transmit l'empire à son beau-fils Tibère avec la certitude justifiée d'avoir fondé un monde nouveau.

Buste d'Octavien (musée du Louvre).



Statue d'Auguste
(au musée
du Trophée,
La Turbie).



LA MISE EN PLACE DES TERRITOIRES FRONTIÈRES DANS LA RÉORGANISATION AUGUSTÉENNE

L'organisation mise en place par l'empereur Auguste et par son co-régent M. Vipsanius Agrippa a défini un système territorial complexe dont les grandes lignes ne furent pas remises en cause avant les réformes de la fin du III^e s. Il se fonde, comme en tout lieu de l'empire, sur la cité, qui en constitue l'entité administrative et juridique de base. Ces cités possédaient chacune un territoire borné, garanti par l'État et étaient normalement regroupées dans des entités plus vastes, les provinces, placées sous l'autorité d'un gouverneur.

L'Italie faisait exception au système des provinces. Elle reçut, sans doute en 8 av. J.-C., un statut juridique, administratif et fiscal original, qui constituait l'aboutissement d'un processus d'extension à l'Italie des privilèges de Rome: les citoyens des cités italiennes recevaient la citoyenneté romaine de plein droit du fait même de leur appartenance à une cité italienne, et le sol italien était exempt d'impôts directs. L'Italie n'était pas placée sous l'autorité de gouverneurs et recevait une organisation à part : elle était divisée en 11 régions. *Albintimilium* (Vintimille) se trouvait ainsi appartenir à la IX^e Région Augustéenne, baptisée *Liguria*, dont elle était la cité la plus occidentale. L'embouchure du Var était réputée faire la frontière des Gaules, soumises à un octroi spécifique de

2,5% (le "Quarantième des Gaules") et de l'Italie. Toute la vallée de la Roya (*Rutupis / Rutuba*), ainsi que la bande côtière jusqu'au Var, à l'exception du "port des Niçois", qui constituait une enclave de Marseille, appartenait à *Albintimilium*, dont le Paillon a de bonnes chances d'avoir constitué la limite occidentale. *Cemenelum* (Cimiez) et *Vintium* (Vence) appartenaient déjà à la province des Alpes Maritimes. À l'ouest du Var commençaient la province de Narbonnaise et le territoire de la cité d'*Antipolis* (Antibes). C'est dire que tous les territoires concernés par le programme appartenaient sans doute il y a deux mille ans à l'Italie et au territoire d'*Albintimilium*.

À la fin du III^e s., les réformes de l'empereur Dioclétien créèrent des entités administratives plus vastes, les "diocèses", divisés en provinces de plus petites dimensions. L'Italie fut alors réduite au statut général. Le territoire de Vintimille fut intégré à la province des Alpes Cottiennes et au diocèse d'Italie annonaise, celui de Cimiez à la province des Alpes Maritimes et au diocèse de Viennoise.



Carte d'Italie (copie du XIV^e s.) d'après le géographe Ptolémée (II^e s.)

LES VOIES ROMAINES



Les voies romaines ne sont pas seulement des routes et elles n'étaient pas nécessairement entièrement carrossables. Il existait de nombreuses autres routes, voire des chemins muletiers, dont l'importance économique a été considérable et qui, pour autant, n'avaient pas le statut de voie romaine. Les voies romaines elles-mêmes étaient hiérarchisées. Au sommet de la hiérarchie, les voies dites "militaires" étaient les pendant des routes royales de l'Ancien régime. L'image de la voie Appia et de ses dalles ne doit pas non plus faire illusion. Il s'agissait là d'une réalisation de prestige affichée et perçue comme telle, facilitée par la proximité des gisements de basalte. La plupart des voies romaines

n'ont longtemps été que de mauvaises pistes, régulièrement impraticables en cas d'intempéries. Aucune donnée technique ne permet de caractériser une voie romaine : leur largeur, théoriquement fixée par la loi en ligne droite et en courbe, n'est respectée dans les faits qu'en plaine, leur dallage n'est pas systématique, et souvent elles ne sont que compactées ; enfin, les trottoirs, fréquents, sont facultatifs. Tout au plus rappellera-t-on qu'elles sont conçues pour durer, et à ce titre stabilisées latéralement par des fondations et bombées pour favoriser l'évacuation de l'eau.

Une voie romaine est d'abord et avant tout une réalité juridique : une "voie publique du peuple romain", dont l'accès est public et gratuit, qui possède un nom, et se développe entre un point initial et un point terminal fixes. Elle obéit à des normes minimales définies par la "loi des XII Tables" : 8 pieds de large (2,40 m) en ligne droite, 16 en courbe (4,80 m). La construction de l'infrastructure est l'affaire de l'État, qui veille à ce que l'entretien de la chaussée soit assuré par les riverains, et par les cités, à qui en incombe la charge, et garantit ainsi la pérennité du réseau routier.

Ce sont sans doute, pour partie, les contraintes liées à la mise à ferme des travaux et au calcul de la quote-part due par les riverains qui expliquent que les voies romaines aient été jalonnées de bornes milliaires. La mesure des routes et le bornage qui en découle sont une invention romaine dont l'origine remonte au III^e s. av. J.-C. Ils ont également assuré la pérennisation des tracés routiers et permis la maîtrise intellectuelle de l'espace traversé par les voies. Celle-ci s'est appuyée sur des documents originaux le développement de listes d'étapes accompagnées de mesures de distances, connues sous le nom d'Itinéraires dont plusieurs sont parvenus jusqu'à nous. Ils ont permis la planification des déplacements, l'organisation du ravitaillement et du service de la poste impériale, créé par Auguste et connu à partir de Trajan (98-117) sous le nom de *cursus publicus*.

LA VOIE D'ITALIE AVANT LA VIA JULIA AUGUSTA, D'HERCULE À CÉSAR

Lorsqu' Auguste fit construire et border la *via Julia Augusta*, il n'opérait sans doute pas une révolution dans le réseau routier. L'essentiel du tracé préexistait en effet sous des formes diverses. L'érudition moderne a groupé sous le nom de "voie héracléenne" l'ensemble des parcours séculaires, selon des tracés variables dans le détail, entre Rome et Cadix. C'est que l'ensemble de ces régions restait lié de près au souvenir des pérégrinations occidentales d'Hercule dont la symbolique politique ne fut sans doute pas étrangère à l'intérêt d'Auguste pour cette voie. Il est sans doute vain de rechercher un tracé précis d'une voie héracléenne intangible, mais on peut imaginer un parcours évoluant jusqu'à aboutir à la *via Julia Augusta*, et dont la fréquentation régulière n'est réellement attestée qu'à partir de la maîtrise romaine de l'Espagne. Strabon (4.6.3) rapporte qu'en 123, la libre communication entre l'Italie et l'Espagne fut obtenue pour les envoyés de Rome. Son utilisation était pourtant plus ancienne : en 191 le gouverneur romain d'Espagne fut massacré par les Ligures sur la route de sa province et dut se réfugier à Marseille où il mourut de ses blessures trois jours plus tard. La route de Piacenza au Rhône était de fait très fréquentée au II^e s. av. J.-C., dès avant la création des premières voies : en 154, l'expédition d'Opimius entre Var et Argens partit de Piacenza (Placentia) et suivit à l'évidence

l'itinéraire de la future *via Julia Augusta*, rendu praticable jusqu'au Var par la défaite, en 181-180, des *Ingauni* et des *Intemelii*. Cet itinéraire se confond, entre Piacenza et Tortona (Dertona), avec la *via Postumia* – construite en 148 par le consul Spurius Postumius Albinus entre Gênes et Aquilée par Piacenza et Crémone –, et entre Tortona et Vado, avec celui de la *via Aemilia Scauri*, créée entre 115 et 109. En 125, les troupes romaines, qui attaquèrent d'abord les Salyens, puis les Voconces (Vaison, Die) et les Allobroges (Vienne, Grenoble, Genève), sont encore passées par la côte. En 49, les légions pompéiennes d'Afranius, défaits par César, suivirent cette route de l'Espagne jusqu'au Var, où elles déposèrent les armes. Plusieurs péripéties politiques de 44-43 suivent le tracé de cette voie par *Forum Voconii* (Le Cannet-des-Maures) et Fréjus et montrent que le tracé de la route était déjà fixé avant son institutionnalisation par Auguste. On peut supposer dans ces conditions que les castellaras indigènes voisins entretenaient avec elle des rapports dont seule une meilleure connaissance de ces sites permettra de préciser la nature, économique, politique ou militaire.



