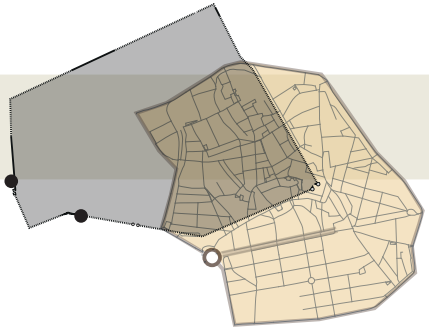

Déjà des problèmes de circulation !

Extrait de l'ouvrage Aix en Archéologie

Auteur : Nuria **Nin**

Institut d'Etudes Politiques Rue Irma Moreau

En marge des recherches sur l'enceinte, a émergé une problématique très actuelle, celle de la gestion du trafic routier. Les fouilles préventives conduites tant dans les terrains de l'Institut d'Études Politiques (rue Jean-Dalmas), que sur le site de l'ancienne l'Usine à Gaz (rue Irma-Moreau), ont, en effet, mis en évidence l'existence, extra-muros et au pied de la fortification, de voies de circulation périphériques, et, intra-muros, d'une lice intérieure, qui soulève la question des modalités de circulation dans l'espace urbain de la ville antique.
Nous ne nous attarderons pas sur la voie reconnue sur le site de l'Usine à Gaz qui a été seulement effleurée par les recherches. Son mode de construction et sa chronologie générale sont inconnus, et son emprise, estimée à 9 à 10 m de large, se déduit de la distance qui sépare le mur qui la borde au sud, de l'enceinte qu'elle longe au nord.

Plus intéressante est, en revanche, celle qui a été reconnue dans les terrains de l'Institut d'Études Politiques. Dégagée sur plus de 30 m de long, cette voie a fait l'objet d'une exploration minutieuse, et, en dépit des nombreuses altérations qui l'ont affectées, son évolution a pu être appréhendée sur une longue période, entre le courant du Ier s. ap. J.-C. et la fin de l'Antiquité.

Son aménagement n'a, semble-t-il, pas répondu à un programme imaginé ex nihilo, mais résulte de pratiques de circulation qui ont conduit à sa structuration progressive.
Antérieurs à la construction de la fortification qui bornera ultérieurement la rive orientale de la voie, les premiers niveaux de circulation consistent en de fines couches sableuses indurées, dans lesquelles se trouvent quelques petits galets. Les abondants déchets de taille générés par la construction de l'enceinte, ont été, au fil de l'avancement des travaux, régulièrement étalés, formant, sur 6 à 7 m de large, une couche d'épaisseur variable, qui a servi de sol de circulation pour l'acheminement des matériaux nécessaires au chantier (198). Ces niveaux ont, par la suite, été rechargés à plusieurs reprises avec des matériaux hétérogènes : sables, limons, graviers, petits galets. Mal définie, la bande de circulation est alors incluse dans un espace assez ample, que deux murs ont successivement délimité à l'ouest.



198 Brasier ayant servi de sol de circulation à la voie périphérique au moment de la construction de la fortification.

C'est seulement lors de l'étape suivante que la voie a véritablement fait l'objet d'une construction et que son emprise fut précisément fixée (199). Bordée à l'ouest par un mur nouvellement construit, et, à l'est, par la courtine, elle mesure alors 9 m de large et sa structure répond au type des viae glareae stratae, c'est-à-dire aux routes revêtues de ballast qui caractérisent le réseau routier romain. Large de 6 m, la chaussée proprement dite, faite de tout-venant, est assise sur un radier (statumen) composé de gros galets qu'encadrent deux alignements de blocs. Elle est bordée, à l'est et à l'ouest, par deux allées latérales en limons sableux, larges de 1,50 m chacune.

