2005
n°29

archéologie en languedoc

REVUE DE LA FÉDÉRATION ARCHÉOLOGIQUE DE L'HERAULT
Publiée avec le concours du Conseil Général de l'Hérault

Approche archéoviographique de la voie romaine Nîmes-Lodève

par J.-P. Renaud*

Des investigations sur documents cartographiques et sur le terrain - optimisées par l'érosion pluviale - ayant pour objectif une reconnaissance "par défaut" du trajet antique, permettent d'identifier le premier véritable passage d'une voie romaine aux abords du Pic Saint Loup. Cette reconnaissance met en exergue les variantes de conception de l'ouvrage romain et l'archéologie même du "monument routier".

Introduction.

L'article de Richard Bavoillot-Laussade paru dans *Archéologie en Languedoc* (27-2003, p.85-110) et intitulé "Une église gellonaise revisitée : la priorale de Saint-Martin-de-Londres" présente, en page 86, une carte "du bassin de Londres (avec sites et voiries)" portant les tracés hypothétiques des deux "voies antiques" (nord-sud et est-ouest) se joignant au Mas-de-Londres (*castrum* de Londes ?) et formant un "carrefour" qui est sans doute à l'origine de ce que l'auteur appelle "un habitat faisant office de chef-lieu".

Cette présentation, classique, du contexte historique relatif aux voies anciennes d'un secteur me fournit l'occasion de mettre ici en application les principes exposés dans un précédent article (Renaud 2003, A.E.L. 27, p. 77 - 83) sur une nouvelle approche de la question des voies antiques/voies romaines, en particulier pour ce qui concerne le réseau secondaire, et de tenter une étude "archéoviographique" des voies du secteur évoqué, c'est-à-dire de partir des données théoriques d'ordre général rappelées dans l'article (réseau primaire ou secondaire et apport d'éléments archéologiques, épigraphiques) et d'effectuer des investigations approfondies sur le terrain, prospection de surface, lecture de la topographie et de la micro-orographie.

Nous laisserons de côté temporairement la voie vicinale de direction Nord-Sud que Richard Bavoillot-Laussade présente comme "une importante voie secondaire", d'une part parce que le "problème de son tracé est abordé dans une étude prête à être publiée" par les soins de l'auteur et de son équipe - notes 10 et 28 - et, d'autre part, parce qu'elle a fait également, de notre côté, l'objet de recherches sur le terrain, succinctement évoquées dans mon précédent article mais qui, aujourd'hui encore, posent plus de problèmes qu'elles ne semblent en résoudre. Nous nous attacherons à l'axe Est-Ouest qui la croise et dont les vestiges sont remarquables.

1. Données théoriques.

Le secteur de Saint-Martin-de-Londres n'est traversé par aucune voie romaine appartenant à ce que Yan Loth - précurseur d'une systématisation de la recherche des "tracés d'itinéraires en Gaule romaine" - a appelé " le réseau primaire", c'est à dire le maillage des voies attestées par les deux documents antiques de référence que sont la Table de Peutinger et l'Itinéraire d' Antonin, auxquelles s'ajoutent celles très probables joignant des capitales de cités reconnues mais non énoncées par ces documents.

La voie qui traverse ce secteur d'Est en Ouest est donc un axe du réseau secondaire ; elle établissait une jonction entre les deux grands axes primaires appelés "voie domitienne" (grande liaison Italie-Espagne par le col de Montgenèvre et qui dans notre région est l'axe Nîmes - Narbonne - col de Panissars) et "pénétrante St-Thibéry - Rodez" (dénomination donnée par Pierre-Albert Clément dans son ouvrage "*Les chemins à travers les âges*").

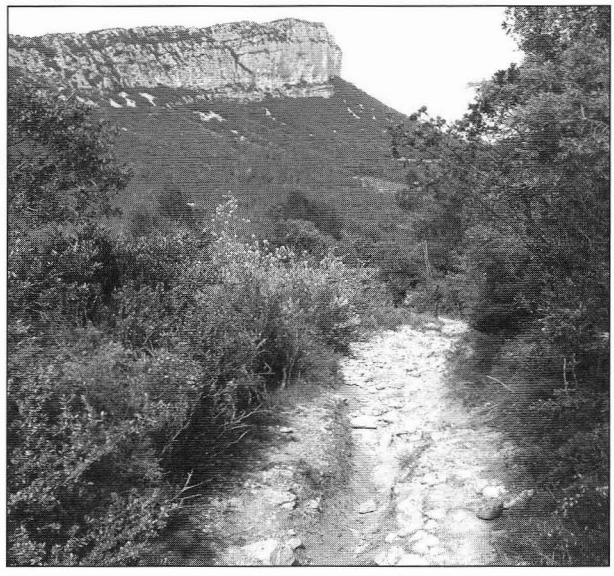

fig. 1 - La voie dans la descente vers le Mas Blanc.

