

...Augustoritum, une ville gallo-romaine

Documents :

- Salles 2 & 3 : les maquettes de la ville
- Les plans

1- Un carrefour routier

La première décision urbanistique fut la réorganisation radicale des trames routières qui devaient desservir la cité :

- l'ancien cheminement protohistorique qui contournait le site par l'Ouest pour échapper à un cordon d'aplombs rocheux fut dérivé en droite ligne vers l'Est afin d'aborder de front le coteau. Cette tranchée routière dont les abrupts sont encore visibles porte aujourd'hui le nom de Portes ferrées, toponyme qui pourrait dériver de *portae ferratae* pour désigner ce passage creusé dans la roche dure.

- après avoir traversé la Vienne, cette voie remontait sensiblement dans l'axe du coteau central selon un tracé rectiligne. Elle constituera le **cardo maximus** de la nouvelle agglomération et deviendra le tronçon commun d'un faisceau d'itinéraires reliant vers le nord, Bourges et Poitiers, et vers le sud, Périgueux.

La voie d'Agrippa était initialement vouée au **cursus publicus**, le courrier impérial qui reliait Lyon et Saintes. La date à laquelle elle atteignit les coteaux de Limoges nous est inconnue. Ce ne serait pas avant le tout début de notre ère que la voie aurait rejoint Augustoritum alors que la cité était fondée depuis une décennie. Implantée en limite de la ville, elle n'eut pas d'influence sur son urbanisme alors que l'autre itinéraire qui traversait la ville fut la véritable épine dorsale de la nouvelle fondation, guidant et orientant tout son plan et cristallisant sur son trajet, édifices publics et résidences des notables.

Aucune information archéologique ne permet encore d'imaginer quel était l'aménagement exact du gué qui permettait de franchir la Vienne, mais d'autres exemples de la Gaule romaine peuvent permettre de s'en faire une idée : à Argenton (Argentomagus) par exemple, la route venant de Limoges traversait la Creuse sur un gué constitué de dalles grossièrement juxtaposées et renforcées par des pièces de bois. Les gués de la Vienne n'étaient toutefois praticables que six mois par an et on peut supposer que celui qui desservait la capitale lémovice devait pouvoir assurer la continuité du trafic : on peut alors envisager la construction d'une chaussée en enrochement émergée, entrecoupée de chenaux pour laisser le passage au courant.

2- Un plan orthogonal

Augustoritum est l'exemple parfait de ces nouvelles fondations urbaines où la mise en place d'un plan régulateur orthogonal a été la première préoccupation et a conditionné toute l'organisation du programme urbain ultérieur. La voirie d'Augustoritum présente des caractères remarquables. Tout d'abord, la rigueur et la pérennité de son maillage : contrairement à d'autres agglomérations (Poitiers, Périgueux), la ville a conservé jusqu'à sa disparition son carroyage augustéen et les éventuels prolongements en ont scrupuleusement respecté les alignements. Les rues sont rectilignes et sans décrochement notable. Le carroyage couvrait en outre un espace rectangulaire que l'on peut provisoirement fixer à quelques 900m entre le Puy Saint-Etienne et le secteur de la Roche au Got et 1200m entre le pont Saint-Martial et la place d'Aine. Il s'organisait autour de deux axes principaux de plus de 20m de large dont l'intersection avait déterminé l'emplacement du *forum*.

Le **cardo maximus**, artère majeure de la ville, rectiligne sur au moins 1200m à partir du pont de la Vienne. Gravissant un dénivelé de 60m, il suivait la partie basse de l'actuelle rue de Pont Saint-Martial.

Le **decumanus maximus**, strictement perpendiculaire au précédent, a été plus difficile à fixer mais son tracé a pu être précisé lors des fouilles de l'Ancien hôpital.

3- Des quartiers organisés

Le nombre des **insulae**, déterminé par l'organisation de la voirie, dépasse 110 si on s'en tient au quadrillage proposé précédemment, une soixantaine étant occupées dès l'époque augustéenne.

La division parcellaire à l'intérieur de chaque **insula** paraît être assez variable selon le type d'habitat implanté. Dès la délimitation des **insulae**, de grandes parcelles sont réservées pour accueillir des demeures de vastes dimensions à destination de notables de haut rang et les édifices publics.

