Grégory Mainet

***Divisis angiportis et plateis constitutis.***

**La rue comme témoin du développement urbain de la cité d’Ostie**

**(IVe siècle av. J.-C. – VIe siècle ap. J.-C.)**

Directeurs : Thomas Morard / Domenico Palombi

Université de Liège / Sapienza, Università di Roma

Thèse soutenue le 18 juin 2021, à Liège.

Les recherches archéologiques se sont multipliées au cours des trois dernières décennies à l’embouchure du Tibre et notre connaissance du complexe portuaire formé par Ostie et Portus s’est considérablement accru. Malgré des résultats remarquables, aucun chercheur n’a proposé jusqu’à présent une nouvelle lecture globale de l’histoire urbaine d’Ostie : la *Topografia generale*, publiée en 1953, demeure le seul essai d’histoire urbaine du port de Rome, depuis sa fondation, à l’époque médio-républicaine, jusqu’à son abandon, à l’aube du Moyen-Âge. Ma thèse de doctorat comble en partie cette lacune à travers le prisme d’un espace urbain négligé : la rue. L’enquête s’est plus particulièrement concentrée sur l’évolution du réseau viaire, les rehaussements successifs des niveaux de circulation et leurs conséquences sur l’ensemble de la forme urbaine.

L’espace de la rue offre une clé de lecture originale pour appréhender le tissu urbain d’une agglomération. Il ne s’agit pas d’un simple vide, mais d’un espace complexe, autour duquel s’articule l’ensemble des composantes élémentaires du tissu urbain : le système viaire, le système parcellaire et le système bâti. Comme l’a souligné J.-L. Gourdon dans son ouvrage *La rue. Essai sur l’économie de la forme urbaine*, « la rue aide à “penser” la ville, à concevoir ses transformations comme ses permanences ». Elle constitue un objet d’étude approprié pour saisir le dynamisme qui caractérise le développement d’une ville traditionnelle, dont le tissu forme un palimpseste. Ma thèse de doctorat a cherché à déchiffrer ce palimpseste, afin de rendre compte des transformations urbaines d’Ostie tout au long de son histoire.

*Une enquête menée sur le terrain et dans les dépôts d’archives*

Mon enquête a été conditionnée par l’activité des archéologues qui m’ont précédé, car je n’ai pas ouvert de nouveaux sondages : ma démonstration se fonde principalement sur l’analyse des vestiges visibles aujourd’hui et sur la documentation « scientifique » produite au cours de la première moitié du XXe s. De nombreux sondages furent ouverts à cette époque dans le sous-sol des rues : j’en ai identifié une centaine. Les investigations effectuées dans les archives du *Parco Archeologico di Ostia Antica* ont permis de recueillir de nombreuses données inédites. Les documents sont classés dans différents dépôts, en fonction de leur nature (journaux de fouilles, photographies, dessins) : un tel classement a rompu l’intégrité de la documentation originelle. La reconstitution des liens qui existaient entre les différents documents, lors de leur production, a permis d’éclairer leur contenu et de faciliter leur compréhension.

*Les fouilles anciennes et les restaurations (1801-1952)*

Comme ma relecture du développement urbain d’Ostie se fonde sur l’examen de la documentation des fouilles anciennes et sur les structures *in situ,* il a été nécessaire de contextualiser la production de ces documents et de comprendre la formation du paysage archéologique actuel. Le premier chapitre retrace l’histoire des excavations, depuis les fouilles pontificales menées aux temps de Pie VII jusqu’à la campagne de sondages dirigée par I. Gismondi en 1947-52.

La première partie esquisse la chronologie des fouilles entreprises au XIXe s. et interroge l’émergence des études topographiques à Ostie, depuis l’ambitieux projet de l’abbé C. Fea jusqu’aux travaux de R. Lanciani. La deuxième partie décrit la chronologie du chantier de fouilles entre 1907 et 1952 et met en évidence les événements extérieurs qui influèrent le cours des travaux et la pratique documentaire (construction de la ville d’Ostia Nuova, première guerre mondiale, Exposition Universelle de Rome). Au cours de la première moitié du XXe s., l’espace de la rue joua un rôle déterminant dans l’économie du chantier, à cause de l’introduction du chemin de fer Decauville. Il fut en outre un lieu privilégié pour ouvrir des sondages profonds.