* F.A.H., Doctorant Université Paul Valéry.

L'élément archéologique le plus probant - de prime abord - pour attester l'existence d'une *via publica* distincte de la voie domitienne est le pont de Sommières dont, à l'origine, les dix-sept arches enjambaient le versatile (!) fleuve Vidourle sur une longueur de près de deux cents mètres ; les parties non remaniées, désormais encastrées dans les habitations de la rive gauche, prouvent son antiquité (règne de Tibère). Il en est un autre, moins remarquable mais tout de même attesté, près de Calvisson : c'est un pont construit par les Romains sur le Rhony qui donne - encore de nos jours - passage à la circulation roulante (D137).

Il n'a malheureusement pas (encore ?) été découvert d'éléments épigraphiques ayant trait à cette voie, tels que des inscriptions de milliaires ; cependant le toponyme "Tréviers" accolé au nom de la commune de Saint-Mathieu est à retenir comme une possible évocation de la rencontre de trois voies et, si on retient l'idée que l'une des trois est celle qui nous préoccupe, cela permet d'envisager avec les points fournis par les ponts romains de Sommières et de Calvisson, une direction générale allant de Nîmes vers le Pic Saint-Loup.

2. Premières investigations sur le terrain.

Des investigations ont été menées, depuis un certain nombre d'années, par plusieurs chercheurs - dont moi-même [contribution à l'ouvrage de Yan Loth] - et, au regard des résultats de cette enquête topographique, se dessine effectivement la ligne générale d'une voie romaine entre Nîmes et Lodève. Pour l'heure, l'enquête ne portera que sur la partie orientale de cet axe, c'est-à-dire la portion comprise entre Nîmes et le "bassin de Londres".

Les premières investigations menées sur la première partie du trajet entre Nîmes et Sommières se sont vite avérées restreintes car la plus grande partie de la *via publica* est très certainement "sous" la voirie actuelle ainsi que le pensait P.-A. Clément. En effet, le tracé des routes départementales D137 et D40 révèle un axe cohérent et continu dont la pérennité est lisible sur les cadastres anciens et, sur cet axe, les jalons donnés par le "viographe des Cévennes et Bas-Languedoc" paraissent incontestables : Canteperdrix, Baraques de Langlade, Nages, pont du Rhony, proximités sud de Calvisson (Gounel) puis de Congénies, et limites communales entre Villevieille et Junas.

La seconde partie du trajet, entre Sommières et Tréviers, pourrait nous paraître tout aussi évidente en imaginant qu'ici encore la voie a été reprise par la voirie moderne. Cependant cette partie n'offre pas autant d'indices que la précédente ; P.-A. Clément voit la route romaine, au sortir de Sommières, "se diriger sur Galargues (le Petit) en visant l'aplomb du Pic Saint-Loup" et, "à partir de Buzignargues, se confondre, semble-t-il, avec la D1", puis "contourner par le sud l'ancien *oppidum* de Montmel" et, de là, "reprendre le Saint-Loup en point de mire", mais l'auteur ne donne aucun argument émanant de recherches sur documents cartographiques, cadastres ou cartes anciennes.

Mes propres investigations au sol ne m'avaient permis de reconnaître - positivement - qu'une courte portion présentant l'aspect et le profil "en long" d'une voie romaine en zone plane : largeur de bande de roulement de deux mètres cinquante environ, deux fossés avec levées, en lisières, de mise hors d'eau, largeur totale d'environ six mètres cinquante, tracé quasi rectiligne avec "décrochement en baïonnette" pour passer un secteur en