La via Julia Augusta
et les voies antérieures
(Pascal Arnaud)

LA VIA JULIA AUGUSTA, PREMIÈRE VOIE TRANSALPINE

Le nom de *via Julia Augusta* ne nous est connu que par les bornes érigées en 125 par l'empereur Hadrien qui nous dit avoir procédé à la "restauration, depuis le fleuve Trebia, de la *via Julia Augusta* qui avait disparu par l'effet de la vétusté". Conformément à l'usage, la voie avait pris le nom



Char tiré par des ânes

de son fondateur, Auguste, qui succédait ainsi à Hercule, pour nommer la plus ancienne voie littorale. Ce nom est pourtant unique, en dépit de l'œuvre importante d'Auguste en matière de construction routière. Il souligne le poids

symbolique particulier de cette route. Les plus anciennes bornes portent les titres et surnoms de l'empereur Auguste entre le 1^{er} juillet 13 et le 6 mars 12 av. J.-C. Elles sont strictement contemporaines de celles qui jalonnent la route qui la prolonge entre le Var et la vallée du Rhône, où elle se connectait à la voie Domitienne (entre Pyrénées et Montgenèvre) et à la voie d'Agrippa (vers Boulogne-sur-mer par Lyon et Autun), mais cette route, unique de fait, constituait à l'évidence deux objets juridiques distincts, de part et d'autre d'un point situé entre le Paillon et le Var, ce que confirme l'inscription sur les bornes de distances mesurées depuis Rome, entre Plaisance et le Paillon, et de distances mesurées depuis le chef-lieu de la cité dont on traversait le territoire, entre Antibes et le Rhône.

L'appellation *via Julia Augusta* désignait donc *stricto sensu* la voie entre le Var (ou le Paillon) et Piacenza (fleuve Trebia) par la côte ligure, Vado Ligure et Tortona. Les distances depuis Rome que portent ses milliaires ont été mesurées en suivant la *via Aemilia* de Piacenza à Rimini et Fano, sur l'Adriatique, puis de là à Rome en suivant la *via Flaminia*. La désignation de *via Aurelia* que l'on trouve dans des documents du IV^e s. n'a pas trait à une autre voie. C'est une désignation d'usage pour caractériser le tracé côtier qui, depuis Rome, suivait la *via Aurelia* proprement dite jusqu'à Gênes et Vado, puis la *via Julia Augusta* et son prolongement jusqu'au Rhône.

En 13/12, la *via Julia Augusta* était le seul franchissement alpin des Alpes méridionales assuré par une voie romaine, la voie du Montgenèvre n'ayant été bornée que 10 ans plus tard, en 3/2. Elle resta le seul passage de basse altitude, ce qui explique sans doute le maintien d'une garnison à Cimiez (Cemenelum) jusque vers 100 de notre ère. Cette voie de prestige a connu deux grandes réfections en 125, et en 213, toutes deux liées à des événements politiques (retour d'Hadrien à Rome en 125; passage de Caracalla en 212-213).

LA CHAUSSÉE ET LES ÉQUIPEMENTS DE LA VIA JULIA AUGUSTA

La chaussée n'a été formellement reconnue en fouille qu'au niveau de la gare de péage de La Turbie et dans la plaine de Latte. En plaine, elle est constituée d'un simple compacté de cailloutis (*glarea*), de section bombée ; dans les côtes, elle est pavée, mais jamais dallée, afin de limiter l'érosion. Elle est d'une largeur modeste : 2,2 m., soit environ 7 pieds romains, pour la chaussée, auxquels il faut ajouter deux trottoirs (marges) de 50 cm, qui servaient à la fois à stabiliser latéralement la chaussée et à permettre la circulation des piétons. Ces normes sont celles que l'on rencontre partout où la chaussée originale de la voie a été reconnue. Elles n'atteignent la norme légale de 2,4 m qu'en incluant les deux trottoirs. Le pendage peut atteindre dans le tronçon concerné des pentes de 17%.

La largeur d'une voie romaine peut atteindre 6 m ; elle est normalement d'un peu plus de 4 m, même dans les Alpes, et n'est qu'exceptionnellement inférieure à 3 m. Une largeur inférieure ne permettait pas à deux charrettes de se croiser. Le fort pendage et la largeur limitée de la *via Julia Augusta* l'apparentent autant à une piste muletière qu'à une voie romaine à proprement parler, et si elle était peut-être carrossable, sans doute était-on souvent aux limites des possibilités des attelages .

Le caractère accidenté du tracé a imposé de nombreux

aménagements. L'excavation du substrat rocheux et la construction de murs de soutènement ont été nécessaires en plusieurs points et on a pu en reconnaître la trace à la villa Hanbury, aux Balzi Rossi, ou à Saint-Pierre, dans le vallon de la Trinité.

Il a également fallu construire des ponts. Beaucoup ont été reconnus à l'est de Vintimille. Ils sont généralement réalisés en petits maellons réguliers dits "opus uittatum". Aucun n'a survécu dans la zone qui nous intéresse. Il en existait peut-être un sur la Roya, et surtout au Ramingau, à la verticale de Cabbé (Roquebrune) : en aval du pont dit "romain" – qui ne l'est assurément pas – les traces de puissantes culées antérieures restent visibles. Des gîtes (*mansiones, tabernae*), et relais (*mutationes*) devaient compléter le dispositif routier. Ils comprenaient à la fois des structures privées ouvertes au voyageur et d'autres réservées à la poste impériale (*cursus publicus*) et au déplacement des représentants de l'Etat.

Aucun n'a toutefois été identifié à ce jour.

Cette voie était, enfin, jalonnée de bornes, placées en théorie tous les mille pas, soit 1478 m., et à ce titre dites "pierres milliaires" (*lapides milliariae*) ou plus simplement "pierres" (*lapides*) ou "milliaires" (*milliarium*).



La route romaine (Jardins Hanbury).

LA STRUCTURE D'UN MILLIAIRE : BORNE ROUTIÈRE ET MONUMENT DE LA PROPAGANDE IMPÉRIALE

Les milliaires de la *via Julia Augusta* ont été placés par trois empereurs (Auguste, Hadrien, Caracalla). Ils sont des colonnes de forme tronconique (Auguste) ou cylindrique (Hadrien, Caracalla). Leur formulaire est à peu près invariable. La première partie, la plus importante, donne d'abord le détail de la titulature de l'empereur auteur du bornage. C'est elle qui nous permet de dater précisément ces bornes, mais elle faisait surtout jadis de chacune d'elles un monument à la gloire de l'empereur. Le numéro par lequel s'achève l'inscription indique, contrairement à l'usage, la distance par rapport à Rome, et non par rapport

Auguste (Vintimille, S. Michele) :

IMP·CAESAR
AVGVSTVS·IMP·X
TRIBVNICIA·
POTESTATE·XI

L'empereur César Auguste, salué *imperator* pour la 10^e fois, revêtu de sa 11^e puissance tribunice

DXC

590

Caracalla (Vintimille, S. Michele) :

IMP·ANTONINVS
PIVS·FELIX·AVG
PONI·CVRAVIT

L'empereur Antonin Pieux, Heureux, Auguste, a fait placer (cette borne)

DXC

590

au chef-lieu de la cité où se trouvait la borne : il signale peut-être l'appartenance à l'Italie du tracé de la voie. Les milliaires d'Hadrien sont plus originaux. Ils commémorent avec un grand luxe de détails une restauration qui avait débuté en 123 avec la *via Flaminia*, et donnent deux distances : au début de l'inscription depuis la Trébie, point 0 de la voie, pour mieux marquer l'ampleur de la restauration, et à la fin depuis Rome. On ne les trouve que dans les deux montées au "sommet des Alpes" (La Turbie), sans doute parce que ce tronçon revêtait une puissance symbolique particulière : c'est aussi le seul tronçon où tous les milliaires nous soient parvenus, et le seul où des groupes de trois milliaires des trois empereurs soient régulièrement attestés et aient survécu à leur emplacement d'origine, jusqu'à leur déplacement récent vers des musées.