La dernière partie porte sur les restaurations et la construction du paysage archéologique. Une telle réflexion est indispensable pour ne pas confondre structures antiques et modernes. La chaussée de certaines rues, le *decumanus* en particulier, fut largement reconstruite : il est nécessaire d’individualiser ces réfections et de les intégrer à la réflexion. Cette démarche s’impose pour l’ensemble du site, dont la physionomie fut modelée dans la première moitié du XXe s. : le paysage actuel est une construction moderne, une strate à part entière de l’histoire du site, qu’il convient de déconstruire avant d’entreprendre l’analyse des phases plus anciennes.

*Du sondage au tissu urbain : analyse multiscalaire des vestiges archéologiques*

Il serait vain de proposer une nouvelle lecture de l’histoire urbaine d’Ostie sans procéder au préalable à un examen détaillé des vestiges archéologiques, tels qu’ils apparaissent *in situ* et dans la documentation. La place accordée à l’analyse peut sembler excessive, mais elle est fondamentale : elle permet d’éviter de répéter certaines hypothèses, ancrées dans la bibliographie, qui s’écroulent cependant face à étude critique des données disponibles. Le *corpus* des rues d’Ostie (vol. II) présente la chronologie des fouilles et des restaurations de chaque rue, leur localisation au sein du réseau, une description de chaque sondage ouvert sous la chaussée, une proposition de restitution de la stratigraphie et les structures appartenant aux systèmes d’adduction et d’évacuation des eaux. Ce *corpus* s’appuie sur les extraits des journaux de fouilles et sur la documentation graphique rassemblés dans les volumes III et IV. Il constitue le fondement de l’analyse des différents « quartiers » d’Ostie proposée dans les chapitres 2, 3 et 4 du volume de texte (vol. I).

Les quartiers centraux

Le chapitre 2 se focalise sur les « quartiers centraux » (*regiones* I et IV), dont la forme fut profondément marquée par l’établissement fortifié médio-républicain, appelé communément *castrum*. Ce secteur s’articule autour du *forum* et des deux tronçons du *cardo*. J’ai d’abord concentré mon attention sur la zone située entre le *castrum* et le Tibbre. Je propose qu’elle fût dédiée initialement au transbordement des marchandises, à l’instar de la zone délimitée plus tard par le préteur urbain *Caninius* (*regio* II). Au IIe s. ap. J.-C. de nouvelles rues furent créées dans ce secteur. Le *cardo* septentrional, la plus monumentale d’entre elles, débouchait probablement sur le Tibre via un escalier ou un débarcadère : cette rue constituait en quelque sorte une porte d’accès au centre-ville depuis le fleuve. Au cours de l’antiquité tardive, ce secteur fut touché par un incendie qui détruisit le *Caseggiato dei Molini* (I, iii, 1) et le *Caseggiato del Mitreo di Lucrezio Menandro* (I, iii, 5). Des gravats tombèrent alors au milieu des rues environnantes. Ils ne furent jamais évacués et perturbèrent durablement la circulation dans ce secteur. Dans un second temps, je me suis concentré sur les conséquences de la formation du *forum* sur le réseau viaire à l’intérieur du *castrum*. Il fut créé au milieu du Ier s. av. J.-C., sous une forme rudimentaire, puis monumentalisé dans les premières décennies de l’Empire. Dans un dernier temps, mon attention s’est portée sur le tronçon méridional du *cardo* : la documentation a seulement permis d’ébaucher la stratigraphie du sous-sol, laissant de nombreuses questions sans réponse. Les données disponibles ont toutefois offert la possibilité de réfléchir au rehaussement des niveaux de cette rue, plus important qu’ailleurs dans ce secteur.

Les quartier orientaux

Le chapitre 3 porte sur les « quartiers orientaux » (*regiones* II et V), qui s’articulent autour du tronçon oriental du *decumanus*. J’ai d’abord cherché à reconstruire la stratigraphie de cette rue-là. Quatre secteurs ont été définis pour faciliter l’examen des nombreuses informations récoltées et éviter des généralisations abusives.