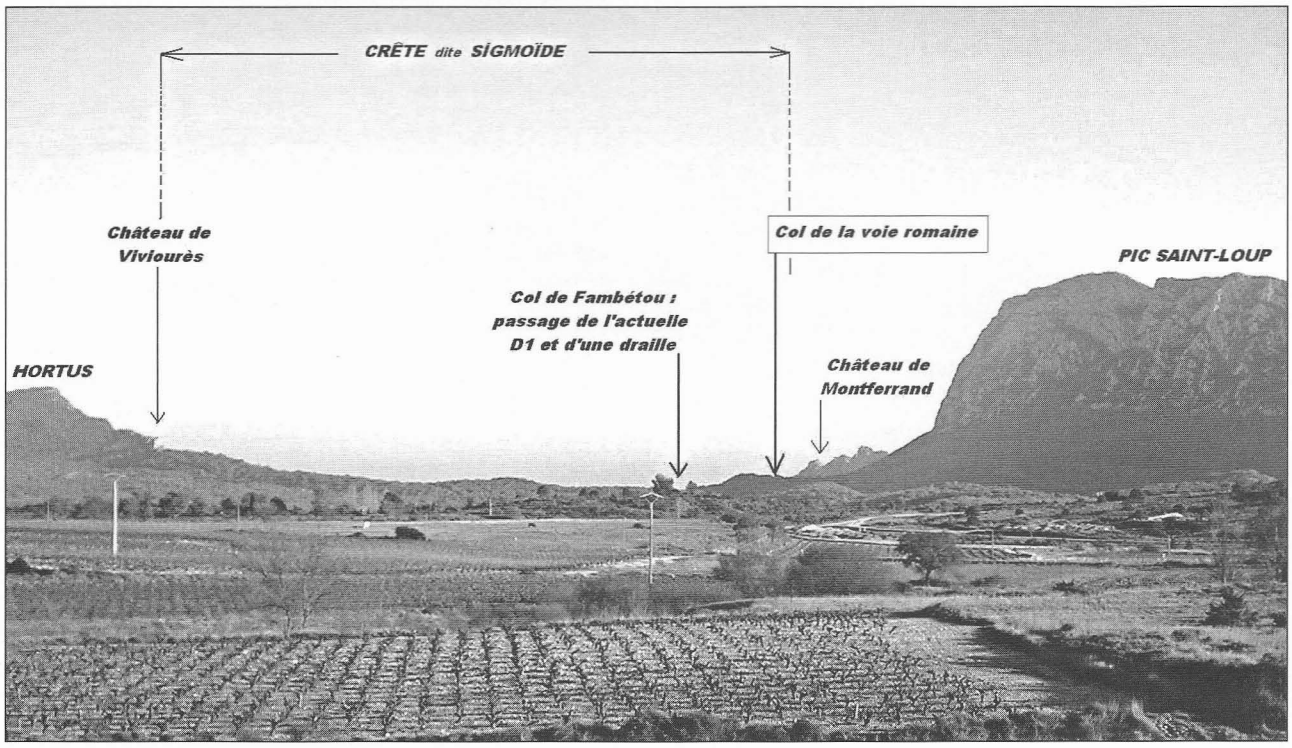

fig. 2 - La voie entre Hortus et Pic Saint-Loup.

cuvette (zone humide) ; il s'agit aujourd'hui d'un chemin (sis sur la propriété du Mas de Crés) d'exploitation agricole qui, à ce titre, a été régulièrement entretenu, ce qui a pérennisé ses fossés et son aspect général, mais, du fait des rechargements successifs, ne permet pas d'espérer y voir apparaître encore des traces de roulage antique.

3. Une démarche nécessaire (et suffisante ?).

Cette portion reconnue de la voie n'est cependant pas suffisante en soi pour avancer péremptoirement que le reste du tronçon défini est situé "sous" la route départementale

fig. 3 - Entre le col du Roc Verdier et la D1, l'aspect général de la voie est celui du lit d'un torrent.

actuelle que cette portion de voie rejoint. Et il faut, ici, suivre une démarche d'investigation particulière que l'on pourrait appeler "reconnaissance d'un tracé par défaut"; cette démarche consiste à faire une prospection la plus large et plus complète possible dans tous les secteurs où il serait "possible et conce-vable" que passe la voie recherchée. Cette seconde moité du tronçon Nîmes / Saint-Mathieu est, en l'occurrence, un "cas d'école" :

- entre les deux points délimitant ce tronçon de voie (Sommières à l'est, Tréviers à l'ouest), il est possible et concevable *a priori* que la voie n'ait pas "contourné" l'*oppidum* de Montmel par le sud - comme le propose P. A.Clément - mais qu'elle soit passée au nord de ce site remarquable ; auquel cas il faudrait envisager un trajet traversant le secteur du vallon de la Bénovie, c'est à dire un itinéraire se définissant plus ou moins selon les trois principaux jalons suivants : Campagne, Mas de Martin et Hameau de Fontan St-Loup [ou, si l'on conserve la réalité de la portion du Mas de Crés (cf. supra) avec son prolongement en droite ligne sur Galargues, ce dernier village, Mas de Martin et Hameau de Fontan St-Loup]. Or, après avoir exploré et prospecté toute la zone ainsi délimitée du "faisceau des tracés possibles et concevables", il nous faut admettre qu'aucun indice topographique

- au sol ou sur document ancien - ne vient évoquer la présence d'un axe continu et cohérent de direction adéquate et d'un profil caractéristique relatif à l'époque romaine. [Pour que cette enquête soit tout à fait complète, il serait bon de recourir aussi à la prospection aérienne.].