La volonté d'une véritable scénographie urbaine s'exprime de façon magistrale dans le choix de la disposition des édifices publics et l'utilisation de la topographie pour les mettre en valeur. La conception très architecturée de la nouvelle ville ne fut en aucun cas un simple effet de style ou de plan. Les voyageurs qui convergeaient par les différentes voies du sud vers le haut du plateau avaient sous les yeux la totalité du paysage urbain et pouvaient en apprécier le rigoureux ordonnancement.

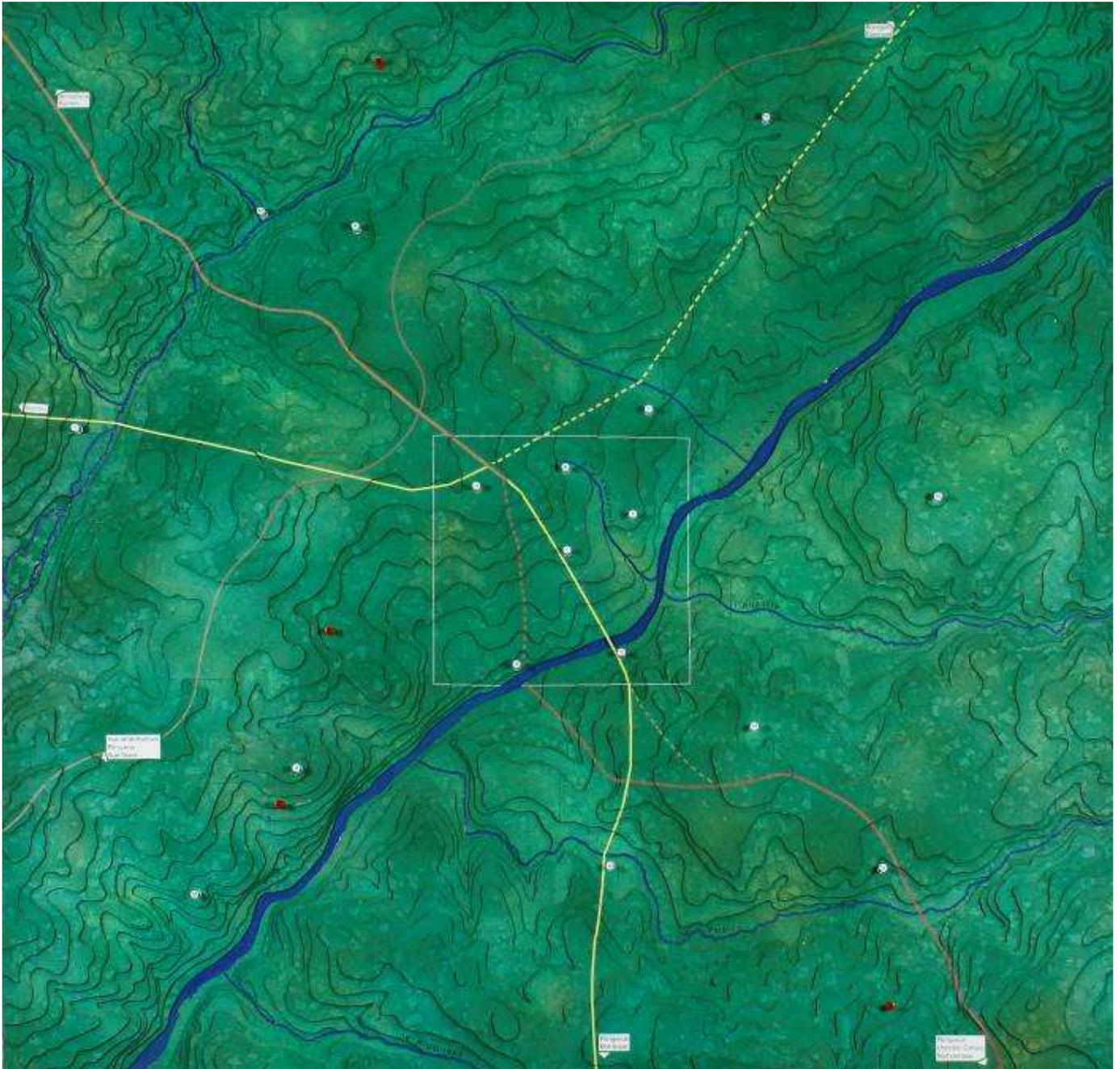
La largeur des rues principales atteignait 20 à 25 m d'un mur à l'autre et même les voies secondaires avaient au moins 16m de large, ampleur plutôt exceptionnelle en comparaison de ce qui a été mesuré dans la majorité des autres villes de la Gaule. On peut imaginer des boutiques nombreuses et variées le long de ces voies, en particulier à proximité du **forum**.