Ces milliaires mettent l'accent sur la légitimité dynastique - contestée - d'Hadrien, sur son image de continuateur d'Auguste, qui le conduit à citer pieusement le nom de la voie, et sur son rôle de bienfaiteur d'une Italie qu'il venait juste de regagner après 5 ans d'absence. En restaurant à ses frais une voie dont l'entretien aurait dû être facturé aux riverains, Hadrien se présentait en effet comme un évergète, et préparait sa venue en Transpadane (127).

Hadrien (musée de Cimiez) :

CCXVI

216

IMP·CAESAR·DIVI
TRAIANI·PARTHICI·F
DIVI·NERVAE·N·TRAIANVS·HADRIANVS·AVG
PONT·MAX·TRIB·POT·IX
COS·III·VIAM·IVLIAM
AVG·A·FLVMINE·TREB
BIA·QVAE·VETVSTATE
INTERCIDERAT·SVA
PECVNIA·RESTITVIT

L'empereur César Trajan Hadrien Auguste, fils du divin Trajan Parthique, petit-fils du divin Nerva, souverain pontife, revêtu de sa 9^e puissance tribunice, trois fois consul, a restauré à ses frais, depuis le fleuve Trebbia, la *via Julia Augusta*, qui avait disparu par l'effet de la vétusté.

DCV

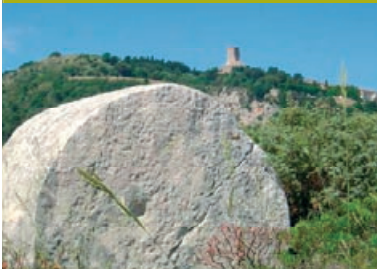
605

UN RÔLE LIMITÉ DANS L'ÉCONOMIE LOCALE

La *via Julia Augusta* n'a pas seulement eu un rôle militaire ou symbolique. Elle a bien évidemment joué un rôle économique dans le développement économique des sites qu'elle traversait, dans les limites toutefois qui étaient inhérentes aux transports terrestres. Ce rôle paraît être

resté limité. Le caractère malcommode d'une voie étroite au tracé accidenté l'a indubitablement placée dans une situation défavorable par rapport à la voie maritime concurrente. Il est évident que son importance politique et administrative a été considérable, dans la

mesure où elle était le seul lien terrestre permanent entre l'Italie et les provinces d'Occident (Gaules, Espagnes, Germanies). D'un point de vue strictement économique, elle semble en revanche être restée confinée dans un rôle de desserte locale, et rares sont les produits diffusés principalement le long de cet axe routier. La diffusion de la pierre de la Turbie par la *via Julia Augusta* constitue



Un fût de colonne de la carrière du Justicier et le Trophée des Alpes en arrière plan. (La Turbie)



La carrière du Justicier (La Turbie).

une exception notable, même si cette diffusion s'est effectuée à faible distance et sans doute en s'articulant avec les voies maritimes, plus propices au transport des matériaux pondéreux.

La construction du Trophée des Alpes avait conduit à l'ouverture de plusieurs carrières, vouées à l'exploitation du calcaire de la Turbie. D'une carrière de localisation inconnue, fut ultérieurement extraite la "brèche de la Turbie", qui a servi notamment à la décoration des thermes de Cimiez. Mais la plus importante, celle dont l'exploitation s'est le plus durablement prolongée est située au "Justicier", à proximité immédiate de la borne 603 et de l'actuelle chapelle Saint-Roch. On en a extrait un calcaire dur de qualité qui a servi à graver la quasi-totalité des inscriptions antiques entre Cimiez et Vintimille, et a constitué une part essentielle du matériau de construction à Cimiez et à Vintimille, où il a même servi à daller les rues. Ces carrières tirent leur nom du gibet qui fut installé bien plus tard et auquel appartiennent les deux colonnes encore visibles au sommet du "Justicier". Ce sont donc des volumes absolument considérables de pierres qui ont suivi le tracé de la voie pour alimenter les grands chantiers de l'urbanisme antique. Ils ne l'ont pourtant fait que dans la mesure où l'essentiel du parcours était en descente. Dans le cas qui nous intéresse, il nous faut sans doute imaginer un relais maritime entre Monaco et Vintimille, de façon à réduire au maximum la partie terrestre du transport.

LA REDOUTABLE CONCURRENCE DE LA VOIE MARITIME

On sait que les voies romaines étaient partout en concurrence défavorable avec les voies d'eau, voies fluviales, mais aussi et surtout voies maritimes. Le rapport de coût de 1 à 50 entre la voie maritime et la voie terrestre, parfois avancé, doit être pris avec certaines précautions, mais révèle l'ampleur de la disproportion des coûts entre la route et la mer. La cause principale de cet écart réside dans les capacités de chargement infiniment supérieures des navires. Même dans une région où le commerce côtier semble par tradition avoir été effectué plutôt sur de petites embarcations à propulsion mixte, mieux adaptées à leur environnement local, les coûts générés par le transport maritime étaient considérablement moins élevés que ceux du transport terrestre, surtout lorsque la route évoluait en terrain accidenté.

Les transports à grande distance étaient sans aucun doute principalement assurés par voie maritime, et la distance de rentabilité du transport terrestre le long de la voie a sans aucun doute été considérablement réduite du double fait du tracé littoral et de la dénivelée de la voie. Le port le plus important entre Vintimille et Nice (*portus Nicaeensium*), le seul que citent les auteurs du début de l'empire est Monaco (port d'Hercule Monoïkos). Dans l'antiquité tardive, entre Vintimille et Nice, qualifiées l'une et l'autre de

“plage” (*plagia*), l'*Itinéraire maritime d'Antonin* lui ajoute trois autres “ports” – c'est-à-dire des abris naturels – : *Avisone* (St-Laurent-d'Eze ?), *Anaone* (St-Jean ?), et *Olivula* (Villefranche).

L'étude de la diffusion du mobilier, notamment céramique, montre une grande homogénéité de la côte et traduit la domination des flux maritimes au détriment de la *via Julia Augusta*. Même

comparé au rôle des autres voies transalpines, celui de cette voie apparaît tout à fait mineur dans les flux à grande distance, ce que suffisent à expliquer une voirie de piètre qualité et la concurrence insurmontable des échanges maritimes. Même les voyageurs



Un navire de charge

généralement préféré, en dépit des risques qu'il comportait, l'itinéraire maritime à une route malcommode à travers une région, la Ligurie, réputée auprès des auteurs anciens pour son arriération, et à ce titre peu attractive : l'empereur Claude, en route pour conquérir l'île de Bretagne, avait naturellement opté pour la voie maritime ; durement secoué par deux coups de vent d'ouest, le premier entre Monaco et Nice, le second aux îles d'Hyères, il jura qu'on ne l'y prendrait plus, et rentra par la voie terrestre... sans doute celle du Montgenèvre. La découverte récente d'une dédicace à Hercule Monoïkos consécutive à un vœu effectué à Monaco nous montre qu'un autre voyageur a choisi pour se rendre dans le Latium la voie maritime, qu'utilisent normalement les voyageurs au IV^e-V^e s.