L'emploi de cette démarche permet pour l'heure d'admettre, "par défaut", que la route actuelle (D1) et, avant elle, les routes moderne et médiévale ont repris le tracé antique entre Sommières et Tréviers sur la quasi-totalité du parcours. C'est la même démarche qui a été mise en place pour le tronçon compris entre Saint-Mathieu-de-Tréviers et Saint-Martin-de-Londres ; c'est elle qui permet d'abandonner définitivement l'idée - pourtant séduisante - que le tracé de la route départementale 1, suite de portions rectilignes désaxées les unes par rapport aux autres, a repris le profil en long d'une route d'époque romaine.

La recherche de la voie romaine entre ces deux localités de Saint-Mathieu et Saint-Martin est sans aucun doute ce qui s'avère le plus intéressant pour cet essai de démonstration car ce tronçon détient à lui seul la moitié des indices, traces visibles et vestiges archéologiques, permettant une reconnaissance formelle de la *via publica* établie entre Nîmes et le bassin de Londres en direction (probable mais peut-être pas unique) de Lodève.

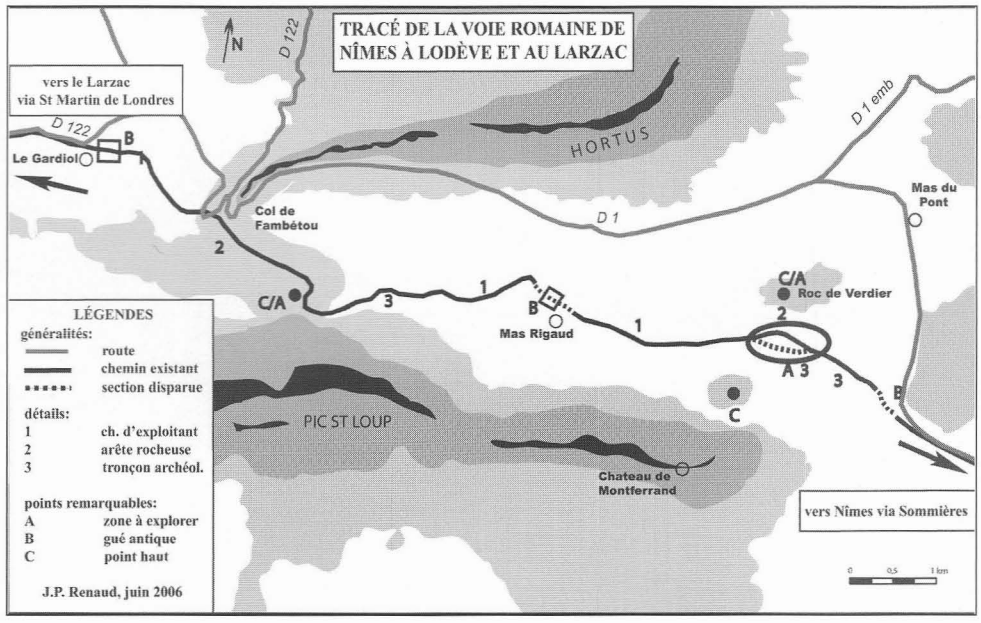

fig. 4 - Tracé de la voie romaine de Nîmes à Lodève et au Larzac (Tracé J.-P. Renaud).

4. L'axe romain en pointillés.

Après le grand rond-point du croisement des routes D1 et D17 situé au nord de l'agglomération de Tréviers, dans l'alignement donné par l'actuelle route départementale D1 en direction de Saint-Martin, un chemin s'écarte à gauche de la voirie moderne à l'endroit où la route actuelle s'incurve pour se diriger vers le Mas du Pont. Même si ledit chemin se présente comme un simple chemin d'exploitation appartenant à un domaine privé, nous sommes bien là sur le sillage (ou le long) de la voie romaine…

Un premier indice apparaît à deux cents mètres du raccordement à la D1 du chemin d'exploitation agricole : les restes assez conséquents - mais "déstructurés" - d'un gué sont encore visibles et font suite à un tronçon fort pierreux, d'une quarantaine de mètres de longueur, qui n'a pas été repris par l'actuel chemin et jouxte celui-ci sur son côté nord. Puis, au-delà d'une parcelle de champ ouvert (de deux cents mètres de long environ) où aucun vestige n'est visible, pas même un microrelief, des alignements successifs (et bien axés) de murets permettent de localiser l'emprise de la voie ; en fait, le chemin d'aujourd'hui longe celle-ci une fois sur le côté sud, une fois sur le côté nord et à plusieurs reprises. Sur cette portion, l'aspect actuel de la voie romaine est assez déroutant et l'on se dit qu'il serait facile de la prendre pour le lit d'un ru.