Les trottoirs protégeaient les passants des véhicules et parfois s'abritaient sous des portiques préservant le passant des intempéries. Les fontaines des rues constituaient un élément de confort supplémentaire. Leur nombre devait être assez élevé au regard de l'important réseau souterrain d'adduction.

4- Des équipements publics

Le **cardo maximus** concentrait sur son parcours tous les édifices remarquables. Outre l'ouvrage de franchissement de la Vienne qui succéda au gué (dont les fondations forment encore la base de l'actuel pont Saint-Martial), il était ponctué à ses deux extrémités par le **théâtre**, au pied du coteau, et l'**amphithéâtre**, au sommet. Entre les deux, s'intercalait à mi-hauteur l'immense ensemble du **forum**. Cette disposition exploitait de façon remarquable la configuration topographique et les micros reliefs naturels. Une série de terrasses aplanies recevaient les principaux espaces publics.

...Maquette site de Limoges



Site de Limoges

Maquette réalisée par Pascal Chauprade, 1990

© Tous droits réservés – Musée des Beaux-Arts de Limoges

...Maquette Augustoriturum

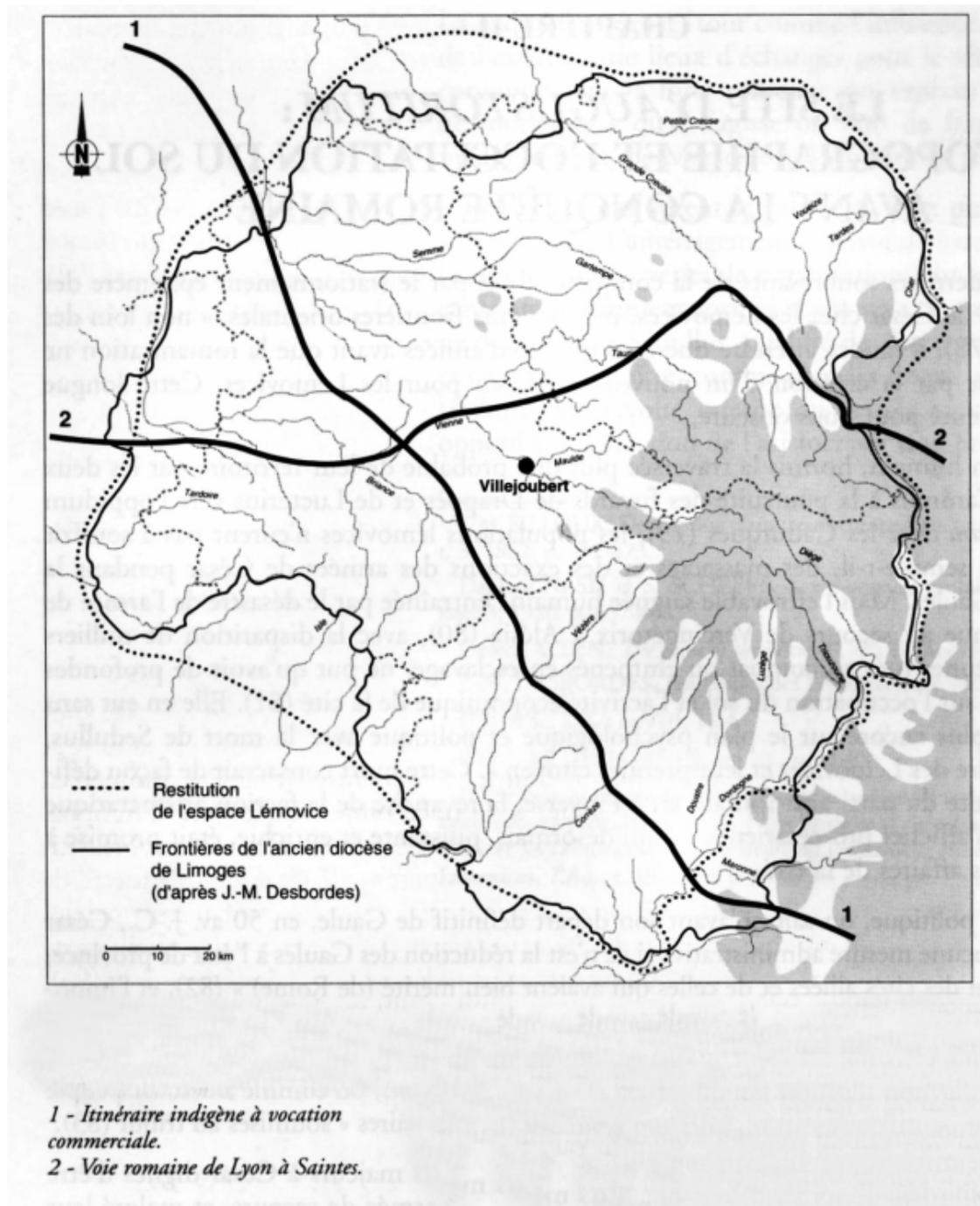


Augustoriturum (Limoges antique), vers 160

Maquette réalisée par Pascal Chauprade, 1990

© Tous droits réservés – Musée des Beaux-Arts de Limoges

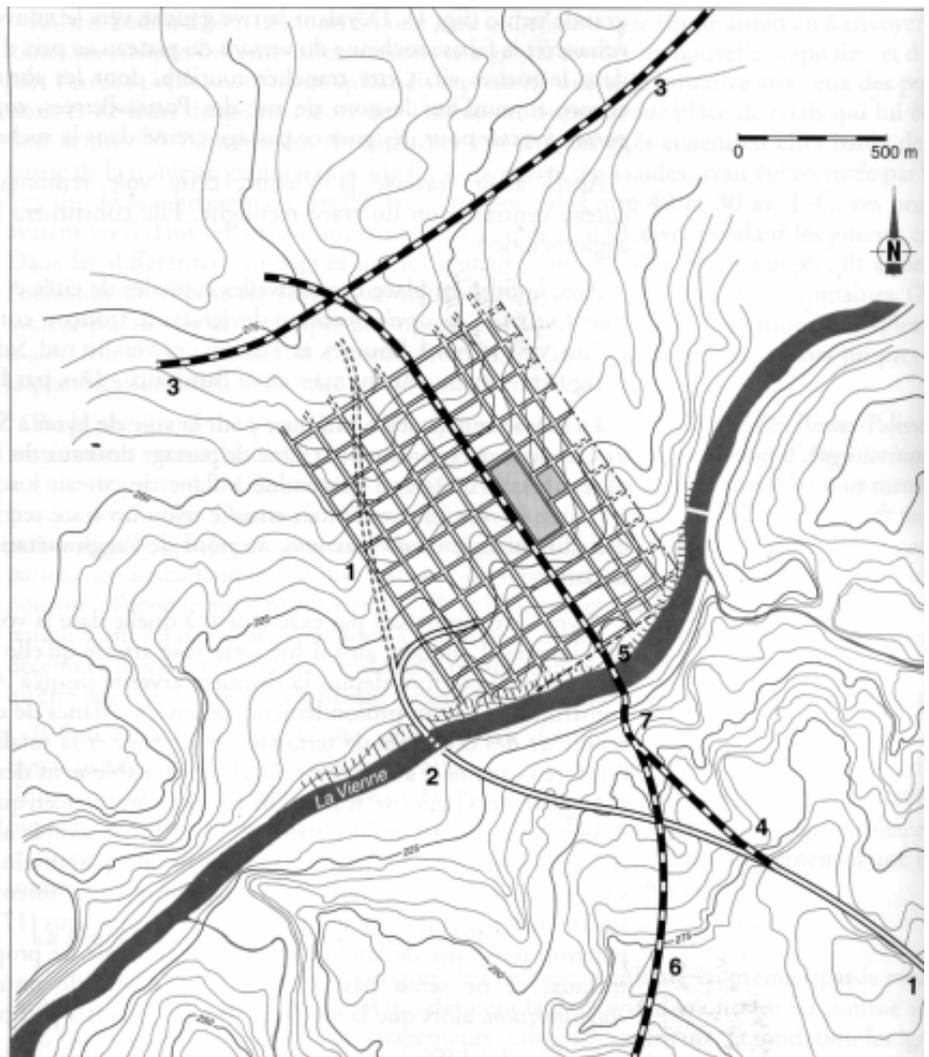
...L'espace lémovice et les routes romaines



Tiré de « Limoges antique » par Jean-Pierre Loustaud, *Travaux d'Archéologie Limousine*, supplément 5, 2000.