LES VOIES NE MEURENT JAMAIS : LA SURVIE D'UN ITINÉRAIRE

Les voies romaines ont très durablement marqué le paysage. Leur fonction routière s'est généralement fortement pérennisée. Les voies n'étaient certes pas immuables, et, dès l'Antiquité, des tracés plus adaptés ont pu prendre, ici ou là, la place des tracés antérieurs. Autant que l'on puisse en juger ce ne fut pas le cas du tronçon de route qui nous concerne, puisque les chiffres portés par les milliaires témoignent d'une remarquable stabilité dans le temps. Il était généralement plus simple de continuer à entretenir ces chemins que de les laisser se dégrader au risque de devoir en assurer la reconstruction intégrale. Par ailleurs les servitudes de passage qui s'attachaient aux voies publiques romaines étaient à ce point inscrites dans les usages qu'elles ont fondé, de fait ou de droit, leur nature imprescriptible, et qu'à moins de tomber en totale déshérence, les voies romaines ont rarement perdu leur vocation, et ont continué à attirer à elles les monuments liés à la voirie : chapelles, croix, hospices. Lorsqu'elles ont été l'objet d'une utilisation continue, elles se présentent sous la forme d'une superposition ininterrompue de chaussées et de rechapages depuis la création de la voie jusqu'à nos jours, et bien malin qui pourrait dire à quelle époque attribuer les ornières ou chaussées que l'on voudrait prêter aux Romains. Plusieurs routes anciennes, aujourd'hui

pour la plupart asphaltées, se surimposent sans doute ainsi au moins en partie à la *via Julia Augusta*. Mais il serait très excessif de considérer que les routes dont le tracé pérennise celui de la voie romaine en reproduisent l'aspect initial, la largeur, le profil ou le type de revêtement.

Les bornes qui les scandaient ont également structuré le paysage et maintenu vivant le souvenir de la route romaine. Maintenus à leur emplacement, elles ont organisé les systèmes de limites. Déplacées, elles ont souvent été associées à des monuments chrétiens prestigieux, comme ce fut le cas des bornes 590 d'Auguste et de

Caracalla, et d'une borne de Caracalla dépourvue de chiffre, transportées en l'église San Michele de Vintimille, située le long de l'ancienne voie, où elles sont réutilisées comme colonnes ou comme bénitiers. Dans d'autre cas, elles étaient christianisées (transformation en support de croix ou



Eglise San Michele (Vintimille)

en bénitier) ou attiraient à elles des monuments chrétiens, comme la chapelle Saint-Pierre (605, actuelle gare de péage autoroutier de la Turbie), la chapelle Saint-Roch à la Turbie (603), la chapelle de Carnolès, qui pourrait occuper l'emplacement d'une borne (598 ?), ou le couvent de St Augustin à Vintimille. Curieusement, les bornes entre Cabbé et Le Paillon ont été singulièrement préservées à leur emplacement et ne portent pas les marques habituelles de christianisation, signe probable de leur importance dans la mémoire collective.

À LA RECHERCHE DE LA VOIE PERDUE : COMMENT TROUVER LA VOIE ?

La recherche et la reconnaissance des voies romaines relève d'une enquête digne de Sherlock Holmes, qui se fonde sur la convergence d'indices : **l'existence de bornes numérotées, la tendance de la voirie à perdurer, le rôle structurant de la voirie, qui a imposé une organisation durable de l'espace, la toponymie.** Le premier travail consiste à rechercher le plus ancien emplacement connu des bornes, et si possible, leur emplacement original, qui ne peut être établi avec certitude que lorsque les bases des bornes ont été retrouvées, ce qui est le cas des trois bornes 606, ou lorsque plusieurs bornes portant le même numéro ont été retrouvées ensemble sans avoir été remployées, ce qui est le cas, par exemple, des bornes 601 et 603. Lorsque ces bornes ont depuis été déplacées, on a recours aux autres indicateurs pour essayer d'en situer précisément l'emplacement d'origine. On inscrit ensuite sur un fond de carte moderne, ou, mieux, dans un système d'information géographique, l'emplacement de ces bornes, les tronçons de route antique découverts en fouille, et le plus ancien état connu de la voirie, qui a de fortes chances de reprendre en partie ou en totalité le tracé de la voie antique. On y ajoute ensuite toutes les structures connues susceptibles d'avoir jalonné une route : sites archéologiques antiques, en particulier les nécropoles, chapelles, (en incluant la date de leur plus

ancienne mention, et, si possible celle de leur construction), hospices, et l'ensemble des informations utiles de la micro-toponymie, par exemple les noms "le Terme" ou "les Termes", souvent associés à une borne, ou encore "la Tuilière", désignant fréquemment un site antique, et parfois un ancien four, indice possible de la route. Parmi ces toponymes, celui de "voie romaine" est le plus suspect, même s'il s'avère souvent pertinent, comme dans la plaine de Latte, sur cette portion de route. Pour finir, on recherche,



Copie de la Table de Peutinger (carte routière du IIIe s.)

le long de l'ensemble de la voirie ainsi cartographiée, les équidistances d'un mille romain, en admettant une marge d'erreur de 10%, et on recherche la coïncidence de ces équidistances avec des lieux remarquables : chapelles et hospices, carrefours, limites anciennes de communes ou de parcelles (elles se sont souvent appuyés sur les bornes antiques), et toponymes remarquables. Lorsque la coïncidence permet de reconstituer des séquences à peu près continues, comme c'est le cas entre la "villa Lumone" et le Paillon, ou, à un moindre degré, en l'absence de milliaires en place, entre Vintimille et les Balzi Rossi, on peut espérer reconstruire assez précisément le tracé de la voie sans en voir la chaussée originale...

LE TRACÉ DE LA VIA JULIA AUGUSTA ENTRE LE PAILLON ET ALBINTIMILIUM

On possède depuis le Paillon, jusqu'à Cabbé, sur la commune de Roquebrune, une série complète, assez exceptionnelle de bornes. Sur le versant français, seul l'emplacement des bornes 600 et 606, clairement établi,

permet de restituer avec une bonne précision le tracé de la voie romaine des bords du Paillon, jusqu'à la "villa Lumone" à Roquebrune. Un groupe de trois bornes (606) se trouvait à 160 m. à l'ouest de la gare de péage autoroutier de la bretelle de Monaco. La route remontait la rive gauche du vallon de Laghet en suivant un tracé très proche de celui de l'autoroute, et rejoignait la Turbie. De là elle redescendait par le chemin de Saint-Roch jusqu'à la chapelle homonyme et continuait en direction de

Font-divine où devait se trouver la borne 602, puis vers la Veille, d'où proviennent les trois bornes 601, et enfin vers le Ramingau qu'elle franchissait probablement quelques








La voie dans la plaine de Latte

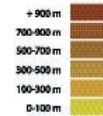


L'entaille
de Balzi Rossi

mètres en aval du pont dit "romain", et amont de la gare de Cabbé (borne 600). Elle poursuit ensuite vers la villa Lumone.

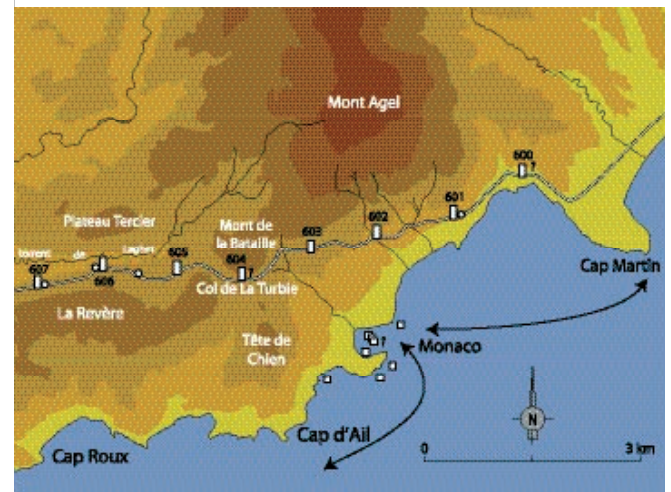
A partir de ce point, et jusqu'aux Balzi Rossi, son tracé est entièrement hypothétique. Aux Balzi Rossi, l'entaille artificielle de la voie, est encore en partie visible, et plusieurs aménagements sont reconnaissables dans les cartes du XVII^e s. Une portion importante de chaussée, sans doute réaménagée, est visible dans les jardins de la villa Hanbury, jusqu'à l'entrée du tunnel de la Mortola. Des fouilles ont montré que dans la plaine de Latte, son tracé se confond avec celui de la route encore désignée comme

-  **Via Julia Augusta**
-  **Milliaire**
-  **Structure routiere**
-  **Communications maritimes**
-  **...pavé(s)**



Les axes de communication antiques (voie terrestre et maritime) de part et d'autre du col de La Turbie.