Le doute s'estompe lorsque l'on parvient sur une zone où affleure le substrat rocheux : des traces d'ornières sont alors aisément repérables et la mesure de "l'écartement" est comprise entre un mètre quarante et un mètre quarante cinq, donc supérieure à celui du chemin médiéval. Pour autant, cette section n'est probablement pas la voie originelle : l'éboulement d'une petite corniche rocheuse a nécessité l'aménagement d'un "détour" sur près de cent cinquante mètres et une rupture de pente fortement marquée. Le tronçon abandonné envahi par la végétation est pour l'heure inaccessible, mais ses extrémités est et ouest se perçoivent grâce, là encore, à des restes de murets, en alignement bien axé, et à une ornière très profonde.

La voie romaine passait donc au petit col (177 m. d'altitude) sis entre le Roc de Verdier au nord et la butte "avancée" (248 m.) sous l'arête rocheuse du Château de Montferrand, et il n'est pas impossible que l'un de ces deux points hauts gardât l'empreinte de quelque ouvrage de surveillance de la voie. De ce col, la voie était sans doute installée entre les deux emplacements où se trouvent aujourd'hui le Mas Rigaud et le Mas Blanc pour passer, par un gué, le ru de l'Embuc, puis elle commençait "apparemment" une montée vers le col principal du secteur, le col dit de Fambétou…

5. La voie mise à nu.

Cinq cents mètres au-delà du Mas Blanc - toponyme que l'on n'est enclin à rapprocher de celui de "Mas Noir", dans la plaine de Londres - commence le parcours le plus explicite de cet axe antique : hormis un cours tronçon où elle se présente probablement telle qu'elle était au moment de son abandon (dont la datation reste à cerner), la voie se présente dans différents états correspondants aux stades successifs de sa dégradation (dégradation essentiellement due à l'érosion pluviale et aux ruissellements) : plus ou moins largement et profondément entaillée jusqu'à la destruction quasi entière.

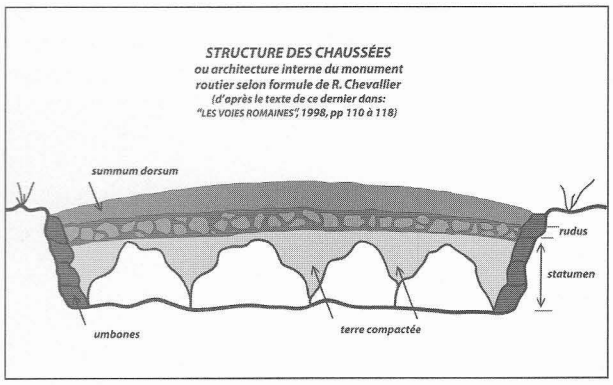

fig. 5 - Structure des chaussées romaines.

Ces différents états attestent l'origine de la voie ainsi mise à nu ; trois niveaux de construction de ce remarquable "monument routier" - selon la formule de R. Chevallier - sont exposés et correspondent aux "canons" de la stratigraphie viaire romaine :

· le *statumen*, fondation faite de gros blocs plus ou moins plats : des vestiges de ce radier apparaissent à l'entrée du tronçon abandonné, dès le point où l'on quitte le chemin d'exploitation de Mascla ; la voie est ici dans son état de plus forte dégradation, juste avant celui de la destruction totale,

fig. 6 - Un des derniers vestiges, sur cette portion, des fondations de la voie.

· le *rudus*, couche de pierres concassées, plus ou moins calibrées et compactés : il est encore visible en place dans les entailles d'érosion lorsque celles ne sont pas encore trop larges et profondes ; lorsque tel est le cas, des restes du *rudus* peuvent se retrouver entre les blocs du *statumen*,

· *le summum dorsum*, revêtement ou partie supérieure réalisée pour permettre le meilleur roulage possible compte tenu de la nature du terrain : ici, au regard du seul tronçon encore non dégradé, il devait s'agir, non de dallage ou pavage "type *Via Appia*" mais d'un cailloutis damé.

Face à ces vestiges moins photogéniques que la *Via Domitia* à *Ambrussum* (ou, du moins, la bretelle d'accès à l'*oppidum*) mais tout aussi évocateurs sur le plan archéologique, il est assez facile de se représenter mentalement les travaux nécessaires à l'établissement de cette route romaine ; l'ouverture d'une "tranchée" d'environ deux mètres cinquante (en l'occurrence) et la pose au fond de grosses pierres, puis le calage, sur les bords internes du fossé, par des pierres longues permettant d'égaliser le niveau du premier radier avec de la terre et d'y placer le second, la couche de pierres concassées, et enfin la mise en place d'un revêtement compact.

fig. 7 - La voie dans la partie sud, non rocheuse, de la crête "sigmoïde".

