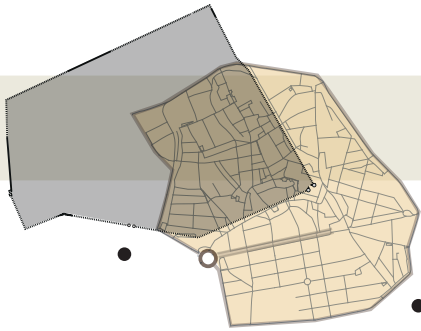


La voie Aurélienne et sa branche littorale vers Marseille

Responsable d'opérations

Auréli **Bouquet** et Ariane **Aujaleu**



Espace Forbin – ZAC Sextius-Mirabeau

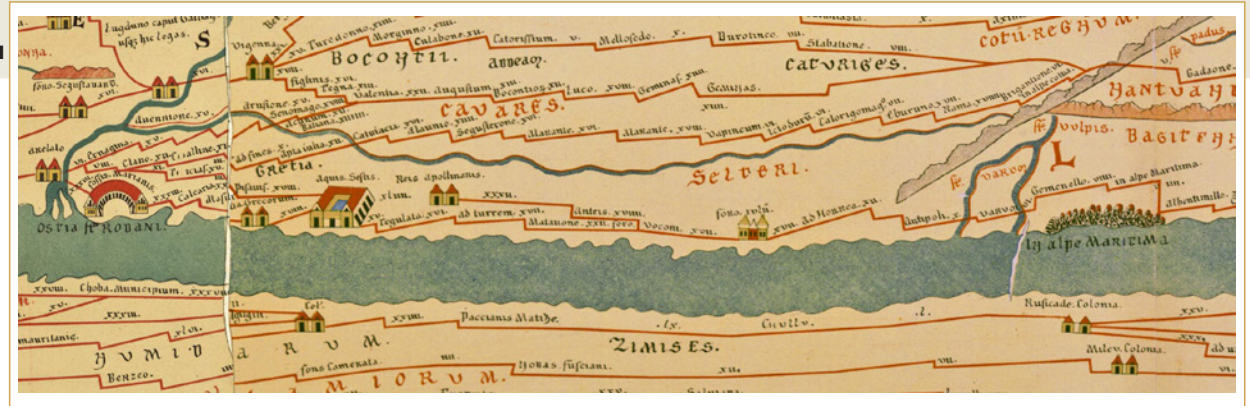
De Rome à Arles, la voie Aurélienne parcourait l'Italie et la Gaule du sud en longeant la côte méditerranéenne. Elle représentait ainsi un des principaux axes de communication et d'échange entre Rome et la province de Narbonnaise.

Sa construction débute en 241 av. J.-C., à Rome, pour atteindre Gênes en 109 av. J.-C. Les conflits avec les Ligures dans la région alpine ont retardé la prolongation, en Gaule, de cet axe auquel on préférait alors la voie maritime, pour rejoindre le comptoir de Marseille. La victoire des Romains sur les Salyens en 125 av. J.-C. et la fondation d'Aix par Sextius Caius Calvinus, ont sans doute contribué à l'ouverture de ce couloir de circulation, mais ce n'est qu'après la soumission totale des Ligures par Auguste, en 14 av. J.-C., que la construction du premier tronçon de la via Aurelia, dans la région de Fréjus, a pu commencer. La portion entre Arles et Aix-en-Provence fut réalisée vers l'an 3 av. J.-C.

L'existence et le parcours de ces voies sont connus grâce à l'Itinéraire d'Antonin et à la Table de Peutinger. Guide de voyage de la Rome antique, le premier recense et décrit une grande partie des voies et villes-étapes du monde romain, sans représentation cartographique (itinerarium adnotatum). Il date probablement de la fin du III^e s. av. J.-C., mais nous est parvenu par des copies du haut Moyen Âge. Copie médiévale d'une carte antique, la Table de Peutinger représente le tracé des voies principales du monde romain avec l'emplacement des villes, des cours d'eau et la mention des distances.

Depuis Gênes, la voie passait par Nice et Fréjus, pour rejoindre Aix-en-Provence par la vallée de l'Arc, puis elle se dirigeait vers Salon-de-Provence pour s'arrêter à Arles (373). L'une des branches de cette voie, la via Massiliensis, reliait directement Aix-en-Provence à Marseille, puis longeait la côte méditerranéenne en traversant Vitrolles, Martigues et Fos-sur-Mer pour aboutir également à Arles.

Une dizaine de bornes milliaires sont recensées tout au long du parcours de la via Aurelia. Trois d'entre elles ont été découvertes, entre les XVI^e et XIX^e siècles, à proximité d'Aix-en-Provence, deux à l'est, en direction de Fréjus, et une à l'ouest, vers Salon-de-Provence.



373 Détail de la carte de Peutinger.

L'arrivée des voies à Aix-en-Provence

Des tronçons de ces deux voies ont été observés à l'occasion de plusieurs opérations archéologiques réalisées dans la périphérie de la ville antique.