(DAO Sophie Binnerger)



“Antica strada Romana”. Plus à l’est, la “Porta Canarda” fut probablement érigée au XIII^e s. sur son passage. Elle traversait ensuite la cité médiévale par le corso Garibaldi ou la via Piemonte (église S. Michele) et redescendait sur la Roya. Elle se dirigeait ensuite vers l’église et le couvent de Sant’ Agostino, (borne sans n° [188 ?]) qui marque la limite occidentale de la nécropole, que traversait la voie en direction d’Albintimilium. Elle traversait la ville en suivant l’axe du *decumanus maximus*, et la quittait par la porte orientale, à l’est de laquelle elle se prolongeait en suivant en gros le tracé de l’actuelle “strada Romana” jusqu’au torrent de S. Lorenzo, à S. Remo, où elle entrait dans le territoire de la cité d’Albingaunum.



La chaussée dans les jardins de la villa Hanbury



Ci-contre : la Porta Canarda

VOIE ROMAINE ET STRUCTURATION DE L'ESPACE



Rue à égoût et îlots d'habitation au Mont-Bastide, Eze (P. Arnaud)

Les voies romaines ont fortement organisé l'espace. L'influence de la *via Julia Augusta* sur l'habitat est difficile à mesurer, car

l'espace qu'elle traverse était déjà fortement anthropisé au moment de sa création, en liaison probable avec une route antérieure, et la nature des sites romains qu'elle traverse est généralement peu claire. Parmi ceux-ci on trouvait sans doute à la fois des agglomérations, simples villages, tels que le Mont-Bastide ou le Castellar à Eze, ou véritables petites villes, comme Monaco, et de l'habitat isolé, sous forme de villas, offrant toutes les variantes de la simple ferme à la villégiature de luxe. C'est la ville des morts que les voies romaines révèlent le plus nettement tout en nous rappelant que les habitats auxquels sont liés ces cimetières n'étaient jamais bien loin. La conscience religieuse romaine, qui s'est rapidement imposée aux populations à l'issue de la conquête, a fortement organisé la disposition des nécropoles. D'une part la ville des morts

et la ville des vivants devaient être nettement séparées l'une de l'autre, d'autre part, les nécropoles avaient une tendance marquée à se développer linéairement le long des routes et des chemins. La raison de cette disposition originale tient à la conviction des Anciens que l'évocation du souvenir du défunt lui conférait une brève parcelle de vitalité dans l'au-delà. La seule nécropole présentée au public capable de nous en donner une image globale est celle d'Albenga, mais toute une série de découvertes isolées d'inscriptions funéraires, de monuments et de découvertes de tombes, nous permet de dresser une carte des cimetières antiques : les plus importants sont ceux de la périphérie d'Albintimilium, ils se développent notamment à l'ouest de la ville le long de la *via Julia Augusta*, mais aussi sur la rive droite de la Roja, dans la zone de la villa Banchieri et, sans doute, dans la plaine de Latte. On les trouve aussi à la Turbie, où des militaires furent inhumés, à Font-Divine, à Roquebrune, autour de la "villa Lumone", et à Bestagne, à Monaco même (à Ste-Dévote, à la Condamine et au quartier de la gare), et à Carnolès. Les deux montées à la Turbie, qui ont attiré la plus forte concentration de milliaires, sont aussi un espace où se concentrent les dédicaces de militaires, et confortent l'idée d'un espace à forte charge symbolique. Entre Carnolès et Monaco se rencontre en revanche la plus grosse concentration de notables, attirés sans doute par l'agrément de la côte : un chevalier, membre du second ordre de la société romaine, à Carnolès, et plusieurs notables municipaux d'Albintimilium, à Roquebrune ainsi qu'à Monaco.



Le tombeau de la villa Lumone

LE TROPHÉE DES ALPES

Le Trophée occupe le lieu désigné par les sources anciennes comme *in Alpe Maritima* (l'Alpe Maritime) ou *Summa Alpe* (le Sommet de l'Alpe). Il est indissociable de Monaco, où les Anciens plaçaient l'extrémité des Alpes et du culte d'Héraklès Monoïkos dont le temple, qui faisait la célébrité du lieu, dominait peut-être le Trophée.

Ce Trophée, pendant de celui que Pompée le Grand avait érigé dans les Pyrénées, a été dédié par le Sénat et le Peuple Romain à Auguste en 7-6 av. J.-C., à une période où le culte de l'empereur prenait en Italie un essor particulier. Voué à la commémoration de la conquête des Alpes, il s'insérait dans l'œuvre de divinisation du souverain.

Le monument, actuellement en cours d'étude, a été très fortement restauré au début du siècle, parfois de façon abusive, mais les grands lignes de son architecture restent certaines : une base carrée supportant un étage globalement cylindrique ceint d'une colonnade.

La base comportait plusieurs panneaux décorés réalisés dans des techniques différentes et représentant des Trophées d'armes. Au Moyen-Âge, il fut transformé en une forteresse démantelée en 1705 sur l'ordre de Louis XIV. Sa restauration est l'œuvre d'un long processus initié en 1858 indissociable des noms des architectes Jean-Camille et Jules Formigé.



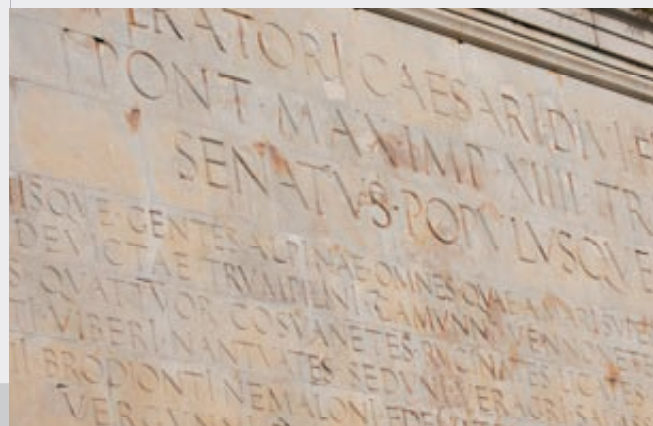
La face restaurée
du monument

L'inscription dédicatoire du Trophée

L'inscription originale nous est parvenue de façon si fragmentaire que nous ne pourrions la restituer si le texte complet ne nous en avait été transmis par Pliny l'Ancien, qui mourut en

79 pendant l'éruption du Vésuve, alors qu'il commandait la flotte de Misène. La première partie du texte décrit l'objet de la dédicace et donne les titres de l'empereur Auguste. La seconde partie énumère d'est en ouest les peuples vaincus.

À l'empereur César Auguste, fils du divin Jules, Grand Pontife, acclamé *imperator* pour la quatorzième fois, et revêtu de sa dix-septième puissance tribunicienne, le Sénat et le Peuple Romain, parce que, sous sa conduite et ses auspices, toutes les peuplades alpines qui s'étendaient de la mer Supérieure [= l'Adriatique] à la mer Inférieure [= la Tyrrhénienne] ont été placées sous l'empire du Peuple Romain. Peuples alpins vaincus : Trumplinii, Camunni, Vennonètes, Vénostes, Isarques, Breunes, Génaunes, Focunates, les quatre peuples des Vindélices (Cosuanètes, Rucinales, Licates, Caténates), Ambisontes, Rugusques, Suanètes, Calucons, Brixénète, Lépontes, Ubères, Natuates, Sédunes, Varagres, Salasses, Acitavons, Médulles, Ucennes, Caturiges, Brigiani, Sogionces, Brodionces, Némalons, Edenates, Vésubiens, Véamins, Gallites, Triullates, Ecdini, Vergunni, Egues, Tures, Nématures, Oratelli, Nerusii, Vélaunes, Suêtres.



