

# Le cardo maximus

Responsable d'opérations

Ariane Aujaleu

**Rue Chabrier,  
Rue Paul-Bert  
Rue Gaston-de-Saporta  
Rue Jacques-de-la-Roque  
Palais Monclar**

Avec le decumanus maximus, le cardo maximus est l'un des deux principaux axes autour desquels s'organisaient les villes romaines. Orienté nord/sud, il constitue, à Aix-en-Provence, le prolongement urbain de la voie Aurélienne qui, en provenance de l'Italie, entrait dans la ville par une porte monumentale située au niveau de l'actuel palais de justice Verdun. Grâce aux diverses interventions archéologiques faites sur l'ensemble de son parcours, le tracé intra-muros de cet axe urbain se suit aisément. Depuis la porte d'Italie, il se poursuivait dans la rue Chabrier, jusqu'à la rue Paul-Bert (203). À cet endroit, il bifurquait vers le nord, où son tracé a été repris par les rues Gaston-de-Saporta et Jacques-de-la-Roque, et sans doute aussi par l'avenue Pasteur, pour sortir de la ville au croisement des avenues de la Violette et Philippe-Solari.

Ces vingt dernières années, trois opérations, de natures très diverses, ont donné l'occasion de l'observer à nouveau. En 1995, d'abord, lors des fouilles archéologiques menées à l'emplacement du palais de justice Monclar (a), en 2008, lors du nettoyage de la cave d'une habitation située en rive est de la rue Jacques-de-la-Roque (204) (c), et, en 2012, lors de travaux de voirie dans la rue Gaston-de-Saporta (205) (b).

**204** Dalles du cardo maximus conservées dans la maçonnerie du mur d'une cave de la rue Gaston-de-Saporta



**203** Tracé du cardo maximus à travers la ville antique en 1 ; en 2, tracé du decumanus maximus.

Malgré leur caractère ponctuel, ces interventions ont contribué à en préciser le tracé et la structure, et à en reconnaître l'environnement urbain.

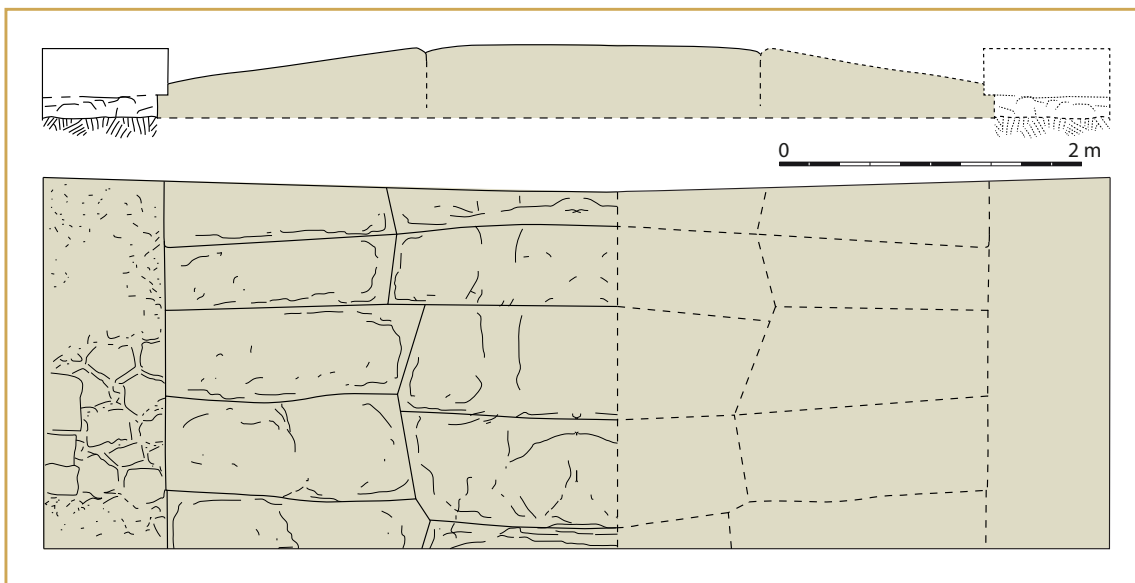
D'une longueur totale estimée à 800 m, le cardo maximus peut être restitué sur près de 550 m, depuis le palais de justice Verdun, au sud, jusqu'à la rue Jacques-de-la-Roque, au nord. On sait que la largeur de son emprise variait selon les quartiers qu'il traversait. Atteignant 10,50 m à proximité de la porte sud-est de la ville, il mesurait 5 à 6 m au niveau de la cathédrale Saint-Sauveur et de la place des Martyrs-de-la-Résistance, qui occupent l'emplacement d'un forum.

Sa structure et son mode de construction sont assez remarquables. Légèrement bombée en son centre, la chaussée était pavée de grandes dalles calcaires que sillonnaient une double paire d'ornières, et bordée par deux trottoirs surélevés, également dallés (206). Sur certaines portions de son tracé, le cardo maximus pouvait être encadré par des portiques, galeries couvertes protégeant les piétons des intempéries. C'est le cas au niveau du palais Monclar où de puissantes fondations établies de part et d'autre de la chaussée, attestent la présence de deux colonnades qui devaient participer à la monumentalisation de la rue, en un point particulièrement stratégique : une entrée de ville.

La qualité tant technique qu'esthétique de la voirie aixoise est à relever. En effet, il est rare, même dans d'autres grandes villes de Gaule Narbonnaise comme Nîmes ou Fréjus, que les axes urbains aient été pavés sur l'intégralité de leur parcours. À Aix-en-Provence, ce revêtement est tout particulièrement soigné. De dimensions imposantes, les dalles ont une forme trapézoïdale permettant leur parfaite imbrication et assurent, de ce fait, la grande cohésion de la bande de roulement.

Un tel investissement témoigne de la prospérité de la ville et de la capacité de gestion de ses édiles. Cette compétence peut aussi se lire dans la mise en place, sous les chaussées, au moment de leur construction, de tout un réseau souterrain de collecteurs publics destinés à assurer l'assainissement de la ville et sur lesquels se greffaient les égouts publics.

205 Cardo maximus observé dans un sondage ouvert pour des travaux de voirie en 2011, rue Gaston-de-Saporta.



206 Représentation en coupe du cardo maximus. Outre la solide structure du pavement, on notera la surélévation des trottoirs et le bombement central de la chaussée, qui facilitait l'évacuation des eaux de pluie.