

---

---

## ETUDES SUR LES VOIES ROMAINES

DU CANTON DE CRUZY.

---

Quel est le coin du territoire de notre vieille Gaule qui ne conserve encore aujourd'hui des vestiges de la domination du peuple roi ?

Ici, ce sont des champs de sépulture où reposent confondus les ossements des Celtes et des Romains ; là des statues mutilées, des vases, des médailles ; plus loin les ruines de quelque villa ravagée par l'invasion des Germains ou des Vandales.

Partout, la terre renferme dans son sein l'empreinte d'une civilisation puissante implantée sur notre sol par le génie du peuple romain et qui dut disparaître un jour sous le souffle glacé des barbares du nord.

Parmi ces précieux débris d'un autre âge, il est juste de comprendre encore les nombreuses chaussées antiques qui sillonnent notre pays dans toutes les directions et dont les superbes tronçons frappent nos yeux par le caractère de grandeur déployé dans leur construction. C'est sur ces derniers monuments de l'époque Gallo-Romaine que nous avons l'intention d'offrir au lecteur le résultat des recherches que nous avons opérées particulièrement dans le canton de Cruzy.

Mais, avant d'entrer dans aucun détail, il est utile, nous croyons, d'indiquer brièvement la situation que cette petite portion du Tonnerrois a occupée depuis la conquête jusqu'à la chute de l'empire romain.

Au moment de l'invasion, notre canton faisait partie du Pays des Lingons dont *Andematunum* (Langres) était la capitale.

Au témoignage de tous les historiens, ce peuple occupait

un rang distingué parmi les nombreuses tribus Celtiques par sa population et la richesse de son sol.

Ses limites s'étendaient au nord jusqu'aux territoires des Rémois (Remi) et des Trévires (Treviri) et touchaient à l'est aux rives de la Meuse et aux montagnes des Vosges. (*Mosa profluit ex monte Vosgeso qui est in finibus Lingonum.*)

Du côté du midi, les Lingons étaient séparés des Sequanes (*Sequani*) par la Saône, et de la grande confédération des Eduens (*Edui*) par le cours de l'Armançon.

À l'ouest enfin se trouvaient les Sénones (*Senones*) qui avaient *Agendicum* (Sens) pour capitale.

Devenus maîtres de la Celtique (50 ans avant J.-C.), les Romains, sans modifier la circonscription des anciennes provinces, remplacèrent par une hiérarchie nouvelle l'organisation Gauloise. Ils érigèrent pour cela les différents peuples en cités et changèrent les noms de leurs capitales. Ainsi, le nom de *Lingonæ* (Langres) fut substitué à celui d'*Andematunum*.

Plus tard, à une époque qu'il est difficile de préciser, mais que plusieurs auteurs indiquent vers la fin du iv<sup>e</sup> siècle ou le commencement du v<sup>e</sup>, la cité de Langres fut renfermée dans les limites de la première Lyonnaise qui comprenait les peuples ou cités de Lyon comme métropole, puis les cités ou diocèses d'Autun, de Châlons-sur-Saône, de Macon, de Nevers et pays adjacents. Ces cités elles-mêmes furent subdivisées en districts ou *pagi* qui prirent le nom, soit des villes les plus importantes de la contrée, soit des peuples qui les habitaient, soit enfin des rivières qui les arrosaient.

Le canton de Cruzy fut alors compris dans le *Pagus Tonnodorensis* (Tonnerrois) dont il occupa la partie orientale, sur les confins du *Pagus Laticencis* (Lassois) et du *Pagus Barrensis* (Barrois).

Notre pays se trouvait donc limité d'un côté par deux *pagi* importants, de l'autre par la vallée de l'Armançon.

Ajoutons aux avantages de cette situation la proximité d'un *castrum Tornodorensis*, de *Latisco* (1) et de *Landunum*, ville

(1) *Latisco*, *Laticum*, plus tard *Roussillon*, était situé sur la montagne de Vix. Au ix<sup>e</sup> siècle, cette place importante domina non seulement le Lassois, mais encore toutes les contrées environnantes. Elle appartenait au fameux Gérard de Roussillon, fondateur des monastères de Vézelay et de Pothières, et beau-frère de Charles-le-Chauve.

**considérées dès l'époque Celtique comme les principales forteresses des Lingons, et nous aurons bientôt le véritable motif de l'établissement des voies romaines sur notre territoire.**

**Bien que l'itinéraire d'Antonin ne contienne aucune indication sur ces routes antiques pas plus que la carte de Peutinger, leur existence n'en est pas moins incontestable, ainsi que l'ont reconnu déjà un grand nombre d'auteurs.**

### N° I<sup>er</sup>.

#### VOIE DE SENS A ALISE.

**Après la grande chaussée antique de Lyon à Boulogne, qu'Agrippa, gendre d'Auguste, fit construire vers l'an 735 de Rome (17 ans avant J.-C. d'après d'Amville) et qui traverse notre département du sud au nord-ouest, la voie de Sens à Alise doit occuper certainement le premier rang parmi les nombreuses routes tracées dans nos pays par les maîtres de la Gaule.**

**Au mérite de mettre en relation directe deux peuples puissants, les Senones et les Séquanes, puis de former au midi la limite des Lingons et au nord celle de la grande confédération Eduenne, ce chemin réunissait encore le précieux avantage d'établir une communication facile entre les deux bassins de la Saône et de la Seine, par les vallées de l'Ouche, de la Brenne, de l'Armançon et de l'Yonne. Aussi, est-il probable qu'avant l'invasion une route très-ancienne existait déjà sur ce point.**