1. Le secteur de *porta Romana* est un espace charnière entre le *decumanus* et la *via Ostiensis*. J’ai intégré à ce secteur la *porta Secondaria* et la *via delle Tombe*, ainsi que le *Piazzale della Vittoria*. L’analyse indique que les niveaux de circulation furent rehaussés dans les premiers temps de l’Empire, peut-être à cause des crues périodiques du Tibre voisin. Elle démontre en outre que la *porta Romana* avait déjà été en partie détruite quand le dallage le plus récent fut aménagé.
2. Le deuxième secteur correspond à l’interface entre le *decumanus* et le *Portico di Nettuno* (II, iv, 1). L’analyse s’est concentrée sur la terrasse qui précède le portique, sous laquelle plusieurs conduites maîtresses du système d’adduction en eaux furent identifiées. Elles donnèrent lieu à diverses réflexions sur ce thème. L’examen de la documentation permit de mettre en évidence l’aspect initial de cette terrasse : elle surplombait légèrement la chaussée, à laquelle elle était reliée par des gradins, qui furent oblitérés par le dallage le plus récent.
3. Le troisième secteur se trouve à la hauteur du théâtre et du sanctuaire des *Quattro Tempietti* (II, viii, 1-2). Les deux plus anciens niveaux de circulation du *decumanus*, qui appartiennent à la *via Ostiensis*, y apparaissent clairement : le premier, contemporain de la construction du *castrum*, était en terre battue ; le second était constitué d’une infrastructure massive de blocs parallélépipédiques en tuf. Ces données renouvellent le débat sur les phases les plus anciennes de cette voie. L’étude de ce secteur a également montré la postériorité du dallage le plus récent de la rue par rapport au théâtre, inauguré en 196 ap. J.-C.
4. Le dernier secteur correspond au croisement du *decumanus*, de la *via dei Molini* et de la *Semita dei Cippi*. Les destructions post-antiques ont endommagées la stratigraphie du sous-sol de la rue. Les conclusions de l’analyse sont donc sujette à caution. Les données recueillies ont néanmoins permis de reconstruire la façade originelle du *Caseggiato della Cisterna* (I, xii, 4) et d’affiner l’histoire du *Tempietto Repubblicano* (II, ix, 4). De nouveaux arguments viennent étayer l’hypothèse selon laquelle il s’agirait du temple de Vulcain.

Dans un second temps, le chapitre 3 aborde le réseau viaire de la *regio* II : cette dernière offre un cas d’étude privilégié, car de nombreuses fouilles y furent menées tout au long du XXe s., en particulier dans la « quartier des vigiles ». La documentation produite alors offre de solides fondements pour reconstruire l’histoire de ce secteur. Les principales rues furent tracées *ex nihilo* entre le milieu du Ier s. av. J.-C. et le milieu du Ier s. ap. J.-C. De nouvelles furent aménagées par la suite dans le « quartier des vigiles », sous le règne de Domitien ou, plus probablement, sous celui d’Hadrien. Le chapitre se conclut avec une réflexion globale qui cherche à déterminer, à partir des analyses précédentes et de la bibliographie, si le développement du réseau viaire des *regiones* II et V fut uniforme ou non.

Les quartiers occidentaux

Le chapitre 4, enfin, traite des « quartiers occidentaux » (*regiones* I, III et IV). Ces derniers s’articulent autour du tronçon occidental du *decumanus*, de la *via della Foce* et du *cardo degli Aurighi*. Les phases postérieures au IIe s. ap. J.-C. sont difficiles à appréhender, parce que les excavations, menées entre 1938 et 1941, en vue de l’Exposition Universelle de Rome, détruisirent la plupart des structures « tardives » de ce secteur, sans les documenter. Cette situation explique pourquoi mon analyse n’est pas allée au-delà du IIe s. ap. J.-C. En revanche, la documentation produite lors de la campagne de sondages dirigée par I. Gismondi, entre 1947 et 1952, permet un examen détaillé de la stratigraphie du *decumanus* et de la *via della Foce*. Les recherches menées récemment dans ce secteur, comme celles entreprises sous la *Schola del Traiano* (IV, v, 15-16), apportent en outre des éléments de datation précieux pour en reconstruire l’histoire.