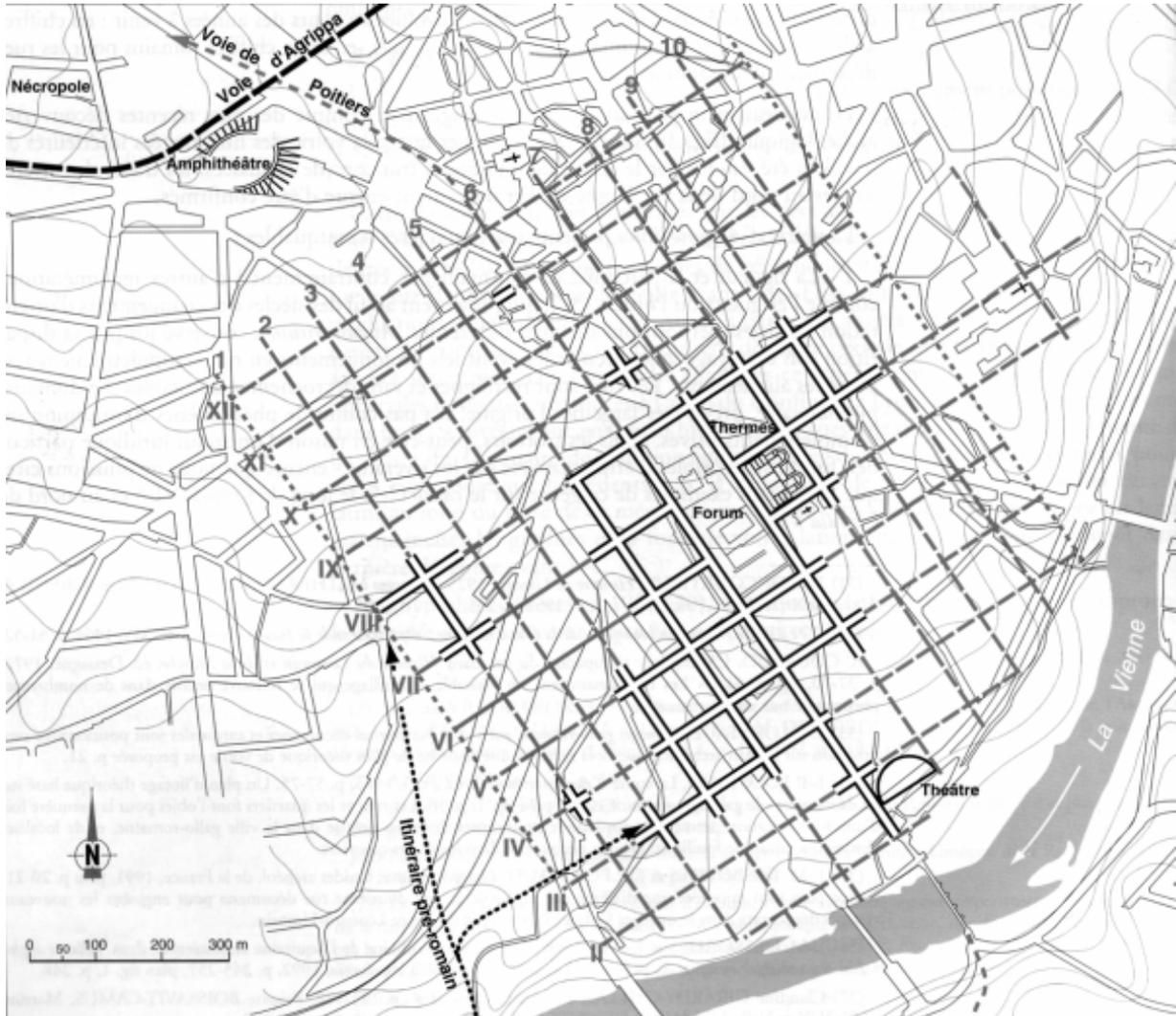
...Le site d'Augustoritum

- 1 - Itinéraire protohistorique
- 2 - Gué protohistorique de la « Roche-au-Go »
- 3 - Voie d'Agrippa
- 4 - Raccordement en direction du nouveau gué
- 5 - Nouveau gué, puis pont de pierre
- 6 - Raccordement en direction de Vésone
- 7 - Cavée des « Portes-Ferrées »



Tiré de « Limoges antique » par Jean-Pierre Loustaud, *Travaux d'Archéologie Limousine*, supplément 5, 2000.

...Plan de la ville du Haut-Empire



Tiré de « Limoges antique » par Jean-Pierre Loustaud, *Travaux d'Archéologie Limousine*, supplément 5, 2000.