**Dans un mémoire intitulé : « Conjectures sur la vallée de l'Armançon, » un archéologue dont nous déplorons sincèrement la perte récente (1), attribue aux Phéniciens la construction primitive de cette grande voie de communication et à l'appui de cette opinion, il rapporte un passage de Strabon qui dit : « Que le commerce des Gaules se faisait par trois directions principales : 1° du Rhône à la Loire, par un portage à travers les Cévennes ; 2° du midi de la Gaule à la côte orientale d'Espagne, 3° de la Saône à la Seine. »**

**Mais, sans nier l'influence des Phéniciens à créer dans**

(1) M. Dupotet, conducteur des ponts-et-chaussées, à Tonnerre.

telle ou telle direction de notre territoire un grand mouvement commercial, il est permis de douter cependant qu'ils aient jamais pu y ouvrir de voies de communication ; car, à l'exemple de ce qui se passe aujourd'hui sous nos yeux en Algérie, il est indispensable pour percer des routes, pour former des entrepôts dans un pays ennemi, de dominer complètement la population par la force des armes. Et, c'est précisément ce qu'aucun témoignage des historiens de l'antiquité ne vient constater en faveur des Phéniciens.

Pasumot qui, par ses recherches savantes sur les monuments de l'époque Gallo-Romaine, mérite d'être consulté comme une autorité sur cette matière, admet bien que ce peuple commerçant créa des établissements sur les côtes de la Méditerranée, mais il déclare en même temps qu'il ne pénétra jamais dans la Gaule. « C'est le seul pays, dit-il, où ils ne se soient pas établis et où ils n'ont formé aucun entrepôt de commerce. Ils le tentèrent, mais ils ne purent y réussir. »

Les Romains seuls, croyons-nous, eurent à la fois le génie de comprendre l'importance de la situation et la puissance nécessaire pour mener à bonne fin l'exécution de ce grand travail.

Dès les premiers temps de la conquête, Jules César avait pu juger par lui-même en effet des avantages de la route au point de vue stratégique, car c'est par la vallée de l'Armançon que ce grand capitaine, après avoir réuni, près de Sens, ses légions à celles de son lieutenant Labienus, se dirigea vers la Séquanie pour battre Vercingétorix et écraser la liberté des Gaules sous les murs d'Alise.

Il est inutile d'entrer dans de plus longs détails ; rappeler simplement le nom des deux villes qui occupent une place si marquante dans les commentaires aurait bien suffi déjà pour expliquer le degré d'intérêt que les Romains devaient prendre à les mettre en relation directe (1).

## II.

Nous n'avons malheureusement à suivre que sur une faible

(1) En parlant des différents peuples de la Gaule, J. César dit que les Sénonais étaient une nation des plus fortes et d'une grande autorité (*Senones, quæ civitas imprimis firma et magnæ apud Gallos auctoritatis*. Comment. liv. 5, § 84).

étendue la belle chaussée de Sens à Alise, car elle ne fait qu'effleurer pour ainsi dire dans sa partie méridionale le canton de Cruzy.

A sa sortie de la ville de Tonnerre par le faubourg de Rougemont, elle longeait probablement la route impériale n° 6, passait à la Grange-Aubert, puis traversait la vallée des Verrières; mais il est impossible de rencontrer la moindre trace de pavage qui établisse exactement sa direction. Ce n'est qu'en face du point de bifurcation de la route n° 65 de Bony-sur-Loire à Neufchâteau qu'elle commence à être apparente. Elle gravit alors au milieu de maigres broussailles et d'anciennes carrières une pente assez raide pour arriver au sommet d'un plateau couvert de bois.

Près du *Chêne-Doyen*, elle se jette un instant dans le bois de Soulangis, mais elle ne tarde pas à rentrer dans la forêt de Tonnerre, suivant toujours en ligne parallèle la route n° 6.

Quelques pas plus loin, la voie d'Auxerre à Langres se détache sur la gauche de notre chaussée qui continue de se diriger sur Lézinnes; puis arrive à l'extrémité des bois de Saint-Vinnemer (canton de l'Alliot), où elle confond complètement son tracé avec celui de la route impériale. C'est surtout dans cette dernière partie, en face du bois de Sébille, quelle présente à l'œil les plus fortes dimensions en largeur et en hauteur.

Dans tout le parcours que nous venons d'indiquer, la voie antique sert de limites aux finages de Tonnerre, de Commissy, de Tanlay et de Saint-Vinnemer. Mais pour ne pas dépasser les bornes que nous impose le titre de cette notice, nous arrêterons là nos détails sur son tracé, car au point où nous l'avons quittée, elle pénètre déjà dans le canton d'Ancy-le-Franc (4).

#### CONSTRUCTION DE LA VOIE DE SENS A ALISE.

Afin d'éviter les inexactitudes regrettables dans lesquelles sont tombés un grand nombre d'auteurs relativement au tracé

(4) Pour de plus amples détails, voir le travail de M. Le Maistre, dans l'*Annuaire de l'Yonne*, année 1849, page 105.

Voir aussi le guide pittoresque de M. Victor Petit, et enfin le savant mémoire de M. l'ingénieur Gallois, publié dans le tome XII de la Société royale des Antiquaires de France.

des voies romaines, inexactitudes qui sont dues certainement au défaut de connaissance des localités, nous avons exploré nous-même le pays, suivi pas à pas ses chemins antiques. Aussi, à défaut d'autre mérite, aurons-nous celui de n'offrir que des indications certaines aux recherches des archéologues.

