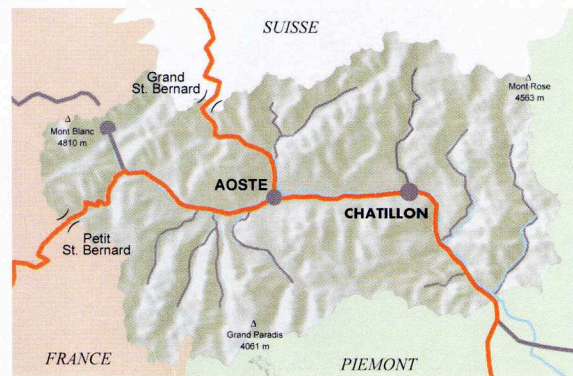


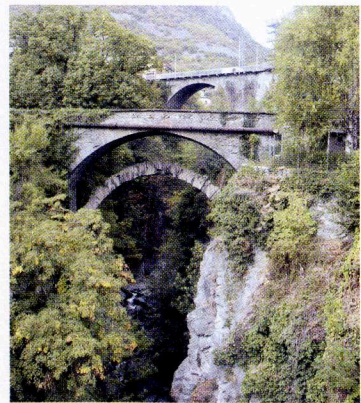
## La Route des Gaules

Le chemin qui, à travers le territoire de la Vallée d'Aoste reliait la plaine du Pô et les régions méditerranéennes aux



Parcours de la Route des Gaules en Vallée d'Aoste

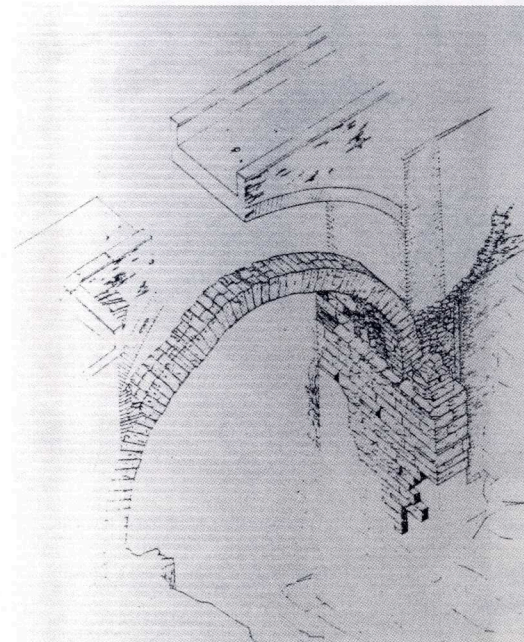
cols alpins, fut transformé, à partir d'Auguste, en véritable route à caractère durable avec d'imposantes infrastructures.



Vue des ponts de Châtillon

La Route des Gaules à partir d'Eporedia (Ivrée) remontait la vallée en segments rectilignes qui se réunissaient en angle et, en suivant des pentes modestes, bifurquait ensuite à *Augusta Praetoria* (Aoste) en direction de l'*Alpis Graia* (Petit-Saint-Bernard) et de l'*Alpis Poenina* (Grand-Saint-

Bernard). Le climat rigide de la région, l'âpreté de la conformation des lieux, les cours d'eau insidieux imposèrent à sa construction des difficultés multiples et variées surmontées par des interventions hardies et avec la réalisation d'ouvrages énormes, comme l'entaillage des parois sur le flanc des montagnes, l'élévation des substructions sur des pentes, la construction de viaducs et de ponts. Les ponts se signalent en particulier comme un document précieux pour la connaissance de l'ingénierie routière romaine et de ses extraordinaires réalisations et techniques.



Axonométrie de reconstruction du pont romain de Châtillon



Vue de l'arche encore debout du pont

## Le pont de Châtillon

À Châtillon, trois ponts d'époques différentes traversent le torrent Marmore, affluent de la Doire Baltée, et la profonde gorge dans laquelle coulent ses eaux. Le plus récent, en position élevée sur le ravin, remonte à 1766 et s'est ajouté, avec le nouveau tracé de la route moderne, à celui édifié en aval en 1754 au-dessus des ruines du pont romain qui permettait le passage de la Route des Gaules. Ce dernier avait maintenu sa

fonction de liaison routière pendant tout le Moyen Age et au cours des siècles successifs jusqu'en 1691, quand il fut détruit par les troupes françaises durant leur retraite des territoires valdôtains.