Mise au jour à l'emplacement de l'Espace Forbin et le long du cours Gambetta, en 1983-1984 et en 1986, la via Aurelia a été reconnue sur 130 m de long (374). Si sa construction date du changement d'ère, il existait déjà, à son emplacement, un chemin de terre plus ancien, remontant sans doute au moment de la création de la ville. Cette découverte n'est pas surprenante car on imagine mal qu'une ville de l'importance d'Aix-en-Provence n'ait pas fait très tôt partie d'un réseau d'échanges avec l'Italie d'abord, puis avec les autres agglomérations de la région, dont Marseille. Depuis Fréjus, cette route pénétrait dans la ville par la porte d'Italie, qui se trouvait à l'emplacement de l'actuel palais de justice, et elle en ressortait par la porte d'Arles, localisée au croisement du cours des Minimes et de l'avenue Jean-Dalmas, pour emprunter ensuite un trajet direct le long des Alpilles.



374 Voie Aurélienne mise au jour le long du cours Gambetta, en 1986.

La via Massiliensis a été fouillée à trois reprises, lors des recherches menées sur la ZAC Sextius Mirabeau, entre 1994 et 2011 (375). Bordant à l'ouest la rue des Allumettes et l'avenue Armand-Lunel, elle a été suivie sur environ 220 m de long. Elle partait d'Aix-en-Provence au croisement des rues Irma-Moreau et Armand-Lunel, où il faut restituer une troisième porte de ville.

Une construction soignée

Les diverses portions de voie mises au jour, depuis vingt-cinq ans, ont permis de bien appréhender leurs techniques de construction. Ces deux routes étaient des viae glarea stratae. Leur structure est faite, à la base, d'un radier de blocs de pierre assurant une assise solide à la voie (le statumen), recouvert par une couche compacte de sable, de gravillons et de galets qui constituait la bande de roulement et dont le profil était légèrement bombé (le dorsum) pour faciliter l'écoulement des eaux de ruissellement (376). La surface des chaussées pouvait présenter de profondes traces d'ornières formées par le passage des chars et dont la disposition, de part et d'autre du summum dorsum, montre que les voies étaient à double sens de circulation (377).



377 Détail des ornières



375 Voie Aurélienne littorale mise au jour sous l'avenue du Petit-Barthélémy, en 1994.



376 Détail du revêtement de la chaussée. Voie Aurélienne littorale, ZAC Sextius-Mirabeau, 1996.

Les deux routes comprennent une chaussée construite et des allées latérales destinées à la circulation des piétons, des cavaliers, des troupeaux, voire de véhicules, peut-être d'un gabarit plus léger que ceux empruntant la chaussée (378 et 379). De dimensions variables, ces espaces de circulation latéraux sont en terre (via terrena). Souvent aussi, la voie est encadrée par des fossés qui en assurent le drainage par temps de pluie. Dans le détail, ces routes peuvent cependant s'avérer différentes, tant dans leurs dimensions que dans leur traitement. Ainsi, la voie Aurélienne a, dès son origine, une largeur minimale de 11 à 12 m. La chaussée centrale occupe une emprise de 6 à 7 m, longée à l'ouest par une margine latérale de 4,40 m de large. Nous ignorons en quoi consiste son bas-côté oriental ; y avait-il une seconde margine, un fossé ? Mais il est certain que la chaussée y était bordée par un aménagement. Sur la via Massiliensis, les margines sont beaucoup plus réduites (2 m à l'est et 1 m à l'ouest). À l'issue d'une réfection datée de la deuxième moitié du I^{er} s. ap. J.-C., la morphologie de cette route a cependant été modifiée par un agrandissement de ses allées latérales qui atteignent alors 4 m à l'est et 3,60 m à l'ouest, tandis que la chaussée a son emprise légèrement réduite. Ces remaniements pourraient témoigner d'une sensible augmentation de la fréquentation de cet axe routier.

On sait que ces routes étaient généralement bordées de fossés. Ces derniers étaient même parfois reliés à tout un système de drainage ou d'irrigation des champs environnants, comme l'ont montré les recherches opérées dans le quartier Sextius-Mirabeau. Ils recueillaient tout autant les eaux de pluie et de ruissellement, que les eaux usées de la ville et faisaient l'objet de curages réguliers.

Les investigations archéologiques ont également mis en évidence d'autres éléments relatifs au découpage parcellaire qui s'organisait au contact de ces grands axes de circulation, à l'image des murs de clôture découverts en bordure de la via Massiliensis, lors des fouilles de Notre-Dame de la Merci, en 2011, ou encore le long de la voie Aurélienne, en 1984 et 1986. Ces constructions privées délimitaient des parcelles qu'elles protégeaient du regard des passants.