Mais, un but qui nous a semblé surtout désirable à atteindre, c'était de rendre un compte exact de la construction de nos chaussées, d'étudier dans leurs moindres détails la nature et la disposition des matériaux dont elles sont formées. Comment juger plus sûrement, en effet, de l'époque de leur établissement et de leur importance relative, si ce n'est en appréciant les différences sensibles qu'elles présentent, tant sous le rapport de leurs dimensions que du soin qui a présidé à leur exécution.

Le moyen le plus sûr pour nous d'arriver à des résultats satisfaisants, était de pratiquer sur les tronçons les mieux conservés des fouilles assez profondes ; c'est ce que nous avons fait pour chacune des voies romaines comprises dans ce travail.

Voici les observations que nous avons recueillies pour la chaussée de Sens à Alise.

Une forme légèrement bombée a été donnée à l'ancien terrain naturel pour servir de base à un premier rang de pierres posées de champ. La dimension de ces moellons est en moyenne de vingt-cinq centimètres de hauteur sur douze à quinze de largeur ; leur épaisseur est d'environ trois centimètres.

Sur ce blocage posé transversalement à l'axe de la route et avec une pente de deux à trois centimètres, est étendue une couche de terre de quatre centimètres d'épaisseur dont le but est évidemment de faire disparaître les inégalités des moellons à leur partie supérieure.

Immédiatement au-dessus, règne un second blocage formé des mêmes matériaux et disposé dans le même ordre que le premier ; la hauteur seule offre une petite différence, elle n'est plus cette fois que de vingt centimètres. La largeur totale de la voie est de cinq mètres soixante-dix centimètres.

Cette construction vraiment impérissable, qui a résisté aux intempéries des saisons, au pas des chevaux, au choc des roues, après dix-huit siècles au moins d'existence, est encore protégée par un massif énorme de pierres cassées, dont les angles pour ainsi dire liés entr'eux, pressés par un tassement

continuel, forment un seul bloc d'une dûreté qui ne le cède en rien à la meilleure maçonnerie.

A la partie inférieure du massif, les cailloux sont de la grosseur d'un œuf de pigeon ; pour tout le reste, ils passeraient dans un anneau de 0,04 centimètres de diamètre.

Une couche d'humus recouvre notre chaussée jusqu'à sa base sur une épaisseur d'environ vingt centimètres.

## N° 2.

### VOIE DE LANGRES A AUXERRE.

La voie romaine de Langres à Auxerre vient se raccorder sur la grande chaussée de Sens à Alise, à 15 mètres sur la droite de la route impériale n° 5, et à une distance de 346 mètres de la borne kilométrique n° 186 (1). Elle forme en cet endroit la limite exacte des territoires de Tanlay et de Saint-Vinnemer.

Après avoir longé les bois et les terres de Seville, elle incline brusquement à droite pour traverser l'Armançon au *Gué des Pierres*. Ce gué avait été admirablement choisi pour le passage des voitures et des piétons, car avant la construction du chemin de fer de Paris à Lyon qui l'a fait disparaître sous une masse énorme de remblais, la hauteur moyenne des eaux n'y atteignait jamais plus de quarante centimètres. Il avait encore le précieux avantage de reposer sur un lit de roches que les plus fortes crues ne pouvaient déranger.

A une faible distance de la rivière, le canal de Bourgogne et le chemin de grande communication de Tanlay à Saint-Vinnemer coupent notre chaussée presque à angle droit. C'est à une égale distance entre ces deux villages et sur le bord de la voie romaine, que s'élevait autrefois l'église dédiée à Sainte-Colombe, vierge et martyre, l'un des plus anciens monuments de la foi catholique dans nos contrées et que nous trouvons cité dès le XIII<sup>e</sup> siècle dans une charte de Rainard, évêque de Langres.

La position de cette église, à laquelle se rattache l'origine du doyenné de Saint-Vinnemer, offre une analogie frappante avec celle de Saint-Aignan, chef-lieu du doyenné de Tonnerre. Toutes deux furent établies en effet à proximité des chemins

(1) Distance de Paris.

antiques qui facilitaient le concours des fidèles aux premiers siècles du christianisme dans les Gaules.

En quittant la vallée de l'Armançon, la voie romaine gravit une pente assez rapide pour arriver sur le point culminant d'un vaste plateau, appelé *les Couardes*, où elle est connue dans le pays sous le nom de *Levée*. Elle présente alors les plus beaux caractères de conservation.

Après avoir obliqué légèrement au sud-est, elle traverse une faible partie du bois de *Bâcherien*, puis se dirige vers la lisière des bois de la *Vaulotte*.

Plus loin, elle passe à six cents mètres au midi de la *Grange-anx-Moines*, ancienne métairie de Saint-Michel de Tonnerre; elle gagne ensuite le grand chemin de l'Isle à Arthonnay et descend le *Croc-la-Bique*, gorge étroite et profonde où elle disparaît entièrement. Mais à une distance de 700 mètres à peine, elle apparaît assez visiblement sur la gauche pour qu'il soit permis de suivre son tracé au milieu d'immenses terrains qui ne présentent qu'une végétation de bouleaux rabougris jusqu'à la vallée de Gland.

