

**Zeitschrift:** NIKE-Bulletin  
**Herausgeber:** Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung  
**Band:** 24 (2009)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Viae helveticae : voies romaines en Suisse  
**Autor:** Castella, Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-727164>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Viae helveticae

## voies romaines en Suisse

Fig. 1. Le Rondet (Haut-Vully FR), reconstitution du pont de bois antique sur la Broye, entre les lacs de Neuchâtel et de Morat. Grâce à la dendrochronologie, il a été possible de fixer précisément dans le temps la construction de l'ouvrage et ses multiples réfections, sur une période de plus de 200 ans, jusqu'aux environs de 229 ap. J.-C.

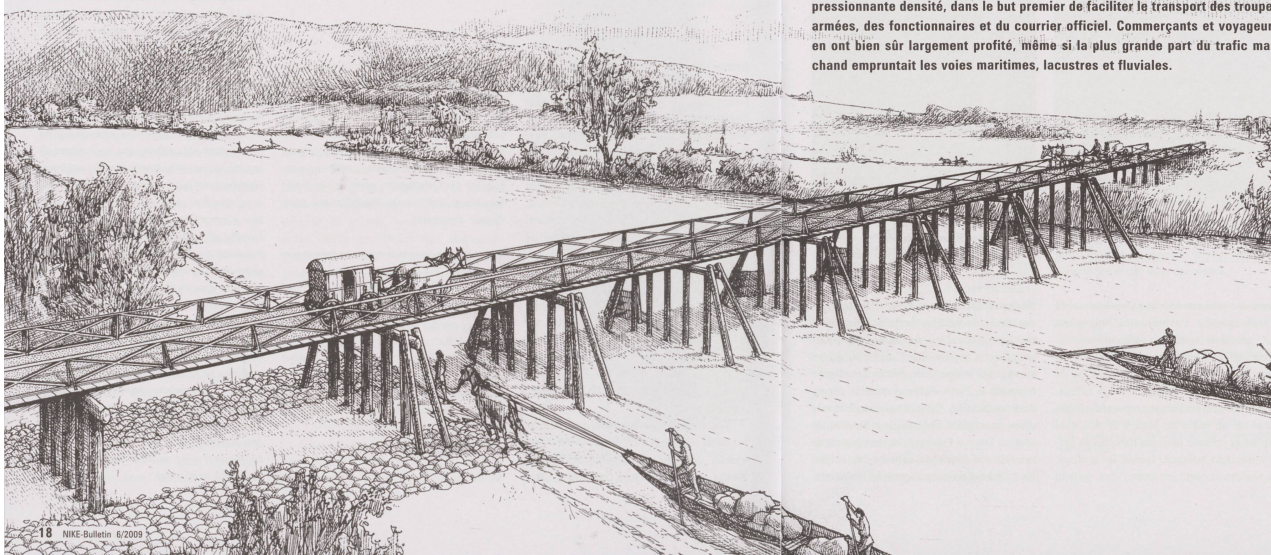
Par Daniel Castella

Du Portugal au Proche-Orient, sur l'immense territoire soumis à leur administration, les Romains ont tissé au fil des siècles un réseau routier d'une impressionnante densité, dans le but premier de faciliter le transport des troupes armées, des fonctionnaires et du courrier officiel. Commerçants et voyageurs en ont bien sûr largement profité, même si la plus grande part du trafic marchand empruntait les voies maritimes, lacustres et fluviales.

Comme de nos jours, il existait toute une hiérarchie de routes, de la grande voie publique (*via publica*), reliant les plus grandes villes et aménagée aux frais de l'Etat, jusqu'au chemin privé (*via privata*), construit et entretenu par les propriétaires fonciers.

