Histoire

LES ANCIENNES VOIES DE COMMUNICATION EN HAUT-BUGEY Chapitre 1/3

François RÉCAMIER

L'humain a de tous temps été contraint de se déplacer, que ce soit à la recherche d'eau, de nourriture ou même d'abris. La succession des saisons l'a aussi obligé à effectuer de longs trajets. Même à l'époque néolithique réputée être celle de la sédentarisation, il a éprouvé le besoin de se déplacer pour, par exemple, faire paître ses troupeaux ou échanger avec d'autres peuplades. Par facilité, il a presque toujours emprunté les mêmes pistes qui au fil du temps se sont élargies, surtout avec l'avènement de la roue et des transports lourds. De la simple piste, on était passé à l'état de véritable voie de communication.

À cause de clichés bien ancrés dans notre mémoire scolaire, la première image qui vient à l'esprit lorsque l'on parle d'anciennes voies de communications est celle d'une voie romaine : de très longues lignes droites au dallage régulier et d'une largeur suffisante pour y croiser Ben-Hur ou Labienus et ses légions.

Mais, dans le Haut-Bugey, on est très loin de ce que l'on peut observer en Italie centrale ou même en Narbonnaise, sur la voie Domitienne. Les contraintes de la montagne et de la ruralité de notre région font vite oublier ces images trop caricaturales.

Le terme de voie romaine est bien trop réducteur car les cinq siècles de présence romaine en Gaule n'ont, dans la majorité des cas, fait qu'améliorer, rectifier ou éventuellement compléter un réseau préexistant. Et cela, dans le but de faciliter les échanges commerciaux au bénéfice de la Grande Rome ainsi que les déplacements de troupes sur les plus grands axes. Les voies entièrement créées par le Génie romain ne sont pas présentes dans notre région du Haut-Bugey.

Le Haut Moyen-Âge[1] utilisera tous ces anciens itinéraires en les laissant souvent sans entretien et ils se détérioreront jusqu'au Xe siècle. L'arrivée d'une féodalité généralisée et organisée obligera les seigneuries locales à maintenir un réseau encore très souvent implanté sur celui de l'époque gauloise[2].

Durant environ un siècle, 1850/1950, de nombreux chercheurs ont réalisé des cartes de voies romaines (ou dites romaines) couvrant toute la surface de notre actuelle France. Mais ce réseau imaginé reliant des bourgades ou lieux comportant d'importants vestiges a été, dans la majorité des cas, réalisé depuis un bureau confortable en suivant du doigt sur des cartes ce qui semblait le mieux coller aux critères physiques d'implantation de ces voies.

---

1 *À l'heure actuelle, il est généralement convenu que la fin de l'empire romain d'Occident se situe le 4 septembre 476 avec l'abdication de l'empereur Romulus Augustulus.*
La prise de pouvoir du mérovingien, roi des Francs, Clovis 1er en 482 et son baptême en 496 marqueront le début du Haut Moyen Âge qui durera jusque vers l'an 1000, début du Moyen Âge proprement dit. Cette époque verra, entre autres, le retour des constructions en pierre et la progression du système féodal pyramidal.
Le Moyen Âge est sensé se terminer à la fin du XVe siècle. Pour certains historiens la « découverte » de l'Amérique en 1492, marquerait le début de la Renaissance.

2 *Des corvées de plusieurs journées dédiées à l'entretien des chemins étaient imposées aux paysans par les monastères et les seigneurs locaux. Cette tradition se poursuivra après la Révolution pour les chemins ruraux et perdurera jusqu'aux années 1950/1960. Les personnes ne pouvant ou ne voulant pas y participer étaient assujetties à un impôt communal spécifique.*

LES ANCIENNES VOIES DE COMMUNICATION



Borne milliaire de Lassera commune de Nivigne et Suran (01) anciennement Germagnat

Le résultat de ces travaux n'a donc été que très approximatif et même parfois totalement irréaliste.

De plus, les voies et itinéraires de second et troisième niveaux de fréquentation n'y figurent pas (en admettant que l'on puisse parler de niveaux).

Il faudra attendre la proximité du XXIe siècle pour voir des chercheurs faire un travail de terrain et reconstituer ce réseau grâce à des indices précis au sol.

Alain Melo, pour notre région, fait partie des archéologues qui ont mis en œuvre ce type de recherches systématiques. Bien entendu, ce travail de terrain long et précis ne peut être réalisé à grande échelle car il serait beaucoup trop fastidieux.

Les grands itinéraires de voies antiques de notre région Haut-Bugey sont globalement orientés dans le sens nord/sud (ou sud/nord) afin de suivre les plissements jurassiques et le cours des rivières. D'autres voies se déploient en arête de poisson le long de ces grands itinéraires pour la desserte de petites agglomérations, de secteurs agricoles, de lieux de culte ou de postes militaires. Nombreuses sont celles qui se terminent en cul de sac. Certaines, mises bout à bout, peuvent constituer une sorte d'alternative aux grands itinéraires. Ces « itinéraires bis », souvent plus longs, permettaient parfois à de lourdes charges d'éviter de fortes déclivités, des secteurs réputés boueux ou trop enneigés en hiver.