Notre chaussée monte alors un coteau à pic et contourne à l'est la forêt de Paison qu'elle sépare du bois des *Crots*, puis arrive à 460 mètres environ du hameau de Paison qui formait, avant la révolution de 1790, une enclave du duché de Bourgogne. Là, elle se rapproche de la route n° 65 de Neufchâteau à Bony-sur-Loire et vient même l'effleurer près de la *ferme de l'Orient* (1); mais elle ne tarde pas à s'en éloigner pour laisser sur la gauche les terres du *Croc-Courcelles* et sur la droite la ferme de *Quincampoix*, l'un des fiefs les plus considérables de l'abbaye de Molême, qui conserve encore la trace des fossés larges et profonds creusés pour sa défense.

Arrivée au sommet de la *Vèvre*, la voie de Langres est coupée deux fois par la route de Neufchâteau. En cet endroit, les pluies et la fonte des neiges l'ont tellement endommagée qu'elle ressemble à un véritable ravin, mais on ne tarde pas à la retrouver dans la vallée humide et marécageuse à laquelle elle paraît avoir donné son nom.

Courtépée rapporte en effet qu'un grand nombre de chaus-

(1) La ferme de l'Orient porte encore le nom de ferme des *Cinquante arpents*.

sées antiques sont désignées sous le nom de *Vaiscre*, *Vesvre*, *Vèvre* (via lata), et à l'appui de cette assertion, le savant auteur cite la voie romaine de Verdun par Voutenay, Saint-Bonnet, etc., qui, dans tout le pays qu'elle traverse est appelée la Vèvre.

Si l'expression *via lata* pouvait s'appliquer à une route cachée par les accidents du terrain, c'était à coup sûr dans la vaste plaine de Gigny, car, dans un temps peu éloigné de nous, elle était entrecoupée de fondrières, perdue au milieu de broussailles impénétrables (1).

N'est-ce pas encore à la difficulté de communications sur ce point, pendant le moyen-âge, qu'on doit attribuer l'établissement d'une Commanderie du Temple à 800 mètres de notre chaussée? Rappelons-nous qu'à cette époque, attendu l'absence de toute organisation régulière de police armée, comme exista plus tard la maréchaussée et aujourd'hui la gendarmerie, le parcours des routes à travers les campagnes peu peuplées et couvertes de forêts présentait des périls continuels et que la mission que s'étaient imposée les chevaliers du Temple de protéger les voyageurs et de les héberger dans leurs maisons était alors d'une indispensable nécessité.

M. Victor Petit partage pleinement cette opinion et va jusqu'à fixer l'itinéraire que suivaient les voyageurs, sur les voies d'Alise et d'Auxerre (2). Les établissements dans lesquels ils pouvaient trouver l'hospitalité étaient pour la première de ces routes Fontenay, près Chablis; Marchesois, près Tonnerre; à Vèvre, près Laignes, etc; pour la deuxième, Cerisiers, Coulours, Jaulges, Tonnerre, Saint-Marc près Ravières, etc.

(1) Un exemple des dangers qu'offrait ce passage, mérite d'être signalé: au moment de l'invasion de 1814, un corps d'armée russe qui battait en retraite, après la sanglante affaire de Montereau, fut arrêté pendant plusieurs jours devant ces marais; impossible d'y faire passer les fourgons et l'artillerie; les hommes se perdaient dans la boue; les chevaux enfonçaient jusqu'au poitrail. Les troupes alliées furent obligées de mettre en réquisition des charpentiers à Gigny et à Nicey, afin de construire un pont volant sur le ruisseau de Gercey, qui, longtemps après, conserva le nom de Pont des Cosaques.

(2) Les villages du département de l'Yonne, par M. Victor Petit, page 39.

Mémoire statistique sur les établissements des Templiers et des Hospitaliers de Saint-Jean-de-Jérusalem en Bourgogne, par M. César Lavrotte.

Après cette courte digression, reprenons le tracé de notre chaussée qui, aussitôt sa sortie de la plaine de la Vèze est coupée de nouveau par la route n° 65, puis la suit l'espace d'un kilomètre environ en ligne parallèle, jusqu'à la limite des départements de l'Yonne et de la Côte-d'Or.

Nous n'avons pas à poursuivre plus loin ; disons seulement qu'après avoir gagné Laignes et laissé à droite le *Tumulus* (1) ou *Motte de Cérilly*, la voie romaine franchit la Seine près d'Étrochey, traverse Arc-en-Barrois pour entrer enfin à Langres par l'arc de triomphe occidental.

#### DÉTAILS SUR LA CONSTRUCTION DE LA VOIE DE LANGRES A AUXERRE.

##### § 1<sup>er</sup>.

Nous avons fait faire une tranchée en travers de la voie de Langres dans le bois de Seville (territoire de Tanlay), à 350 mètres au nord de la route impériale n° 5.

L'établissement de la chaussée offrait en cet endroit toutes les conditions désirables de solidité, car à la surface même du sol se trouvent des bancs de pierre qui sont exploités à une faible distance.

La première assise formée de pierres plates connues dans le pays sous le nom de laves, est posée de champ, sans taille ni préparation et transversalement à l'axe de la route; les rangées sont néanmoins parfaitement régulières et affectent dans leur ensemble une forme légèrement bombée. L'inclinaison donnée par la pose est de trois à quatre centimètres.