### Une carte routière antique

Les itinéraires majeurs de ce réseau antique figurent sur la plus ancienne carte routière connue, dénommée «Table de Peutinger», copie médiévale sur parchemin d'un original du Bas-Empire romain (fig. 2). Sur ce document, l'actuel territoire suisse est traversé par plusieurs voies: la plus importante, reliant l'Italie à la Gaule du Nord, quitte le Piémont en franchissant les Alpes par le Grand-Saint-Bernard (*In Summo Pennino*), puis le Jura par le col de Jougne, en passant par Martigny (*Ocoturo*), Massongex VS (*Turnaias*), Villeneuve VD (*Pennolucos*), Vevey (*Vivisco*) et



Lausanne (*Lacum Losonne*) en direction de Pontarlier (*Abiolica*) et Besançon (*Vesontine*). A partir de Vevey, un autre itinéraire passe par Oron VD (*Viromagus*), Moudon VD (*Minodum*), Avenches VD (*Aventicum Helvetiorum*) et Yverdon-les-Bains (*Eburoduno*). Sur la rive lémanique, une route relie Lausanne à Genève (*Gennava*) par Nyon (*Colonia equestris*). A partir d'Avenches, capitale du territoire des Helvètes, un autre axe majeur tend vers la région rhénane, par Studen BE (*Petinesca*), Soleure (*Salodurum*), Augst BL (*Augusta Ruracum*) et Windisch AG (*Vindonissa*)

Les grandes lignes se retrouvent dans le réseau autoroutier développé par la Confédération dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle.

### Les données de l'archéologie

L'archéologie corrobore et complète le tableau livré par les itinéraires antiques, en mettant régulièrement au jour des tronçons de voies romaines. Contrairement à une idée reçue et bien qu'on en connaisse de magnifiques exemples en Italie et ailleurs dans le monde méditerranéen – dans les villes surtout –, les chaussées romaines revêtues de dalles n'étaient pas la norme.

On y voit encore les ornières tracées par les roues des chars. On y découvre parfois quelques clous de chaussure ou une hippo-sandale (l'ancêtre du fer à cheval) perdus par les hommes et les chevaux qui empruntaient ces voies.

Dans la mesure du possible, les aménageurs privilégiaient les tracés rectilignes. Fleuves et rivières étaient franchis sur des ponts de bois ou de pierre (fig. 1). Le recours à des infrastructures boisées – des rondins ou des réseaux de poutres par exemple – pour asseoir la chaussée est aussi signalé dans des secteurs meubles ou ma-

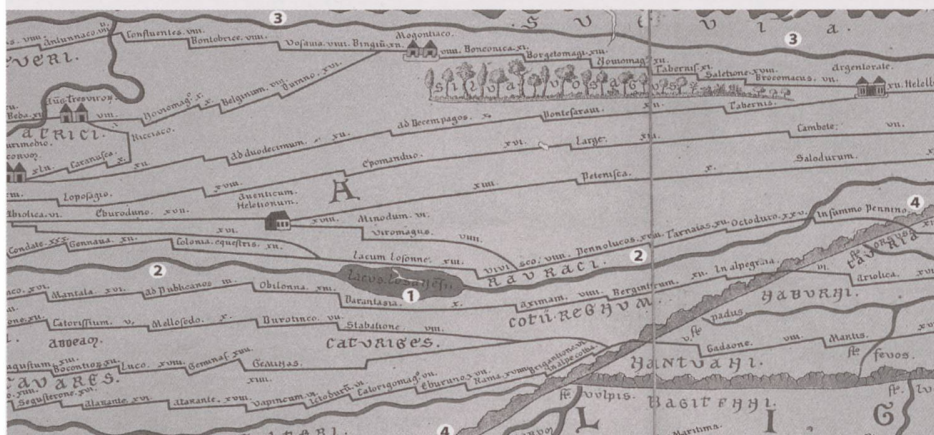


Fig. 2: Extrait de la «Table de Peutinger», copie médiévale d'une carte routière du Bas-Empire romain. En dépit de la déformation liée à la morphologie de son support, long de près de 7 mètres, on y reconnaît sans mal le lac Léman (1), le Rhône (2), le Rhin (3) et la chaîne des Alpes (4).

pour gagner soit Zurzach AG (*Tenedone*) et Schleithem SH (*Iulio mago*), soit Bregenz (*Brigantio*), par Arbon TG (*Arbor felix*). Au sud-est, le franchissement des Alpes au départ de Côme par les Grisons et Coire (*Cuiria*) est également attesté.