On notera qu'en son point le plus haut, le col dont il va être question plus loin, on trouve un dallage qui n'est certainement pas le fait des constructeurs romains mais qui montre que le chemin a continué à être entretenu après les réfections de l'époque romaine. La structure de la montée est celle qui apparaît aussi au bas de la descente côté Saint-Martin où les pluies et des "ravinements" ont opéré des ravages semblables à ceux du versant oriental. Après ces constats, il ne fait aucun doute que le col par lequel passe la voie n'est pas le col de Fambétou, point de passage de l'actuelle (D1), mais aussi d'une ancienne draille, peut-être préromaine.

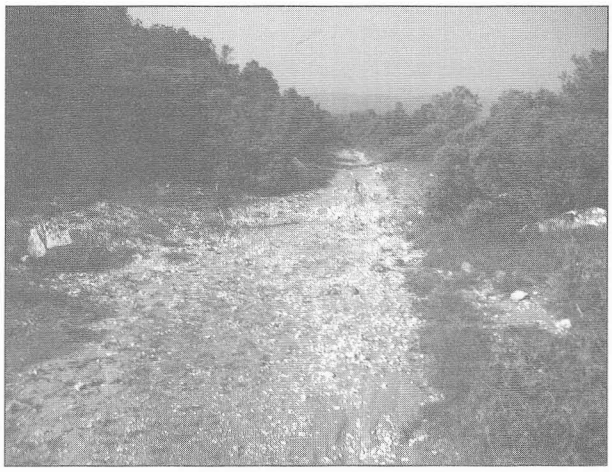

fig. 8 - Non loin du col antique, versant ouest ; un des rares endroits où les "matériaux" du *summum dorsum* sont encore en place.

6. L'auguste passage sous le Pic Saint Loup.

Le véritable col de la voie romaine Nîmes-Lodève se situe à sept cent cinquante mètres au sud-est du col dit de Fambétou. Pour bien localiser le col "antique" sur la carte I.G.N. (2742 ET), il faut visualiser, à partir du château du Viviourès, la ligne de crête de forme sigmoïde (sigma : ς) qui s'étire entre ce point de repère aisé et le flanc septentrional du Pic Saint Loup ; l'extrémité de cette ligne remarquable constitue la zone du franchissement de col (282 m.). En ce point précis, le tracé de la voie est, de prime abord, assez déroutant presque au sans premier du terme : la route antique dessine un **S** inversé de telle façon qu'avant de redescendre, d'un côté ou de l'autre, le marcheur avance dans le sens opposé à son but.

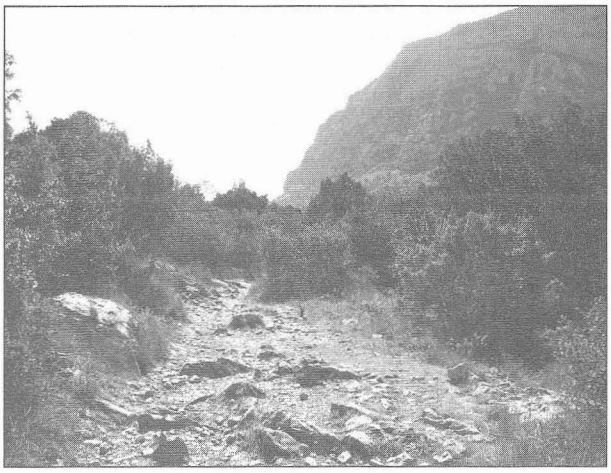

fig. 9 - L'assise de la voie sur la crête sigmoïde.

Cette singularité pourrait être le signe d'une volonté du concepteur de donner à cet endroit une certaine grandeur en rapport avec la majesté du site. Plus prosaïquement, on peut concevoir que la topographie contraignait à la réalisation de deux amples virages : côté

corniche, pour le contournement d'une butte assez bien marquée et le passage entre la dite butte et sa voisine moins élevée ; côté descente vers le Mas Rigaud, pour éviter que la pente ne soit trop forte vers la combe. Pour autant, il n'est pas impossible que les contraintes liées à l'orographie se soient conjuguées à une mise en exergue - voulue - de cette portion du trajet. De surcroît, il existe aux abords de ce point dominant du parcours central de la voie romaine Nîmes-Lodève, une topographie qui peut laisser croire à la présence d'un camp militaire temporaire ; une vaste clairière de trois cents mètres de long sur environ cinquante de large s'étend à partir de la courbe méridionale du **S** évoqué ci-avant. Par ailleurs, une prospection fine des deux buttes qui encadrent la voie en son point haut pourrait bien mettre au jour quelque élément tangible rappelant la présence de Rome.