Au-dessus de ce blocage sont étendus d'abord un lit d'arène assez pure dont l'épaisseur varie entre dix à douze centimètres, puis une couche de pierres cassées de la grosseur d'un œuf de pigeon sur une hauteur de sept centimètres. Cette

(1) Quelques auteurs pensent que ce *Tumulus* dont la hauteur est d'au moins 10<sup>m</sup> au-dessus du sol, servait de délimitation entre différentes peuplades gauloises; d'autres supposent au contraire qu'il renferme la sépulture d'un grand personnage de l'époque gallo-romaine.

couche entièrement purgée de matières terreuses est tellement liée et compacte qu'elle présente une dureté comparable à celle du béton ; aussi la voyons-nous servir de base à un deuxième blocage disposé avec le même soin que le premier.

Celui-ci est chargé de pierres cassées qui forment un massif de cinquante-cinq centimètres d'épaisseur. Dans la partie inférieure, les cailloux ne laissent apercevoir aucun mélange de terre et s'unissent parfaitement par les angles, ils sont d'une grosseur à peu près égale et pourraient passer en tous sens dans un anneau de six centimètres de diamètre. A la partie supérieure, les cailloux sont plus petits et mêlés à une espèce de mortier blanchâtre semblable à la terre que les cantonniers retirent des routes.

Toute la chaussée est recouverte enfin par une couche de terre végétale de 0<sup>m</sup> 25<sup>c</sup> de hauteur, aussi noire que du terreau et formée de détritits des plantes et des feuilles de la forêt.

## § II.

Au milieu des marais de la Vèvre, la chaussée de Langres est à peine apparente aujourd'hui, tant le sol arable des montagnes voisines entraîné par les pluies a surélevé le sol naturel de la vallée. Les feuilles des arbres, par un amoncellement successif, et les plantes aquatiques, par leur rapide décomposition, sont des causes également importantes de cet exhaussement.

Dans plusieurs endroits, le *sumum dorsum* n'apparaît guère à plus de quarante centimètres au-dessus des terrains environnants et encore faut-il comprendre dans ce chiffre une épaisseur de vingt centimètres de terre végétale et de gazon qui recouvrent la voie.

C'est à une profondeur de plus d'un mètre trente centimètres, dans ce grand dépôt d'alluvion, que sont établis les deux blocages composés de pierres plates d'un appareil beaucoup moins beau que nous l'avons constaté précédemment. Les deux rangs de moellons posés de champ ne sont séparés cette fois par aucune couche d'arène et de pierres cassées ; quelques éclats ou pierrailles ont été simplement appliqués sur les trous laissés vides par le premier blocage pour servir de cale au second et l'asseoir plus solidement.

Sur les côtés sont placées d'énormes roches qui forment les

bordures (margines) et dont les dimensions présentent des cubes de trente à quarante centimètres.

L'emploi des bordures était ici d'une absolue nécessité, pour résister au tassement qui ne pouvait manquer de se produire sur un sol aussi mouvant et pour éviter à la chaussée le danger d'être emportée par les eaux qui s'écoulaient dans la vallée.

### N° 3.

#### VOIE DE LANDUNUM A TONNERRE.

La chaussée antique dont nous allons parler est loin d'offrir à coup sûr, dans l'ensemble de son parcours et dans les détails de sa construction, le caractère de grandeur et d'importance que présentent les voies de Langres et d'Alise; mais elle n'en mérite pas moins de fixer l'intérêt des archéologues, par la disposition des matériaux qui ont servi à sa construction et les souvenirs qui se rattachent à la cité qu'elle mettait en communication avec nos autres routes.

*Landunum*, *Lanzuine* ou *Lantz-sur-Laigne* était situé à la limite des départements de l'Yonne et de la Côte-d'Or, sur le plateau qui domine au nord-ouest le village de Vertaut. Dès l'époque celtique, cette ville était regardée comme l'une des forteresses les plus considérables des Lingons; plus tard, quand la Gaule fut tombée sous les coups de l'historien conquérant, elle devint le premier chef-lieu du *Pagus Laticensis* (*Lassois*). La destruction de Landunum remonte, suivant la plupart des historiens, au III<sup>e</sup> ou IV<sup>e</sup> siècle, et la cause en est généralement attribuée à l'irruption des peuples de la Germanie sous Probus.

Des fouilles récentes exécutées avec autant de soin que d'intelligence par MM. Mignard et Coutant, membres de la Société des Antiquaires de la Côte-d'Or, ont mis à découvert des vases, des statues, un temple avec un autel votif, une salle de bains, de nombreuses médailles, etc. Tous ces monuments d'un autre âge témoignent encore par leurs débris mutilés de l'ancienne splendeur de la cité qu'un farouche vainqueur a ruinée de fond en comble, puis impitoyablement livrée à l'incendie.

C'est à la limite des territoires de Tanlay et de Saint-Vin-

nemer, lieu dit *Sur la Levée*, que la chaussée de *Landunum* vient rejoindre la voie de Langres. Son point d'intersection se trouve à 70 mètres à l'ouest du bois de *Bucherien* et à 420 mètres du chemin d'Argentenay. De ce point de raccordement, elle se dirige en ligne droite sur le bois de *Fourcherolles*, limite plus loin la réserve de Saint-Vinnemer et les communaux de Baon, puis longe la forêt de *Vaulineuse* au nord jusqu'à la route n° 65, à une faible distance du gros chêne indiqué sur la carte de Cassini. Elle disparaît alors sur un espace d'au moins 600 mètres, entièrement confondue avec la route de Neuf-Château à Bony-sur-Loire, qui a suivi son tracé. Mais à quelques pas sur la gauche de la montagne des *Grands-Sceux*, elle descend le chemin *Brunehaut* dont le nom suffirait bien, à défaut d'autres preuves, pour établir sa véritable direction. En cet endroit, les eaux pluviales dont l'écoulement s'opère sur une pente très-rapide, ont rendu notre chemin méconnaissable : impossible d'y découvrir la moindre trace de pavage ; les pierres ont été entraînées jusque dans la vallée du *Pré-la-Rousse* où la *rudération* se distingue facilement et est remarquable par son bel état de conservation.