Largement conditionnés par le relief et le réseau hydrographique, ces divers axes ont, d'une part, souvent repris des tracés antérieurs à la conquête romaine et, d'autre part, perduré bien au-delà de l'Antiquité.

Dans les plaines helvétiques, leur mode d'aménagement s'avère assez homogène. Au gré des matériaux disponibles sur place, elles se présentent comme des rubans de galets, de gravier, de sable ou de terre, larges en moyenne de 5 à 6 mètres, régulièrement rechargés, reposant en général sur un radier de pierres de plus gros calibre et presque toujours flanqués de fossés drainants latéraux. Quand les surfaces de roulement sont bien conservées, on peut

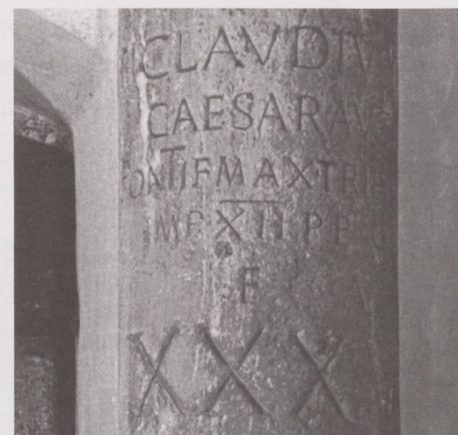


Fig. 3: Milliaire de l'empereur Claude conservé dans l'église de Saint-Saphorin VD. Daté de 47 ap. J.-C., il indique une distance de 37 milles (env. 55 km) jusqu'à Martigny (abrégée F pour Forum Claudii Vallensium).

récegeux. D'autres ouvrages d'art tels que des murs de soutènement, des tranchées ou des galeries se rencontrent occasionnellement. On peut citer l'exemple, sur un axe transjurassien, d'un percement d'arête rocheuse à Pierre-Pertuis, dans la région de Tavannes BE. Ce passage est surmonté d'une inscription mentionnant le nom de Marcus Dunius Paternus, haut magistrat de la colonie d'Avenches, sous l'égide duquel les travaux d'aménagement ont été réalisés.

En terrain montagneux, on recense de nombreux tronçons de voies taillés dans le roc et présentant parfois de profondes ornières ou des marches dans les secteurs les plus escarpés. Ces tracés sont traditionnellement attribués à la période romaine, mais les indices disponibles pour les dater précisément sont en réalité très ténus. Il ne fait cependant aucun doute que nombre de cols alpins et jurassiens ont connu un trafic important dans l'Antiquité, comme en témoigne notamment la découverte de monnaies et d'autres vestiges le long de ces axes de passage. On suppose également que ce trafic a été une source de revenus non négligeable pour les habitants des vallées parcourues par les convois, auxquels ils pouvaient proposer hébergement et service de portage.

### Le long des routes

A raison de quelques dizaines de kilomètres par étape, les déplacements pouvaient prendre des jours, voire des semaines. De ce fait, les itinéraires antiques étaient jalonnés de relais (*mutationes*) et d'auberges (*mansiones, tabernae*), installés en rase campagne, au passage des cols ou aux portes des agglomérations. Le voyageur pouvait y trouver abri et couvert ou y changer sa monture ou son attelage. En outre, se dressaient au bord des routes des bornes milliaires colonnes de pierre inscrites hautes de 2 à 3 mètres, qui indiquaient la distance à parcourir jusqu'au chef-lieu de la circonscription administrative (cité), ainsi que le nom et la titulature de l'empereur ayant fait aménager ou entretenir la chaussée. Les distances y sont données en milles (correspondant à mille doubles pas, soit 1478 m) ou en lieues gauloises (env. 2200 m).