LE MONT DES MULES



Parement externe du rempart protohistorique

Les populations pré-romaines de la côte, désignées par commodité sous le nom de Celto-Ligures, ont laissé une empreinte forte dans le paysage à travers un réseau

dense de fortifications sommitales traditionnellement désignés comme castellers ou *oppida*, mais que les Romains paraissent avoir nommés *castella*.

Ce type de site en est si caractéristique que l'on a pu parler de "civilisation des *oppida*". Beaucoup de nuances sont à apporter à cette expression tant les types de sites sont variés et tant est large leur chronologie. Pour autant ces fortifications puissantes, souvent très spectaculaires, dont les fonctions peuvent avoir évolué d'une période à l'autre et dont certaines ne contiennent pas d'habitations, sont là pour nous rappeler l'insécurité de nature qui s'attache à des sociétés de guerriers et le prestige qui s'attachait aux chefs qui avaient autorité sur ces fortifications. Ce phénomène de perchement des sites et de fortification, proche de l'*incastellamento* médiéval, paraît avoir connu une

accélération au III^e s. pour des raisons politiques connues. Cette période troublée se caractérise par l'exacerbation des tensions entre les indigènes et les Marseillais, alliés de Rome, pour la maîtrise du commerce maritime, par l'émergence de grandes confédérations (par exemples les Ingaunes en Ligurie italienne et les Salyens en Provence) et culmine avec la seconde guerre punique, qui a vu les indigènes s'allier aux Carthaginois. Ces tensions aboutirent logiquement aux conflits ouverts qui justifièrent la conquête romaine, puis la pacification qui imposa d'autres modèles urbains sans pour autant faire partout disparaître les sites antérieurs.

Le Mont des Mules est un de ces castellers. Il n'a jamais été l'objet de fouilles et demeure de ce fait mal connu. Il est fréquenté dès 250-200 av. J.-C., mais on n'y voit pas de traces certaines d'habitat dans l'enceinte. Ses vestiges se limitent pour l'essentiel au rempart. Celui-ci prend la forme d'un arc de cercle en appui sur un à-pic utilisé comme fortification naturelle qui délimite une aire de 6000 m², normale pour ce type de sites. Il est constitué de deux parements de gros blocs grossièrement équarris qui retiennent un blocage de pierraille souvent cloisonné par des refends. Dans l'angle nord-ouest, à l'emplacement probable de la porte originale, une structure carrée très remaniée et peu lisible pour un œil non averti se rattache à une série de monuments similaires, particulièrement nombreux aux II^e-I^{er} s. av. J.-C., où l'on tend à reconnaître des sanctuaires. Celui-ci présente des traces d'utilisation du I^{er} s. ap. J.-C.



Un site qui constitue un excellent belvédère

LE MONUMENT FUNÉRAIRE DE LA VILLA LUMONE

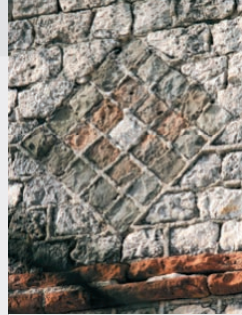
L'élégante façade polychrome du monument de la "villa Lumone", qui était tournée vers la voie romaine, concentre tous les ornements de l'édifice funéraire qui se développait à l'arrière. On peut y reconnaître un enclos ouvert à l'arrière, et fermé sur trois côtés. A gauche en regardant la façade,



Les trois absides de la façade principale

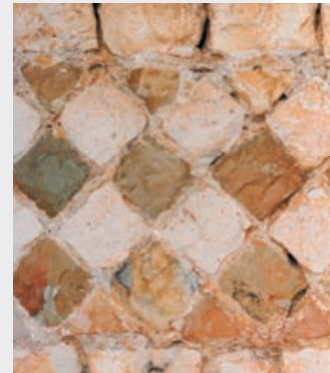
on peut voir le mur antique de petit appareil régulier lié au mortier de chaux (*opus vittatum*) qui en limitait l'extension. De l'autre côté, les traces d'arrachement du mur symétrique sont bien visibles à

l'arrière de la façade. Aucune trace d'un quatrième mur n'est visible dans les caves de la villa, mais on peut y voir des tombes à inhumation, ainsi qu'une importante excavation sans doute liée à une autre concession. Le manque de soin apporté aux côtés suggère que ce monument s'est inséré entre des monuments existants. Plusieurs autres indices évoquent l'existence d'une nécropole de quelque importance qui devait se développer autour de la borne DXCVIII (599),



Détail du décor de l'étage en réticulé polychrome

distante à plus de 50 m, et était liée à un habitat : soit l'habitat fortifié anciennement attesté à Torraca, soit un autre site, agglomération ou villa, l'existence de villégiatures maritimes étant hautement probable dans ce paysage. C'est sans aucun doute à un notable local qu'il faut rapporter cette construction soignée. La façade comprend deux étages, et sans doute n'en comportait-elle pas d'autre. Leur décoration se fonde sur l'utilisation de matériaux (pierres et briques) de couleurs variées et sur l'association de techniques de construction très diverses. Elle alterne des files régulières de moellons (*opus vittatum*) et un lit de briques qui assure la séparation des deux étages. Les décors de losanges, répétés dans les niches latérales et à l'étage font appel à une autre technique, typiquement italienne : des files de moellons diagonales (*opus reticulatum*). Le sol initial était plus bas, et les trois niches de la façade, présentaient 3 bancs maçonnés offerts au voyageur. Les restes de peinture visibles dans l'abside centrale appartiennent peut-être à une réutilisation du monument (chapelle ?). Le même rythme ternaire était conservé à l'étage : deux panneaux rectangulaires de losanges disposés en damier (seule subsiste l'extrémité de celui de gauche) flanquaient un panneau central dont ils étaient séparés par deux losanges qui reprennent ceux des niches de l'étage inférieur. Ce panneau, qui n'est pas une fenêtre murée, est maçonné en tout-venant ce qui montre qu'un objet y était scellé : bas-relief ou, plutôt, plaque de marbre commémorant l'identité et les mérites du propriétaire de la concession.



Opus reticulatum format décor entre des files de moellons réguliers

LE MUSÉE DE PRÉHISTOIRE RÉGIONALE DE MENTON

Le Musée de préhistoire régionale de Menton occupe un bâtiment construit en 1909 pour abriter les collections du musée municipal dont la création remonte à 1878. Il doit son appellation actuelle à une exposition permanente conçue par Henry de Lumley et ouverte en 1988. Y sont présentées les découvertes faites sur plusieurs sites préhistoriques des Alpes-Maritimes et de Ligurie permettant d'illustrer l'évolution de l'homme depuis les débuts de la préhistoire européenne jusqu'à l'âge du Bronze. Le Musée de préhistoire régionale de Menton possède aussi des collections de mobilier



Plaque de colombaire
(Nécropole romaine de Vintimille)

archéologique provenant de différents sites de la région, occupés entre l'âge du Fer et le haut Moyen Âge. C'est notamment le cas de pièces de vaisselle en céramique provenant de la nécropole de Vintimille, rassemblées au XIX^e s. par Stanislas Bonfils, le premier conservateur du musée de Menton, des fouilles de Johnston-Lavis à

l'emplacement de l'église paroissiale de Beaulieu lors de sa construction en 1895, d'une partie du mobilier des fouilles du Commandant Octobon, au Mont-Bastide à Eze, de la grotte Bianchi à la Colle-sur-Loup, du Castellaras d'Escragnolles et du site d'Irougne à Ilonse. L'exposition sur l'Antiquité régionale, créée dans le cadre de l'itinéraire *via Julia Augusta*, s'inscrit dans la suite chronologique de l'exposition permanente sur la préhistoire. Les sites présentés et les collections exposées permettent d'illustrer le contexte dans lequel est implantée la *via Julia Augusta* depuis le second âge du Fer jusqu'au haut Moyen Âge. Après un bref



Décor moulé sur une grande coupe en sigillée gauloise (Beaulieu, Alpes-Maritimes)

historique régional de l'âge du Fer à l'Antiquité tardive, est abordé le thème des populations occupant la région avant la conquête romaine et celui des enceintes de hauteur parmi lesquelles on compte le Mont des Mules à Beausoleil. La présentation du Mont-Bastide à Eze, permet de montrer la transformation de l'habitat de tradition protohistorique en village en partie tourné vers la production de l'huile d'olive, à l'époque romaine. Un parallèle est établi avec Beaulieu qui semble avoir été un petit port par lequel transitaient d'importantes quantités de marchandises destinées au marché local. Les objets provenant de Beaulieu et de Vintimille permettent de détailler les principales catégories de produits présents sur les sites archéologiques de la région et d'évoquer les liens commerciaux existant avec le reste de l'Empire. Sont abordés ensuite les rites funéraires à travers lesquels transparaissent certains traits de la culture romaine. Enfin, la présentation du mobilier des sépultures d'Irougne donne l'occasion de commenter le passage de l'Antiquité au Moyen Âge.