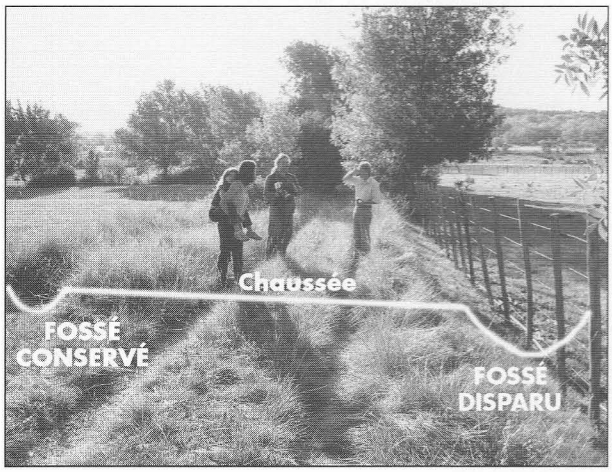

fig. 10 - Tronçon caractéristique aux abords du Gardiol.

La descente vers Saint-Martin est d'abord en corniche au-dessus de la combe de Mascla/Fambétou jusqu'au point haut du ruisseau du Patus ; là, l'érosion met également à nu les substructions de la voie et, un peu en amont, apparaissent encore des rebords externes de la voie, des pierres de contrefort qui semblent sinon parfaitement taillées, du moins bien dégrossies. Puis, la route romaine suit a partie sud de la crête "sigmoïde" sur son arête rocheuse. Ce parcours, emprunté par de nombreux promeneurs et sportifs, est en apparence un layon de garrigue quasi rectiligne dont les faibles ondulations ne laissent rien entrevoir de son antique réalité ; il faut se pencher sur les aspérités rocheuses pour découvrir des traces de roulement bien ciselées dans le minéral, et tourner son regard vers le bord droit de la sente pour y remarquer les restes du soutènement de la voie romaine. Parvenu à l'épingle à cheveux de la D1 proche du col de Fambétou, on retrouve la voie antique dans une sorte de raccourci des lacets de la route moderne.

Sur le plan de l'archéologie de la voie, il faut relever ici la variété des procédés d'aménagement liée à leur nécessaire adaptation aux conditions du terrain : dans le seul sablonneux de la combe de Montferrand, fossé et fondation sous le *rudus* ainsi que nous l'avons vu ; sur l'arête minérale de la crête sigmoïde, décaissements (*minima*) de surface et égalisation du sol par une fine calade - dont il ne reste malheureusement que deux petites zones presque intactes - faisant office de *rudus*. Et nous allons découvrir plus loin, sur le sol meuble et plus humide de la petite plaine du Gardiol, que la voie est essentiellement constituée d'un épais remblai formant à la fois le radier et le *rudus*, support du revêtement de roulage.

7. Le tronçon abandonné du Gardiol et ses "prolongements".

En effet, un (second) tronçon de la voie Nîmes-Lodève possède encore partiellement le profil et la structure d'une voie romaine "de plaine" : il s'agit de l'actuel chemin d'exploitation agricole du hameau du Gardiol. Sur exactement trois cents mètres de long, la voie en surélévation est constituée de deux portions rectilignes d'inégales longueurs légèrement désaxées l'une par rapport à l'autre et bordée, du côté nord, d'un fossé et d'un talus dont l'un est sans doute le "négatif " de l'autre. Du côté sud, un microrelief rappelle les fossé et talus disparus. La largeur de l'ensemble était sans doute la même, à son origine, que celle de la portion reconnue dans le domaine du Mas de Crés. Peu avant le hameau du Gardiol, les vestiges - modestes - d'un petit gué en dévoile encore la structure originelle.

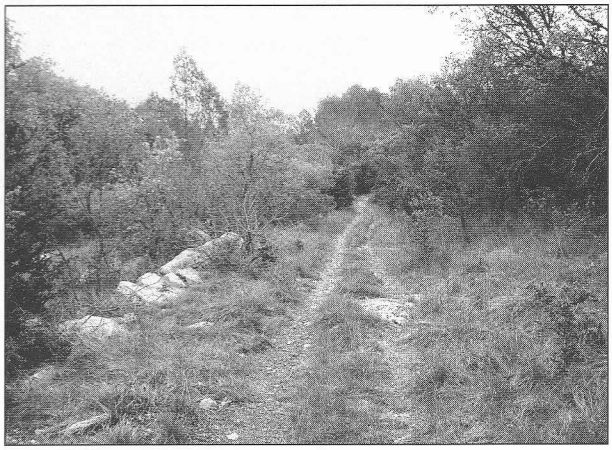

fig. 11 - Section quasi-intacte à l'approche du Mas Blanc.