Le trafic des marchandises était soumis à une forme d'impôt prélevé par l'Etat ro-

main. Ainsi, les produits arrivant aux frontières des provinces gauloises étaient taxés au taux de 2,5% (*quadragesima Galliarum* ou «quarantième des Gaules»). Trois stations de douane prélevant cet impôt sont attestées sur le territoire suisse par des inscriptions, à Genève, à Saint-Maurice et à Zurich. On y plombait les marchandises taxées au moyen de sceaux officiels.

### Sous la protection des dieux

Cheminer des jours durant sur les routes romaines, dans des paysages et des conditions météorologiques parfois hostiles, sans parler des mauvaises rencontres redoutées au coin du bois, n'était pas de tout repos. Les craintes suscitées par les voyages expliquent la présence de lieux de culte – temples, chapelles ou autels – au bord des routes, en particulier au passage des cols, et l'abondance des ex-votos déposés en cours de voyage. A titre d'exemple, le Grand-Saint-Bernard (*Summus Poeninus*) a livré les vestiges d'un sanctuaire dédié à Jupiter Poeninus, divinité locale assimilée au dieu majeur du panthéon romain. On a recueilli en ce lieu une série d'ex-votos, dont plusieurs plaquettes en bronze décorées ou portant des inscriptions témoignant de la reconnaissance de voyageurs ayant franchi les Alpes sans encombre.

### Bibliographie

M. Ernst (éd.). Les voies romaines. Guide romain de voyage. Chemins vers la Suisse 102. Berne, Office national suisse du tourisme, 1992. (Egalement disponible en allemand).

Société Suisse de Préhistoire et d'Archéologie (éd.). La Suisse du Paléolithique à l'aube du Moyen-Âge, vol. 5: Epoque romaine. Bâle 2002. (Egalement disponible en allemand).

## Resümee

Von Portugal bis zum Vorderen Orient haben die Römer während Jahrhunderten ein Wegnetz von beeindruckender Dichte angelegt. Die wichtigsten Routen sind auf der ältesten bekannten Karte, der «Tabula Peutingeriana» verzeichnet, der mittelalterlichen Pergamentkopie eines römischen Originals aus der späten Kaiserzeit. Gemäss diesem Dokument führen mehrere Routen durch das Gebiet der heutigen Schweiz. Diese Strassen wurden oft auf älteren Wegstrecken angelegt und haben nicht selten die Antike überdauert. So finden ihre grossen Stränge im Autobahnnetz des 20. Jahrhunderts einen späten Widerhall.

Im Gebiet der Helvetier wurden die Strassen in der Regel nach einheitlichem Schema gebaut. Entsprechend den vor Ort verfügbaren Materialien wurden sie als Pisten aus Kiesel, Sand oder Erde von fünf bis sechs Metern Breite angelegt, die auf einem Bett aus grösseren Steinen ruhten. Die Oberflächen der Strassen wurden regelmässig erneuert. Flüsse und Bäche wurden mittels Holz- oder Steinbrücken überquert. Andere Kunstbauten, wie Stützmauern, Tunnel oder Galerien sind gelegentlich noch erhalten.

Bei Geschwindigkeiten von einigen Dutzend Kilometern pro Tag konnten Reisen mehrere Tage lang dauern, und die Strecken waren von Unterkünften und Herbergen gesäumt. Zudem standen am Wegesrand regelmässig Wegzeichen, steinerne Säulen von zwei bis drei Metern Höhe, auf welchen die Distanz zur nächsten Provinzverwaltung verzeichnet war. Tagelang auf den römischen Routen unterwegs zu sein, teilweise bei widrigem Wetter oder in unwirtlichen Gegenden, ganz zu schweigen von unliebsamen Begegnungen im Wald, war keine Erholung. Die Befürchtungen während einer solchen Reise spiegeln sich in den Kultstätten am Wegesrand und der grossen Menge der dort niedergelegten Votivgaben wider.