Il serait intéressant de savoir qui entretenait ces voies : le civil, le militaire ou les usagers locaux ? Probablement les trois mais lorsque l'on constate l'importance de certains travaux comme le percement de grandes roches ou l'érection de certains grands murs de soutènement, on doit convenir que seul un Génie militaire discipliné, organisé et bien équipé pouvait être à l'origine de telles réalisations. Une abondante main-d'œuvre a été nécessaire pour la « modernisation » de ces itinéraires, l'entretien du réseau local restant à la charge des principaux usagers autochtones jusqu'à la jonction avec les grands itinéraires.

Notre région du Haut-Bugey était traversée par une voie principale reliant Lyon (Lugdunum) à Besançon (Vesontio) capitale d'un des plus importants peuples de Gaule, les Séquanes. Izernore était sur cet itinéraire. À quelques kilomètres au sud de ce vicus[3] se trouvait un important croisement routier. Une voie se dirigeait vers les montagnes du Jura par la vallée de la Bienne, une autre vers Nantua et sa cluse, une troisième empruntait la Combe du Val pour rejoindre le Bas-Bugey par le col de la Lèbe et enfin la quatrième rejoignait Izernore, soit par Bussy, soit par Béard. Deux autres grands itinéraires, partant de Lyon, se dirigeaient vers le nord en traversant notre actuel département de l'Ain. L'un permettait de rejoindre, entre autres, la cité de Besançon, par Bourg-en-Bresse, l'autre remontait la vallée du Suran. Ce deuxième itinéraire est réputé comme étant celui privilégié par les militaires romains (attesté par la présence de bornes milliaires).

3 *Vicus : à l'époque de la domination romaine ce terme désignait une bourgade d'une certaine importance gérée par un ou des représentants de l'administration romaine. On pourrait comparer ces petites villes à nos actuels chefs-lieux de cantons.*

La recherche sur le terrain d'anciens itinéraires d'origine gauloise et gallo-romaine obéit à certaines constantes. Tout d'abord, le parcours doit être le plus court possible car, que ce soit à pied ou avec des bêtes de trait, il n'était pas possible de faire plus de 20 à 25 kilomètres par jour selon les conditions climatiques et la saison car on ne circulait que très exceptionnellement la nuit. Il était indispensable que ces voies ne comportent pas de trop grosses déclivités (sauf si, comme nous l'avons dit plus haut, un itinéraire de substitution, moins accidenté mais plus long, autorisait le passage des attelages les plus lourds). Les zones trop humides ou inondables étaient contournées. De plus les voies évitaient, dans la mesure du possible, les parties agricoles les plus fertiles. Enfin la toponymie locale peut être d'un grand secours dans cette recherche. On notera aussi qu'un bon nombre de nos villages actuels a pour origine un petit établissement agricole gallo-romain installé près d'une voie principale ou relié à cette dernière par une voie secondaire. La qualité des terrains environnants, la présence d'eau et un espace agricole suffisant en avaient motivé l'implantation.

On remarquera que la densité des vestiges archéologiques est plus conséquente qu'ailleurs dans la proximité de ces voies. L'une expliquant l'autre.

Ces chemins antiques, même les plus importants de notre région, n'avaient que très rarement une largeur supérieure à trois mètres, accotements compris pour les évitements, et ne laissaient que deux mètres et demi au maximum de largeur utile. Ils étaient souvent en légère surélévation par rapport aux terrains longés ou parfois fortement creusés afin de gommer une forte déclivité. Ils étaient généralement bordés d'arbres tels que noisetiers, frênes, hêtres ou chênes afin de procurer de l'ombre aux voyageurs et leurs animaux de trait. Les espaces d'évitement y étaient assez rares et on se plaît à imaginer les vives discussions que devait créer le croisement de deux attelages se trouvant nez à nez ou bien le mélange de deux troupeaux devant se croiser. Il est vraisemblable que des clochettes ou autres tintinabulums[4] avertissaient de l'arrivée d'un troupeau ou d'un attelage. Les murs de bordure y étaient fréquents et laissaient une largeur de passage variable.

Tintinabulum



Autre question que l'on est en droit de se poser : comment le voyageur de l'époque se guidait-il ?

Les cartes n'existaient pas et même s'il y avait eu des inscriptions par exemple sur des panneaux de bois, l'immense majorité des gens était illettrée. Les bornes milliaires ? Elles sont rarissimes dans notre région de moyenne montagne[5]. On peut imaginer qu'à cette époque l'espace rural était bien plus occupé que de nos jours et que les demandes de renseignements aux autochtones devaient être l'usage pour ceux qui parcouraient un itinéraire pour la première fois. Suivre un habitué d'un parcours donné semble donc être la solution la plus sage pour un primo-voyageur.

Dans un prochain numéro de cette revue, nous parcourrons ensemble l'itinéraire reliant Izernore à Poncin dont une partie n'avait jusqu'alors jamais été confirmée. ■

4 *Pièce en bronze à laquelle étaient suspendus quelques clochettes ou grelots.*

5 *Les bornes milliaires principalement disposées sur les voies à vocation militaire étaient distantes de mille pas. Sachant que le pas romain vaut 1,472 mètre le mille romain sera de 1,472 kilomètre.*
Le pas romain correspond à la distance parcourue après avoir avancé chacune des deux jambes.
Le pied romain correspond au cinquième d'un pas soit 29,44 de nos centimètres.
La lieue apparaîtra en Germanie romaine au début du Vème siècle avec une valeur de 1500 pas.