C'est ce morceau de voie facilement identifiable qui m'a permis de reconnaître, vers l'est, un cheminement "continu et cohérent" portant des traces d'usure des passages de roues, jusqu'aux abords du col de Fambétou, puis d'envisager que le layon longeant la partie sud de la crête sigmoïde soit effectivement la suite de la voie romaine. Vers l'ouest, le prolongement du tronçon du Gardiol atteint la Croix Neuve du Mas d'Allègre par une ample courbe s'approchant du Mas Noir (précisément au carrefour situé à deux cent cinquante mètres à l'ouest de la borne géodésique 189) ; cette courbe a été reprise - sur une première moitié - par l'actuelle D122 et elle présente - dans sa seconde moitié - un court tronçon délaissé passant entre deux buttes et parvenant à un ancien gué que l'on devine encore.

Il reste à étudier la partie qui est en rapport direct avec ce que Richard Bavoillot-Laussade voyait comme un carrefour de voies antiques à l'origine de "l'habitat faisant office de chef-lieu", Saint-Martin. Pour ce faire, il faut d'abord remarquer qu'au bout de la descente depuis la crête sigmoïde, sur le lapiaz très bosselé de la cote 190, la direction prise par la voie est celle de l'actuelle D1 entre son intersection avec la D122 (point 189) et le pont sur le Lamalou (point 180). Il nous faut envisager l'existence d'une ramification de la voie romaine Nîmes-Lodève, se dirigeant vers le secteur de Brissac et de Saint-Etienne-d'Issensac via le petit bassin de la Tourguille et le col voisin de celui de la Cardonille - qu'on baptisera pour la circonstance, col de la Carrière (sous le Pioc Camp) - mais qui est en fait le véritable passage du chemin du Mas de la Cardonille. Ce col "de la Carrière" pourrait être ainsi une porte d'accès aux Cévennes (et à son piémont) différente, "volontairement", du point de vue des administrateurs romains de celle du chemin des Rutènes.

Quant à l'axe Nîmes-Lodève proprement dit, il reste à reconnaître son tracé dans le prolongement de la section de l'ancien gué du Mas Noir ; là encore, il serait tentant de proposer, par défaut, sa reprise par la route départementale actuelle au moins jusqu'au dernier embranchement pour le Mas de Londres. Mais, la courte section de l'ancien gué évoqué prend une direction telle que l'on doit envisager un parcours plus au nord, via le hameau de la Borie

En guise de conclusion.

Le terme de "conclusion" se marie mal au concept de "voie" qui par définition n'aboutit que... sur d'autres voies et donc ne peut être "clos". Au-delà de la boutade, la mise au jour des restes de l'axe antique ici décrit devrait faire prendre conscience d'une partie non négligeable de l'archéologie : l'archéoviographie. La reconnaissance des voies romaines ne peut, ne doit se limiter à la seule renaissance de la *Via Domitia*. La voie du Pic Saint Loup mérite que l'on porte sur elle - aussi - un regard bienveillant et quelque peu protecteur : par l'effet érosif de pluies, d'orages violents tombés ces dernières années, la substruction de la route est apparente mais pour combien de temps encore ? Il est bien sûr hors de question de la remettre en état, mais sur certaines portions de son tracé, de chercher à limiter l'érosion pour prolonger sa conservation en l'état et surtout informer le promeneur, le curieux, le touriste de sa présence et de la force d'évocation que ce "monument routier" possède. De surcroît, cette proposition de conservation et d'information du public pourrait entrer dans le cadre du "projet européen sur les voies romaines en Méditerranée (VREM)" lancé en 1998, dont la Région est partie prenante.

Bibliographie.

Loth 1986 : LOTH (Y.), RENAUD (J.-P.), *Tracés d'itinéraires en Gaule romaine*, Editions Amatteis, Dammarie-lès-Lys, 1986, 125 pages, 11 photographies noir et blanc et un cahier de « dessins de parcours antiques et modernes » de 24 pages.

Clément 1983 : CLÉMENT (P.-A.), *Les chemins à travers les âges*, Les Presses du Languedoc, Montpellier, 1983, p. 172-178.

Chevallier 1997 : CHEVALLIER (R.), *Les Voies romaines*, Picard, Paris, 1997, p. 107-118