En quittant la vallée étroite et sauvage que les eaux du ruisseau de Gland, grossies par la fonte des neiges, inondent habituellement pendant la saison d'hiver, la chaussée de *Landunum* incline légèrement au nord et vient toucher une grosse borne qui forme le sommet d'angle des quatre finages de Tanlay, Baon, Cruzy et Pimelles. De là elle monte une superbe ligne droite d'au moins 2,400 mètres de longueur entre la forêt de Cruzy et les bois du Val-Milliot et de Saint-Michel pour sortir au milieu d'une vaste plaine où l'œil ne rencontre aucun massif de verdure qui se détache à l'horizon, aucun site qui interrompe la monotonie du paysage. Dans le lointain seulement apparaît profonde et silencieuse la forêt de Maulne, que la légende populaire croit vouée depuis tantôt mille ans aux malédictions de la fée Mélusine.

Sur toute la longueur du Val-Milliot et de Saint-Michel notre chaussée sert de limites aux territoires de Pimelles et de Cruzy : elle est généralement connue dans le pays sous le nom de *Voie des Romains*.

A partir de la lisière des bois de Cruzy elle se lance au milieu des immenses terrains ondulés à nature pierreuse et à l'aspect triste et froid dont nous avons parlé, traversant le

sentier de *Rugny*, le climat du *Noyer-brûlé*, le sentier *Montants*, puis le chemin de *Villon*, qu'elle coupe à une distance d'environ 1,400 mètres de *Cruzy-le-Châtel*, chef-lieu d'une baronnie très-importante au moyen-âge.

Plus loin, elle gagne le chemin de grande communication de l'Isle à *Arthonay*, incline ensuite au nord-est pour passer à travers les grands climats des *Eroulots*, des *Euches*, des *Foins*, du *Croc-Moriau*, des *Souillats*, de la *ferme à l'Ilot*, jusqu'à la limite du département de la Côte-d'Or.

*Landunum* se trouvait alors à une distance de 9,000 mètres du point où nous quittons notre chaussée.

#### DÉTAILS SUR LA CONSTRUCTION DE LA VOIE DE LANDUNUM A TONNERRE.

Le tronçon le mieux conservé de la voie de *Landunum* à *Tonnerre* se trouve au midi des bois de *Saint-Vinnemer*, lieu dit *Fourcherolles*; c'est sur ce point que nous avons pratiqué une fouille afin d'étudier la construction de la chaussée.

A 50 centimètres de profondeur existe un terrain blanchâtre mêlé d'arène et de cailloux de la grosseur du poing. Cette espèce de tuf est compacte et ressemble assez à un vieux mortier qui aurait perdu sa force de cohésion par l'infiltration des pluies. Immédiatement au-dessus règne l'ancien terrain naturel, qui a une forme bombée et dont la couche présente une hauteur de 27 centimètres environ. Sur ce terrain ainsi préparé ont été placées les pierres plates qui forment le blocage; leur dimension moyenne est de 22 centimètres de hauteur sur 45 centimètres de largeur et 2 centimètres d'épaisseur.

A sa base, la voie porte 5 mètres de largeur, et à sa partie supérieure 4 mètres 40 centimètres. Elle n'est recouverte par aucun massif de pierres cassées: une couche de terre végétale de 6 à 8 centimètres a été simplement répandue à sa surface pour faire disparaître les aspérités.

De cette différence de construction avec nos autres chemins est résulté un fait remarquable: l'eau des pluies en s'écoulant par les joints du blocage, a entraîné une partie du *summum dorsum* et donné une teinte noirâtre aux pierres plates, tandis que sur nos autres chaussées l'eau ayant à traverser une masse énorme de cailloux est arrivée pure, dépouillée de matières étrangères et a conservé aux matériaux une blancheur éclatante.

## VOIE DE LANDUNUM A NUITS-SOUS-RAVIÈRES.

La quatrième voie antique que nous avons à signaler traverse le canton de Cruzy sur une longueur de 2,000 mètres à peine.

Sa direction nous avait été indiquée déjà par M. Mignard, dans un mémoire de la Société des Antiquaires de la Côte-d'Or : cette voie devait sortir de la porte sud-ouest de *Landunum*, passer à Channay (*Channiacum*), puis arriver à Sennevoy (*Senex-Via*), où trois autres chaussées gallo-romaines venaient encore se réunir.

Mais après des courses fréquentes sur les lieux, il ne nous a pas été possible de découvrir le plus petit tronçon de voie antique qui soit venu converger sur ce dernier village et nous avons dû renoncer à l'étymologie *Senex-Via* (vieux chemin), qui lui était appliquée.

Cependant, grâce à des renseignements précis qui nous ont été donnés par un des vieillards les plus respectables du pays, M. Ferrand, auquel nous sommes heureux d'adresser ici nos remerciements, nous avons pu remarquer à l'extrémité du finage de Sennevoy et près la limite des départements de l'Yonne et de la Côte-d'Or, une partie de chaussée assez bien conservée. Avant même d'avoir étudié sa construction, le nom qu'elle porte nous avait frappé, par l'analogie qu'il présente avec celui qui sert à désigner la voie de *Landunum* à Tonnerre, dans la grande plaine de Cruzy. Ces deux chemins en effet sont appelés *Chemins aux Fées*.