La voie Aurélienne et sa branche vers Marseille ont continué d'être utilisées après l'Antiquité. Jusqu'aux VI^e-VII^e siècles, elles ont toutes deux desservi une zone funéraire et leurs tracés ont perduré au Moyen Âge et aux Temps Modernes, avec quelques modifications mineures, imputables à l'évolution urbaine et périurbaine. La voie Aurélienne est ainsi devenue le chemin de Saint-Maximin, qu'empruntent aujourd'hui le cours Gambetta et la rue d'Italie. La via Massiliensis a changé de nom pour celui de chemin du Petit-Barthoumiou ou Barthélémy. Elle est aujourd'hui pérennisée par l'avenue Armand-Lunel.



378 La bande de circulation latérale de la voie Aurélienne. Cours Gambetta, 1986.

379 Intaille en cornaline trouvée sur la voie Aurélienne. Cours Gambetta, 1986.



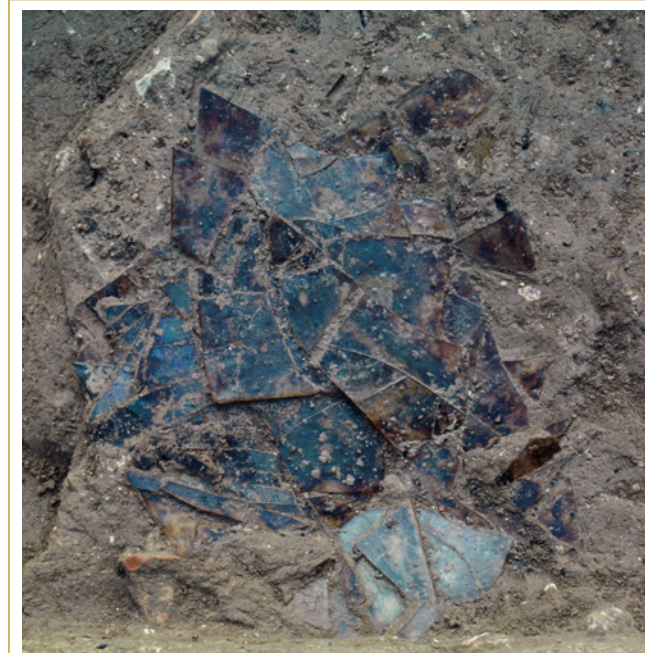
À peu près centré sur le grand axe de la pièce où il se trouve, le four se compose d'une chambre de chauffe et de plusieurs aménagements radiaux annexes, disposés à l'extérieur (328). La chambre de chauffe, presque circulaire et de dimensions assez modestes (0,45 m), était encore conservée sur 0,30 m de hauteur. Sa paroi, peu épaisse, est constituée de fragments de tegulae liés au mortier et la surface intérieure est vitrifiée sur 1 à 3 cm d'épaisseur, contrairement aux deux grosses pierres plates, noircies par les cendres, qui forment le fond. L'ouverture, étroite, a été aménagée avec deux tegulae disposées de chant, qui délimitent aussi l'alandier placé dans l'axe de l'une des portes de la salle. Deux autres tegulae, également posées de chant, déterminent deux alvéoles immédiatement contiguës à celle canalisant l'alandier ; elles pourraient correspondre aux supports d'une chambre de recuits ou d'une margelle servant de table au verrier (329). Tout autour du four, le sol en terre battue était fortement rubéfié et d'épaisses couches de cendres signalaient l'alandier jusqu'à la porte du bâtiment, tandis que des cendriers ont été reconnus à plusieurs endroits. Bien qu'aucune trace de vitrification n'ait été retrouvée sur le four, une importante quantité de rebuts de verre disséminés alentour évoquent l'artisanat du verre : anneaux déformés (mors), filaments évoquant des déchets de soufflage (330). L'autre caractéristique est l'abondance des fragments en verre retrouvés dans le bâtiment (plus de 1700), et majoritairement concentrés dans la salle de travail et la cour sur laquelle celle-ci ouvre. Parmi ces objets qui appartiennent à peu près exclusivement à de la vaisselle, beaucoup portaient des traces de déformation dues à la chaleur qui les désignent comme des ratés de soufflage. D'autres consistent en matériaux de récupération destinés à être recyclés. C'est en particulier le cas pour deux vitres plates presque complètes, de grandes dimensions retrouvées cassées et écrasées à plat à même le sol en terre battue, près de l'une des portes. Il s'agit très certainement là de ce que les verriers appellent le groisil, c'est-à-dire une réserve de verre stockée dans l'attente d'être refondue (331).

Les formes des objets en verre renvoient à une vaisselle en usage dans la deuxième moitié du IIe et la première moitié du IIIe siècle.

Par sa forme et ses dimensions, le four est comparable à de nombreuses autres structures découvertes en Gaule (Lyon, Troyes, Cesson-Sévigné). En revanche, l'aménagement radial n'a pas été observé sur d'autres dispositifs.



328 Four de verrier installé dans le bâtiment C.



331 Une des deux vitres écrasées sur le sol de la cour au moment de sa découverte.



330 Déchets de verrerie provenant de l'atelier : scories, anneaux déformés (mors) et filaments.