L’analyse démontre que le dallage le plus récent des rues de ces quartiers fut aménagé dans les années 110-130 ap. J.-C. Différents sondages témoignent de l’existence d’un pavement plus ancien, qui remonte à la première moitié du Ier s. ap. J.-C. L’identification des niveaux de circulation plus anciens est plus complexe : il s’agit de niveaux en terre battue, relevés dans des sondages éloignés les uns des autres. Néanmoins, l’analyse dialectique entre niveaux de circulation et façades suggère que plusieurs niveaux se succédèrent en peu de temps au Ier s. av. J.-C., probablement après la construction de l’enceinte de Cicéron.

*Nouvelle lecture de l’histoire urbaine d’Ostie*

La thèse ne se borne pas à l’analyse des données rassemblées dans les archives et sur le terrain : elle aboutit à une narration qui replace l’enchainement des faits archéologiques dans le contexte historique local et régional. Dans cette perspective, la reconstruction du développement urbain d’Ostie a été confrontée aux travaux des historiens. Les sources épigraphiques, en particulier, fournissent des jalons fondamentaux pour écrire une histoire urbaine de la cité. L’essai que je propose dans le dernier chapitre s’articule autour de trois fils conducteurs complémentaires : l’extension du réseau viaire et sa contraction finale, le rehaussement progressif de la ville et les transformations du paysage urbain.

1. Depuis les travaux novateurs de R. Mar sur la formation de l’espace urbain d’Ostie, il est admis que le réseau viaire et le parcellaire étaient établis aux III-IIe s. av. J.-C., avant même que ne soit élevée l’enceinte tardo-républicaine, et qu’ils ne furent pas modifiés de manière substantielle par la suite, exception faite de la *regio* II. Cette hypothèse donne une vision figée du développement urbain, qui ne correspond pas aux informations disponibles. Si l’armature viaire de la ville est effectivement en place au lendemain de la construction du *castrum*, tel n’était pas le cas de l’ensemble du réseau. Le *cardo degli Aurighi*, par exemple, qui structure la croissance de la *regio* III, a été tracé à l’époque augustéenne. Plusieurs édifices furent alors détruits et le parcellaire remanié. Des rues secondaires furent tracées plus tard encore, lors du boom édilitaire du IIe s. ap. J.-C., comme la *via del Serapeo*. Nombre de voies secondaires ont probablement été ouvertes à cette époque, afin de rendre accessible l’ensemble du tissu bâti, alors en pleine mutation.

A l’inverse, des rues furent supprimées, notamment à l’époque tardo antique. Certaines furent rendues impraticables à la suite d’effondrements, comme la *via dei Balconi*, ensevelie sous des gravats, puis transformée en dépotoir. La circulation fut interrompue dans d’autres rues après la construction d’un édifice : l’*Esedra* I, xii, 3, par exemple, fut élevée au débouché de la *Semita dei Cippi* sur le *decumanus*. Ces différents événements contribuèrent à contracter le réseau et à modifier les circulations urbaines. Ce phénomène se rencontre dès l’époque augustéenne à l’intérieur du *castrum*: un édifice public fut construit sur le tronçon méridional du *cardo*, quand le *forum* fut remodelé. Les transformations successives de cette place continuèrent à réduire davantage encore le réseau viaire de ce secteur, au profit de sa monumentalité. La constitution du réseau viaire d’Ostie se fit progressivement après la construction du *castrum*, sans planification globale : ce modèle dynamique s’oppose à celui de R. Mar, statique.