Voici les divers climats du finage de Sennevoy que cette petite chaussée traverse : d'abord les bois communaux de Sennevoy, puis le *Champ du Chêne*, les *Petites Bandes*, les *Petites Têtes*, les *Croisettes* et enfin les *Essards*.

Ce tracé, si on le rapproche du point indiqué par M. Mignard, à Channay, paraît tendre sur le hameau de la Maine (commune de Jully) et gagne l'antique *Hermand'Hal*, ville ruinée, dont le souvenir est encore traditionnel dans la contrée où est placé Nuits-sous-Ravières.

M. Leclerc, dans un ouvrage sur l'archéologie celtique de l'arrondissement de Châtillon, n'élève aucun doute sur l'existence de cette cité et va jusqu'à croire que c'est à peu de dis-

tance que se serait livrée la dernière et malheureuse bataille de Vercingétorix.

Sans entrer dans cette dernière considération qu'il regarde comme un peu hasardée, M. Le Maistre, de Tonnerre, dans sa notice sur les voies romaines, est loin de rejeter l'opinion de M. Leclerc sur *Hermand'Hal*.

Mais voici un des faits les plus importants qui doit servir à résoudre cette question.

M. l'ingénieur Jollois rapporte, dans un Mémoire de la Société des Antiquaires de France, que, près de Ravières, la tranchée ouverte pour les fouilles du canal de Bourgogne, mit à découvert l'ancien sol, sur une longueur de 60 mètres environ. Ce terrain était coupé par des excavations assez profondes, garnies au fond d'une couche de charbon et de cendres de 40 à 50 centimètres d'épaisseur ; au-dessus étaient épars une quantité d'os humains et de vases en terre rouge.

D'après toutes ces circonstances, M. Jollois fut porté à croire qu'un *ustrinum* (lieu où l'on brûlait les corps à l'époque Gallo-Romaine) existait en cet endroit, et que la ville qui alimentait ce cimetière devait être certainement située dans son voisinage.

Si l'opinion de ces différents auteurs s'accorde à reconnaître la présence d'une population assez considérable dans cette contrée, rien de plus naturel alors qu'une voie de communication l'ait mise en rapport avec la ville de *Landunum*. Bien plus, notre petite chaussée ne pouvait avoir d'autre utilité, d'autre but, que d'établir des relations entre ces deux pays, car malgré la proximité de la grande voie de Sens à Alise qui passe à peu de distance de Nuits-sous-Ravières, *Landunum* avait un chemin plus direct pour communiquer d'un côté avec Alise, par Bissey et Balot (1), et de l'autre avec Tonnerre, Auxerre et Sens, par Cruzy, Baon, Saint-Vinnehmer et Tanlay.

#### DÉTAILS SUR LA CONSTRUCTION DE LA VOIE DE LANDUNUM A NUITS.

La petite chaussée dont nous venons d'indiquer la direction, ne présente plus aujourd'hui que sur une faible étendue

(1) Nous avons étudié nous-même la direction de cette chaussée qui est très apparente dans les bois communaux de Balot.

des traces remarquables de sa construction. La nature argileuse des terrains qu'elle traverse, leur fertilité, sont des causes évidentes de sa destruction.

Il est facile cependant de reconnaître qu'elle était formée d'un seul blocage posé transversalement à l'axe de la route. Mais ici, comme sur la voie de Landunum à Tonnerre, il n'y a pas la moindre apparence de pierres cassées qui, disposées en couches plus ou moins épaisses, aient jamais composé le *summum dorsum* de la chaussée.

Les constructeurs avaient donc été obligés, pour éviter les difficultés que la rudération pouvait opposer à la marche, de répandre, sur la partie supérieure du blocage, une couche de terre ou d'arène, contrairement aux principes généralement admis que les chemins antiques étaient faits de pierres, de sable ou de terre, mais sans aucun mélange de ces matériaux. Cette différence remarquable de construction est-elle une preuve que les petites voies de Landunum sont antérieures ou postérieures à l'époque Gallo-Romaine ? Nous ne nous permettrons pas de décider cette question ; ce soin appartient à des archéologues plus habiles que nous ; mais le fait existe et nous avons jugé utile de le constater.

#### OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Il nous reste à présenter maintenant au lecteur quelques observations sur le tracé des voies antiques que nous avons étudiées.

Le premier soin des Romains, aussitôt la conquête, fut, nous le savons, d'établir au milieu des peuples de la Gaule des camps permanents défendus par des retranchements et situés sur des collines d'un accès difficile ; mais il devint indispensable ensuite, pour faciliter les transports et le mouvement des légions de, créer entre ces camps des voies de communication durables.

Le principe qui paraît avoir servi de règle invariable dans ce travail, a été d'obtenir avant tout la rapidité du parcours, sans avoir égard aux accidents du sol, aux difficultés du tracé. Ainsi, dans tel endroit où une gorge étroite, un ravin profond auraient pu être évités par un léger coude, les chaussées traversent en ligne droite ; dans tel autre où des montagnes à pic présenteraient aujourd'hui des obstacles insur-

montables, ces chemins franchissent les rampes les plus fortes.