C'est seulement lors de l'étape suivante que la voie a véritablement fait l'objet d'une construction et que son emprise fut précisément fixée (199). Bordée à l'ouest par un mur nouvellement construit, et, à l'est, par la courtine, elle mesure alors 9 m de large et sa structure répond au type des viae glareae stratae, c'est-à-dire aux routes revêtues de ballast qui caractérisent le réseau routier romain. Large de 6 m, la chaussée proprement dite, faite de tout-venant, est assise sur un radier (statumen) composé de gros galets qu'encadrent deux alignements de blocs. Elle est bordée, à l'est et à l'ouest, par deux allées latérales en limons sableux, larges de 1,50 m chacune. Plusieurs fois refaite, cette voie garde, pendant au moins un siècle, une structure très homogène et sa chaussée se maintient à peu près dans son emprise initiale (200). Son entretien se fait moins régulier par la suite. Les dépôts répétés de matériaux divers et de déchets domestiques, en altèrent la cohérence, ce qui nécessite des recharges fréquentes, tandis que sa rive orientale est progressivement colonisée par des constructions qui en réduisent l'emprise (201 et 202). Sa fréquentation n'en faiblit pas pour autant, ainsi qu'en témoignent ses réfections successives, et ce n'est qu'au cours du Moyen Âge qu'elle disparaît définitivement du paysage.



200 La chaussée vue depuis le nord.



199 Vue générale prise depuis le sud de la voie périphérique dans son premier état.

Le statut de cette voie ne fait guère de doute : sa structure, sa localisation et surtout son emprise la désignent comme une via publica. Il est en revanche plus difficile de dire comment elle s'intégrait au réseau général des voies desservant l'agglomération et quelle était au juste sa fonction (voir 193). La question qui se pose ici concerne ses liens avec la voie Aurélienne qui reprenait son parcours en direction d'Arles, une fois la porte ouest franchie, mais dont on ne connaît pas précisément le tracé en cet endroit. À la sortie de la ville, on suppose que cette route cheminait parallèlement à la fortification en direction du nord. Il est cependant peu probable que le tronçon de voie découvert en 2010 en faisait partie. Compte tenu des orientations respectives de la courtine et du decumanus maximus, assimiler les deux voies conduirait à faire pénétrer la via Aurelia intra-muros par un virage dessinant un angle fermé, trajectoire non seulement très incommode pour les charrois, mais aussi peu en accord avec son statut de route impériale et son importance. Même si sa destination lui faisait rapidement prendre une direction nord-ouest, elle ne pouvait arriver à la porte de l'agglomération qu'en ligne droite, ce qui impose de distinguer les deux axes de circulation et de voir dans celui qui longe la courtine une lice indépendante qui se greffait sur la route principale quelque 10 m au sud.

La découverte de ces voies périphériques extérieures modifie sensiblement l'idée que l'on pouvait se faire des modalités de circulation au sein de l'agglomération. Leur présence révèle, en effet, un important circuit de contournement, qui pourrait avoir été principalement créé pour les chars et que l'on est tenté de lier à la voie Aurélienne, et peut-être aussi à la route de Marseille qui la dessert par le sud. La voie qui longe la courtine ouest pourrait avoir eu pour première finalité de soulager la circulation sur le decumanus maximus. Dans son état de la seconde moitié Ier siècle, qui correspond à une réfection totale, cette rue parée d'un remarquable dallage en pierre froide, comportait deux profondes ornières qui prouvent son intense utilisation par les charrois, mais elle avait aussi une faible emprise ne permettant pas à deux véhicules de se croiser, ce qui limitait nécessairement le trafic. La création d'une voie périphérique, à peu près au même moment, a peut-être répondu tout à la fois au besoin de réduire la circulation intra-muros en évitant la traversée de ville et au souci de conserver à cet axe une qualité en meilleure adéquation avec son statut et celui du quartier qu'elle traversait, dans lequel se trouvaient le théâtre et son esplanade à portique (porticus post scaenam).



201 Recharge de la chaussée



202 Appport de matériaux divers sur la voie, à la fin du Haut-Empire

Une telle configuration permettant de distinguer trafic local et trafic de transit ne constitue pas une nouveauté. Pierre Gros a souligné la variété des dispositions retenues pour éviter ou alléger le transit intra-muros dans plusieurs villes, telles Vérone, Cordoue ou encore Nîmes. Dans cette agglomération de vaste superficie, l'amélioration de la circulation s'est notamment traduite par la création d'un double circuit de voies périphériques, de part et d'autre de l'enceinte, entre deux portes principales : la porte d'Auguste et celle du Cadereau. Utilisées pour raccorder les deux nœuds routiers que formait la voie Domitienne à ses points de pénétration et de sortie, elles contribuaient à soulager le trafic interne et à éviter les ruptures de charge. C'est sans doute un dispositif analogue qui a été imaginé et mis en œuvre à Aix-en-Provence.