1. Les archéologues retiennent depuis des décennies qu’Ostie subit un rehaussement général des niveaux, entre 1,00 et 2,00 m, sous le règne de Domitien : l’étude du système viaire, qui constitue l’ossature de la forme urbaine, a démontré que cette affirmation est fausse. Les sondages ouverts sous les rues ont révélé qu’elles furent rehaussées à plusieurs reprises. Les niveaux les plus anciens, en terre battue, étaient refaits régulièrement, ce qui contribua à élever progressivement le niveau de circulation. Les rehaussements les plus importants correspondent à l’aménagement des dallages en basalte, dont l’épaisseur oscille entre 50 et 70 cm. Dans les quartiers occidentaux, le rehaussement des rues le plus important varie entre 70 et 130 cm et remonte aux années 110-130 ap. J.-C. Il est contemporain des rehaussements réalisés sur les parcelles voisines lors du boom édilitaire des premières décennies du IIe s. ap. J.-C., qui fit suite à l’ouverture du port de Trajan. La chaussée de dalles en basalte la plus récente du tronçon oriental du *decumanus*, entre le théâtre et la *porta Romana*, remonte pour sa part à l’époque sévérienne, quand l’ensemble de la voirie des quartiers orientaux fut rehaussé. Plus tardivement, sans doute à partir de la première moitié du Ve s. ap. J.-C., des niveaux de circulation en terre battue vinrent recouvrir les dallages plus anciens et les niveaux de la ville s’élevèrent au gré des recharges de la chaussée. Ostie fut rehaussée progressivement, tout au long de son histoire, et chaque secteur connut des dynamiques propres.
2. La rue est le lieu par excellence où le paysage urbain se dessine : l’enchainement spatial et temporel des édifices qui la bordent forme un paysage particulier, modelé en fonction des cycles de croissance de la ville. Par manque de temps, cet aspect n’a pas été abordé exhaustivement, mais seulement esquissé. Le *decumanus*, entre *porta Romana* et *porta Marina*, constitue le cas d’étude le plus intéressant. Le paysage archéologique actuel mêle des édifices relevant de différentes phases, mais la documentation des fouilles anciennes permet de reconstituer à grands traits l’évolution du paysage de cette rue, depuis l’époque tardo-républicaine jusqu’à l’époque tardo-antique. Je n’évoquerai ici qu’un seul élément caractéristique des rues d’Ostie : les portiques situés en façade.

Le *decumanus* était déjà bordé de quelques portiques au Ier s. av. J.-C. et ceux-ci se multiplièrent à partir l’époque augustéenne. Ils appartenaient aux édifices qu’ils devançaient et constituaient une interface entre « le dedans et le dehors » différente de celle constituée par les trottoirs qui flanquaient, par exemple, les rues de Pompéi, où les portiques étaient encore rares en 79 ap. J.-C. Les portiques d’Ostie, en tuf ou en travertin, devançaient aussi bien des rangées de boutiques, des entrepôts que des maisons à *atrium*. Il en fut de même par la suite, quand la ville fut reconstruite au IIe s. Les portiques devinrent alors plus massifs grâce à l’usage de maçonneries de briques et, parfois, beaucoup plus longs, comme le *Portico di Nettuno* (II, iv, 1) ou le *Portico con Fontana a Lucerna* (IV, vii, 1). Au cours de l’antiquité tardive, des portiques en marbre furent élevés le long du tronçon oriental du *decumanus*, afin de le monumentaliser selon le gout de l’époque. Cette monumentalisation contrastait avec l’émergence, à quelques pas de là, de friches urbaines. Cet exemple indique que le paysage urbain d’Ostie ne fut jamais complètement uniforme et qu’il se transforma au fil du temps, selon l’évolution du rôle de la ville vis-à-vis de Rome.

Les archéologues qui se sont interrogés sur l’histoire urbaine d’Ostie ont eu tendance à donner une vision statique du fait urbain. L’étude des rues de cette agglomération, depuis la fondation du *castrum* jusqu’à l’abandon du site, donne une vision dynamique et différenciée de son développement, qui ne se limite pas à une succession de phases indépendantes les unes des autres ou à une juxtaposition d’édifices. Le modèle que je propose permet de penser l’histoire urbaine d’Ostie sur la longue durée et de l’envisager comme un processus continu, dans lequel le contexte morphologique préexistant joue un rôle significatif dans l’élaboration des formes urbaines successives.