Il ne conviendrait pas cependant de tirer du principe que nous venons d'indiquer, la conséquence trop rigoureuse que les voies romaines sont tracées d'une seule ligne droite; il est plus juste de dire qu'elles sont formées de grandes lignes brisées.

Une disposition également remarquable, c'est qu'elles sont toujours construites en remblai, même sur les plateaux les plus élevés, de sorte que les troupes en marche découvraient au loin la campagne et pouvaient éviter les dangers d'une surprise de la part de l'ennemi.

Bergier, l'un des auteurs qui nous fournit les meilleurs renseignements sur les voies romaines, les divise en trois classes bien distinctes : 1° les voies impériales ; 2° les voies consulaires ; 3° les voies urbaines. S'il nous était permis de hasarder une opinion au sujet de celles qui font l'objet de ce travail, nous serions porté à croire que les deux premières doivent être comprises parmi les voies consulaires, tandis que les dernières appartiennent évidemment à la catégorie des voies urbaines.

Par leurs dimensions plus considérables, par le soin particulier mis dans leur construction, les voies de Sens et d'Auxerre démontrent en effet qu'elles étaient destinées à mettre en communication des cités importantes, à satisfaire à des intérêts de premier ordre ; tandis que les petites chaussées de *Landunum* n'avaient certainement pour but que de rattacher le commerce et l'activité de cette petite ville aux grandes routes qui l'avoisinaient.

Aussi, la solidité des unes, le véritable luxe déployé dans le choix de leurs matériaux les a conservées pour ainsi dire intactes jusqu'à nos jours ; les autres au contraire ont disparu déjà sur une grande partie de leur parcours.

En général, tous ces chemins sont dans un état de conservation satisfaisant sur les grands plateaux arides et au milieu des forêts, mais dans les vallées fertiles, le soc de la charrue les a tellement endommagés qu'ils sont devenus méconnaissables.

Quelques réflexions sur la nature et la disposition des matériaux dont les voies romaines sont formées, trouveront peut-être ici leur véritable place. Le même auteur que nous avons déjà cité, nous donne à cet égard les détails suivants

La base ou *statumen*, composée de gros moellons bruts posés à plat ou de champ, était quelquefois double, même triple. Sur le *statumen* était étendu le *rudus* formé de petits cailloux de la grosseur d'un œuf. Venait ensuite une troisième couche nommée *Nucleus*, faite de mortier ou de ciment qui se trouvait recouverte elle-même par une quatrième couche *summa crusta* ou *summum dorsum* dont les matériaux étaient ou du gravier fin ou des pierres plates posées de champ. Enfin l'ensemble de la construction se trouvait consolidé par des rangées de pieux ou des grosses pierres disposées en bordures (marges) de chaque côté de la chaussée.

Considérées dans leur ensemble, ces données sont précieuses à consulter et présentent assez d'exactitude, mais il serait dangereux cependant de les accepter d'une façon trop absolue, de s'y arrêter d'une manière trop systématique et, à la seule inspection d'une voie romaine, d'admettre les principes de construction indiqués par tel ou tel auteur, car on commettrait la plupart du temps une erreur déplorable.

En effet, sur huit fouilles différentes que nous avons fait faire, aucune ne nous a donné les mêmes résultats. Tantôt nous avons trouvé deux blocages qui formaient le *statumen*, tantôt nous n'en avons trouvé qu'un. Ici, nous avons pu constater la présence du *rudus* ; là, il manquait complètement. Partout enfin le *summum dorsum* n'était composé que d'une masse énorme de pierres cassées.

Quant aux bordures ou lisières, elles n'existent sur aucun point, excepté dans les marais de la Vèvre où la nature fangeuse du terrain en rendait l'emploi indispensable.

Malgré nos recherches, nous n'avons jamais trouvé non plus la moindre trace de fossés, dont quelques auteurs signalent la présence le long des voies romaines. De quelle utilité du reste pouvait être ce genre de travail quand, par leur forme bombée, par leur élévation d'un mètre et demi à deux mètres au-dessus du sol, les routes antiques présentaient un écoulement si naturel à l'humidité ? La neige même n'opposait aucun obstacle à la circulation, car le moindre vent suffit pour la balayer des hauteurs et la ranger à droite et à gauche des talus.

Ainsi, solidité à toute épreuve dans la construction, rapidité du trajet, sécurité pour les communications, tout se trouvait habilement combiné pour rendre les chaussées d'une haute importance au point de vue stratégique.

Si nous ajoutons à ces puissants moyens d'influence et de

domination, la supériorité de tactique et d'organisation de  
armées romaines sur les nations barbares, l'orgueilleuse con-  
viction dont les descendants de Romulus étaient pénétrés, qu  
l'empire du monde leur était réservé, comme le leur inspirai  
dans ces vers le prince des poètes latins :

« Tu regere imperio populos, Romane, memento :  
« Hæ tibi erunt artes..... »

Nous n'aurons certes besoin d'aucun autre motif pour com-  
prendre comment notre malheureux pays, malgré les plu  
courageux efforts, dut se courber sous le joug de l'escl-  
vage.

LAMBERT.

NOTA. Un fait important à consigner dans ce travail, et qui nous a été  
d'un grand secours pour reconnaître le tracé des voies romaines, c'est  
qu'elles ont précédé la division territoriale. Les populations qui se sont  
succédé sur notre sol ont gardé souvent un tel respect pour ces limites  
que la configuration de certains finages paraît au premier coup d'œil tout-  
à-fait irrégulière.