Le monument était à l'origine constitué d'une arche unique plein cintre considérable avec une portée d'environ 15 m, soutenue par de robustes culées qui, encore utilisées par le pont moderne, s'appuient solidement sur les hautes berges rocheuses du torrent épousant leur forme et leur hauteur différente. Elles sont construites en *opus quadratum*, c'est-à-dire avec des blocs réguliers et carrés en pierre locale, disposés en rangées superposées et



Détail des cavités dans les blocs

solidement unis entre eux. L'épaisseur du pont était composée de neuf arcs soudés les uns aux autres: cinq arcs constitués de voussoirs en pierre








## LES VOIES ROMAINES EN MEDITERRANÉE



Les Romains construisirent un réseau routier immense de plus de 100.000 Km de voies publiques. Même si le réseau routier actuel couvre à beaucoup d'endroits les traces antiques, souvent nous empruntons les traces des Romains sans nous en douter.

Sept pays d'Europe et de Méditerranée se sont regroupés pour valoriser ce patrimoine commun exceptionnel dans le cadre du programme Interreg IIIIB MEDOCC :

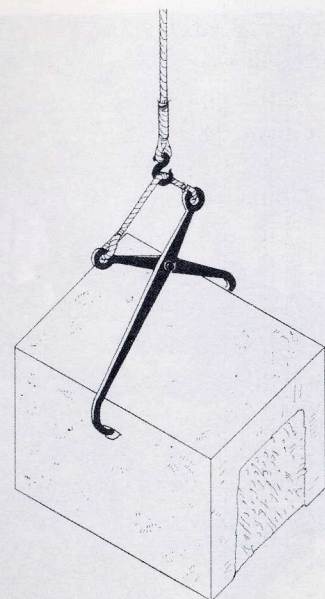
-  FRANCE: Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Corse
-  ESPAGNE: Valence, Catalogne, Andalousie
-  ITALIE: Ombrie, Lazio, Toscane, Ligurie, Vallée d'Aoste
-  GRÈCE: Macédoine de l'Est - Thrace, Macédoine centrale,
-  PORTUGAL: Algarve, Alentejo
-  TUNISIE: Institut National du Patrimoine
-  ALGÉRIE: Agence Nationale d'Archéologie et de Protection des Sites et Monuments Historiques

Site internet des voies romaines en Méditerranée : [www.viaeromanae.org](http://www.viaeromanae.org)

Découvrez sur Internet les Voies Romaines en Méditerranée dans les différents pays, l'histoire, les activités touristiques, les informations pratiques, une photothèque et beaucoup plus.



La Vallée



Dessin représentant le moyen de levage des blocs par des tenailles

s'alternaient à quatre arcs réalisés en maçonnerie de remplissage, c'est-à-dire avec des éclats de pierre amalgamés dans un mortier de chaux très tenace. Seuls quelques éléments de l'arc de la tête septentrionale et l'arc successif, constitué de 59 voussoirs disposés en rayons, ont été conservés: ils

offrent une très belle image de cohésion et de robustesse structurelle. Sur la surface des blocs sont encore clairement visibles quelques traces intéressantes des activités de chantier et, en particulier, des petites entailles servant à fixer les tenailles avec lesquelles les éléments en pierre étaient soulevés et mis en place. Dans la partie supérieure du pont, qui ne s'est pas conservée, le tablier devait avoir une largeur correspondant à 4 m 60 et être protégé par des parapets larges d'environ 0 m 60. Si l'on en croit la description que fit au XVIII<sup>e</sup> siècle Pantaléon Bich, alors syndic de Châtillon, à propos du pont, se basant sur les témoignages des anciens du pays, une série de structures situées au-dessus de la chaussée dans la partie sommitale

du pont serait à attribuer à l'époque médiévale: «Au cours du Moyen Age ce monument se montrait digne de la munificence romaine. Il était construit en tuf et recouvert de beau marbre blanc. Il avait au-dessus de l'arc un portique à cinq arcades et une chambre dessus avec son toit qui couvrait tout le pont». Des restaurations avec des briques et du béton, effectuées très récemment, ont permis de sauver le pont d'un éventuel affaissement et des dégradations.



Dessin du pont romain de P. Bich (1862) (Aoste, Bibliothèque du Grand Séminaire)

Assessorat de l'Education et de la Culture  
Département de la Culture

Direction des Biens Archéologiques et Paysagers  
Service des Biens Archéologiques

Textes: Maria Clara Conti  
Recherche iconographique: Alessandra Armirotti  
Traduction: Rollande Mazollier

Photographies et dessins: Archives du Service des Biens Archéologiques

## ROUTE DES GAULES Le pont de Châtillon



La Vallée