BALZI ROSSI

Parmi les sites préhistoriques les plus importants d'Europe, Balzi Rossi conserve aussi des vestiges de la voie romaine qui allait en Gaule : une continuité exceptionnelle en un lieu d'exception.

Laissant le Cap Mortola, la *via Julia Augusta* continuait son parcours vers *Cemenelum Cimiez* et le fleuve Var, probablement suivant la côte et traversant la falaise Balzi Rossi. Aujourd'hui, il est difficile de reconstruire ce tronçon : la plage est devenu plus étroite avec le temps sous l'action de la mer et toute la zone, à partir de la moitié du XIX^e siècle, a subi de nombreuses altérations dont notamment

la construction de la voie ferroviaire Vintimille-Nice. A cette première transformation du paysage se sont ajoutés l'implantation d'une carrière de pierres, la construction du Casino Balzi Rossi (aujourd'hui remplacé par une résidence avec restaurant sur la mer) et les destructions de la seconde guerre mondiale dont on peut encore voir les



L'entrée de la caverne Florestano

traces de certaines installations militaires. En raison de la configuration particulièrement rocheuse de la zone, il est difficile de trouver des traces matérielles de la *via Julia Augusta*, qui dans cette zone pouvait être un simple sentier. Les cavernes de Balzi Rossi (pierres rouges en dialecte) doivent leur nom à la couleur de la paroi rocheuse. L'ensemble est composé de grottes et d'abris - grotte du Caviglione, grotte du Bausu da Ture (plus visible aujourd'hui), Grotte des Fanciulli, Barma Grande, Grotte du Prince, Grotte du Comte Costantini, grotte de Florestano, abri Bombrini e Mochi - où s'est accumulé pendant des millénaires

un nombre important de traces fauniques et d'instruments en pierre ébréchée laissés par l'homme préhistorique du Paléolithique Inférieur (environ 250.000 ans) au Paléolithique Supérieur (de 35.000 à 10.000 ans av. J.-C.). Diverses sépultures y ont été retrouvées parmi



Vue de l'antique entaille dans le rocher

lesquelles la fameuse et exceptionnelle "triple sépulture", constituée d'un adulte et de deux adolescents reposants ensemble, parsemés d'ocre rouge et accompagnés d'un riche trousseau.

Les pièces sont exposées dans le Musée Préhistorique Balzi Rossi le long du parcours de la visite qui s'articule entre le "vieux musée", construit par sir Thomas Hanbury en 1898, où sont présentés les résultats des fouilles plus récentes, le nouveau musée, réalisé en 1994, dans lequel est exposée l'histoire des fouilles du site et l'aire archéologique des grottes.

LES JARDINS HANBURY



La villa au centre des jardins

Les jardins Hanbury, site historique classé extraordinaire, sont un exemple unique de jardin botanique d'acclimatation des différentes espèces et

présentent les vestiges de l'ancien parcours romain. Dans la partie basse du jardin botanique, réalisé à la fin du XVII^e siècle par Sir Thomas Hanbury, riche voyageur anglais, suite à des vacances passées sur la Côte d'Azur, on peut voir un tronçon pavé de la route publique utilisée jusqu'en 1836, dont le parcours pouvait coïncider avec le tracé de la *via Julia Augusta*. En 1965, Nino Lamboglia réalisa des fouilles le long de la route piétonne en dehors des jardins, à l'ouest du torrent Sorba, et peu après le cap Mortola, on a découvert une ancienne route pavée, constituée de galets ronds profondément enfoncés dans le sol, et caractérisée par des bords en pierre transversaux à la chaussée pour éviter aux chariots et aux animaux de glisser dans la montée.

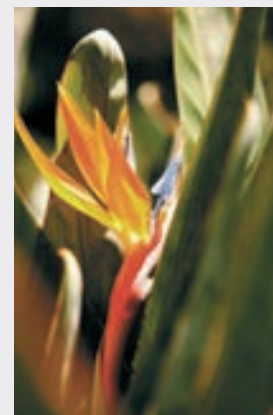


Le tracé de la route romaine à l'extérieur des jardins

Tout cela constitue une preuve non négligeable de la viabilité romaine de la zone ou tout au moins de ce qu'il en reste de nos jours.

En 1867, Thomas Hanbury, charmé par le paysage et le climat du Cap Mortola, achète la villa et le terrain. Son frère Daniel importa de régions lointaines des plantes de grand intérêt botanique et pharmaceutique.

De nombreuses maisons paysannes furent construites ou restaurées, ainsi qu'un nouveau réseau hydrique, et la Villa Orengo fut rénovée. Dans le jardin, partagé en zones spécifiques pour chaque pays, et enrichi par des allées, des fontaines et des antiquités, de nombreuses espèces de plantes provenant du monde entier sont présentes comme les palmiers de l'île Maurice, les fougères arborescentes des forêts australiennes, les plantes de la flore subtropicale de Nairobi, les Cycadales de l'extrême orient, une collection d'aloés avec leur scintillante flore hivernale.



Une fleur du jardin

LE MUSÉE ARCHEOLOGIQUE GIROLAMO ROSSI

En position privilégiée, au dessus de la mer, le Fort de l'Annunziata, accueille le Musée Civique Archéologique "Girolamo Rossi" qui expose dans 7 salles de nombreuses pièces de la cité romaine d'Albintimilium.



Tête de Giunone Diademata

La majestueuse structure qui accueille le musée est la redoute de l'Annunziata, construite en 1831 par les Savoia, en même temps que le Fort San Paolo le surplombant, à l'endroit où fût édifié en 1503 le couvent de l'ordre franciscain des Pères Mineurs Observantins, duquel on conserve le nom. Utilisée comme forteresse du système défensif savoyard, elle fût reliée au fort San Paolo par un passage souterrain aujourd'hui disparu. Elle conserva encore sa fonction militaire au XIX^e siècle et fut également utilisée comme caserne (à titre anecdotique le jeune Camillo Benso de Cavour y fit son service militaire), jusqu'à son abandon au début du XX^e siècle. Après des travaux de restauration, le fort accueille au premier étage depuis



Coupe en verre avec Ictiocentaure

Vintimille les premières pièces, surtout des pierres tombales et des objets sacrés en verre et en céramique provenant des fouilles des nécropoles romaines à l'ouest d'Albintimilium, le long du parcours de la *via Julia Augusta*.

Le musée recueille les objets provenant de l'antique Albintimilium : dans les sept

salles sont exposés des céramiques et des verres exceptionnels, la série des statuettes d'argile, une collection d'inscriptions parmi les plus importantes de la Ligurie (l'épigraphie), des sculptures recueillies à l'origine par Thomas

Hanbury dans sa villa de La Mortola, des urnes cinéraires, des lampes à huile et de nombreuses autres pièces uniques, par leur état de conservation et leur valeur esthétique. Le

musée, doté d'une salle de conférence équipée et de modernes équipements didactiques joue un rôle actif de pôle culturel de la cité moderne ; outre les visites guidées, il présente des expositions, organise des activités didactiques pour les écoles, des conférences et des congrès.



Vue du fort depuis la terrasse



Vue du fort vers le Cap Mortola

LES BORNES MILLIAIRES DE L'ÉGLISE SAN MICHELE

Depuis la cité romaine d'*Albintimilium*, la *via Julia Augusta* continuait le long de l'actuelle voie ferrée et traversait le fleuve Roya. Remontant la colline où surgira la vintimille

médiévale, la route devait coïncider avec les actuelles *Via Garibaldi* ou *Via Piemonte* ; citée dans un acte notarié de 1258 du nom de *via antiqua*, elle se poursuivait vers la Porta Canarda du XIII^e siècle, redescendant vers la plaine du torrent Latte.

Les trois bornes conservées dans l'église San Michele sont d'importants témoignages du passage de la *via Julia Augusta* dans cette zone.

Les bornes milliaires sont de petites colonnes de pierre posées

au bord des routes dont la fonction est d'indiquer les milles parcourus depuis le début de la route et depuis les villes les plus proches (d'où le nom de milliaire ; un mille mesure 1480 mètres). La borne la plus ancienne fut érigée à l'occasion de la construction de la voie par l'empereur Auguste (13-12 av. J.-C.), les deux autres remontent aux



La borne milliaire d'Auguste



La borne milliaire de Caracala

réfections de la route faites par l'empereur Caracalla à l'occasion de son voyage vers les Gaules (213 ap. J.-C.). Dans l'église San Michele, les bornes ont été utilisées comme matériel de construction : deux sont placées à l'entrée et utilisées comme bénitiers, la troisième sert à soutenir la voûte de la crypte. Le centre historique de Vintimille a des origines très anciennes,

comme le démontrent les premières phases du complexe épiscopal (cathédrale de San Maria et baptistère de San Giovanni).

L'église de San Michele citée déjà comme chapelle des Comtes de Vintimille dans un document du X^e siècle, était au Moyen Age un édifice à trois nefs de style roman.

De la construction originale, seule la nef centrale est aujourd'hui conservée, déjà restaurée au XIII^e siècle en même temps que l'abside et la voûte ; le campanile en forme de tour carrée est daté du XII^e siècle et la crypte du XI^e siècle.

Vue de la crypte du XI^e siècle

La façade de style roman reconstruite à la fin du XIX^e siècle.



LES FOUILLES DE LA CITÉ ROMAINE D'ALBINTIMILIUM



Détail de la mosaïque des thermes

L'antique centre des Ligures *Intemelii*, originairement situé sur la colline de Collasgarba, fût graduellement transféré à l'embouchure du torrent Nervia, où se développera la cité romaine d'*Albintimilium*. Comme de nombreuses cités romaines, *Albintimilium* avait un plan quadrangulaire, partagé en quatre parties à

partir du croisement de deux axes routiers principaux : le *cardo*, du nord au sud et le *decumanus*, d'est en ouest. Toutes les autres routes de la ville étaient parallèles et perpendiculaires aux deux plus grands axes et leur croisement déterminait les îlots (*insulae*) ; au point de rencontre du *cardo* et du *decumanus* on trouvait en général le forum, c'est-à-dire la place principale, qui n'a pas encore été découvert mais probablement localisable dans la zone juste à l'est du théâtre. La *via Julia Augusta*, en direction de la Gaule, en traversant *Albintimilium* au nord du théâtre, coïncidait avec le plus grand *decumanus*, la route principale de la ville, pavée de calcaire blanc de La Turbie. Large de presque 3 m et bordée par deux trottoirs (*crepidines*), elle était traversée au centre par un cloaque, canal qui



Le théâtre romain

recueillait les eaux usées des maisons et des routes plus petites. Après avoir franchi la Porte de Provence vers l'ouest, la voie, que l'historien G. Rossi nomma justement "voie des sépultures", continuait vers la grande nécropole occidentale de la cité, dotées de tombes monumentales en maçonnerie et de sépultures pour l'incinération. Au siècle dernier, deux tronçons de l'ancienne voie ont été déplacés : l'un dans le jardin du musée-bibliothèque Bicknell de Bordighera et l'autre sur une plate-bande à l'endroit le plus haut du passage supérieur de Nervia au dessus de la cité romaine. La cité romaine d'*Albintimilium* se développa, à partir du II^e s. ap. J.-C., à l'embouchure du torrent Nervia suivant la structure du campement militaire romain. A l'époque républicaine, elle fut fortifiée par des murailles, avec des tours circulaires correspondant aux portes. Partiellement détruite en 69 ap. J.-C., sa reconstruction et la création des thermes remontent à l'âge Vespasien. Entre le I^{er} et le II^e siècle ap. J.-C, la ville bénéficia d'une période de paix comme toutes les régions de l'Empire. Les thermes, le théâtre, les maisons seigneuriales (*domus*), les anciens quartiers habités (*insulae*), les riches mosaïques et les nombreux objets également importés et récupérés dans les fouilles archéologiques témoignent de cette prospérité. Au VI^e siècle, sous l'Empereur Byzantin, *Albintimilium* était un castrum, lieu fortifié pour la défense de la frontière, au moins jusqu'en 643, année de la conquête du roi lombard Rotari, qui provoqua le déplacement progressif de la ville à l'ouest du fleuve Roya.



Vue des domus accolées au *Decumanus*.

INFORMATIONS

Trophée des Alpes - La Turbie

Cours Albert 1^{er} - Tél. : 00 33 (0)4 93 41 20 84

Oppidum du Mont des Mules - Beausoleil

Boulevard des Anciens Combattants en Afrique du Nord

Tél. : 00 33 (0)4 93 78 01 55

Tombeau villa Lumone - Roquebrune-Cap-Martin

Avenue Paul Doumer - Tél. : 00 33 (0)4 93 35 62 87

Musée de préhistoire régionale - Menton

Rue Lorédan Larchey - Tél. : 00 33 (0)4 93 35 84 64

Grottes et Musée Préhistorique Balzi Rossi - Vintimille

Via Balzi Rossi, 9 - Ponte S. Ludovico, Frazione Mortola

Tél. : 00 39 0184/38113

Eglise San Michele - Vintimille

Piazza S. Michele - 18039 - Tél. : 00 39 0184-351019

Jardins Botaniques Hanbury - Vintimille

C.so Montecarlo, 43, Località Mortola - Tél. : 00 39 0184/229507

Musée Civique Archéologique Girolamo Rossi - Vintimille

Via Verdi, 41 - Tél. : 00 39 0184/351181

Fouilles de la cité romaine d'Albintimilium - Vintimille

C.so Genova, 134 - Tél. : 0184/252320

BIBLIOGRAPHIE

- **P. ARNAUD et M. GAZENBEEK (édd.)**, *L'habitat rural antique dans les Alpes maritimes*, Antibes, APDCA, 2001
- **P. ARNAUD** : "Varus, finis Italiae. Réflexions sur les limites occidentales du territoire d'Albintimilium et la frontière de l'Italie Impériale", *Rivista di Topografia Antica*, XI, 2001, p. 49-68.
- **R. CHEVALLIER**, *Les voies romaines*, Paris, Picard, 1997
- **D. GANDOLFI (éd.)**, *Insedimenti e territorio : la viabilità Romana in Liguria tra I e VII secolo d. C.*, Bordighera, 2004 (Istituto internazionale di Studi Liguri. Atti dei Convegni, VII)
- **Le Trophée des Alpes** (Nice Historique, n° 108.2, Avril-juin 2005)

Pour l'histoire des connaissances :

- **A. BARÉTY**, « Les voies romaines depuis Vintimille ou soit la Roya jusqu'au Var et leurs bornes milliaires », *Nice Historique*, 1910, p. 3-32.
- **P. BODARD**, « Les milliaires de la Via Julia Augusta de Vado au Var », *Nice Historique*, 1974
- **L. GERVASINI**, « I resti ella viabilità romana nella Liguria occidentale », *Rivista Ingauna e Intemelia*, XXXI-XXXII, 1976-78, p. 6-31

