

SUR LE CHOIX DE L'IMPLANTATION DE *FORUM JULII*

Camile JULLIAN

Alfred Bertini nous a rappelé l'intérêt d'une étude de Camille Jullian consacrée à l'histoire romaine de Fréjus, et plus particulièrement aux raisons qui ont motivé la création de *Forum Julii*.

Camille Jullian (1859-1933) est l'auteur d'une monumentale *Histoire de la Gaule*, considérée comme la première étude scientifique de la Gaule. Il s'intéressa spécialement à Fréjus et lui consacra deux monographies^{1,2}. Nous reproduisons ci-dessous les pages 8 à 12 de *Fréjus romain*.

Camille Jullian n'a pu connaître l'importance militaire du camp établi dans la périphérie (quartier de Villeneuve), alors en bordure d'une rade-abri qui aurait pu abriter les navires d'Actium, et seulement révélé par des fouilles récentes.³

... Il existait donc, entre le Rhône et les Alpes, une lacune considérable dans le monde latin. C'est en plein dans ce pays, à l'embouchure de l'Argent, que la colonie romaine de Fréjus s'éleva, dans une position merveilleusement adaptée à la politique et aux ambitions de Rome.

Comme station maritime, Fréjus est à l'extrémité de la voie la plus courte qui, des ports militaires de l'Italie, mène aux rivages de la Gaule. On sait que, de l'embouchure du Rhône à la frontière italienne, la côte de la Méditerranée suit deux directions différentes : jusqu'aux îles d'Hyères, les antiques Stéchades, elle va droit de l'ouest à l'est ; au-delà, elle remonte vers le sud-est et conserve cette inclinaison jusqu'à Vintimille. Du Rhône aux Stéchades, le rivage gaulois fait face à l'Afrique ; des Stéchades au Var, c'est l'Italie qu'il regarde. Or, Fréjus se trouve sur la portion du littoral français qui fait vis-à-vis au littoral italien. Et, de plus, il occupe le centre même de cette ligne : de Fréjus à Hyères, comme de Fréjus à Menton, la distance est la même. Enfin, il est bâti au seul endroit de cette longue suite de rivages où les montagnes s'écartent pour faire place à une large vallée ; depuis Marseille jusqu'à Gènes, elles ne cessent pas de suivre le bord de la mer ; elles forment une muraille abrupte et continue, qui ne s'entrouvre qu'à une seule place, celle où l'on fonda Fréjus : là, entre les deux puissants massifs des Maures et de l'Estérel, débouche la plaine de l'Argent, la seule clairière que l'on trouve dans cette épaisse forêt de monts qui couvre le sud-est de la Gaule.

Fréjus est encore mieux situé comme poste terrestre que comme station maritime. Son importance stratégique est considérable sur les routes de mer : elle l'est bien davantage sur les routes de terre ; car la ville commande la grande chaussée militaire par laquelle, en venant d'Italie, on pénètre dans l'intérieur des Gaules.

Après avoir franchi le Var, la voie Aurélienne continuait à longer de près le littoral, dominant la mer des hauteurs escarpées où serpente aujourd'hui la route de la Corniche. Jusqu'à Fréjus, elle pouvait, sans abandonner le rivage, conserver cette direction rectiligne qui était celle des

1 Jullian (C.), *Fréjus romain*, Paris, éd. Ernest Leroux, 1886.

Disponible sur : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k141483j.r=camille+jullian.langFR>

2 Jullian (C.), Les cités de la Gaule, La flotte de Fréjus. In *Annales de la faculté des lettres de Bordeaux*, 8, tome III, 1886, p. 35-41.

3 Goudineau (C.) et Brentchaloff (D.) (sous la dir. de -), *Le camp de la flotte d'Agrippa à Fréjus. Les fouilles du quartier de Villeneuve*, Paris, Éd. Errance, 2009, p. 575 et suivantes.

routes publiques de l'empire et qui assurait aux armées et aux estafettes de Rome cette rapidité de marches et cette sûreté de relations qui est encore pour nous un perpétuel sujet d'étonnement. Mais si, au-delà de Fréjus, on prolonge en droite ligne la voie Aurélienne, on s'éloigne de plus en plus du rivage pour pénétrer dans la plaine de l'Argent. Or, d'autre part, cette vallée commence un des grands chemins historiques, une des plus fortes dépressions de terrain de tout le sud-est de la Gaule, une excellente voie naturelle qui, par les cours de l'Argent, de l'Arc et de la Touloubre et par le désert de la Crau, va, sans jamais dévier de sa direction première, aboutir sur les bords du Rhône, à Arles, le centre du réseau des routes romaines dans la Gaule transalpine. Cette voie avait pour les Italiens un double avantage. D'abord, rectiligne et praticable en toute saison, elle était la vraie continuation de celle du littoral : de Campanie en Gaule, il n'y avait pas de chemin plus court et plus sûr. Puis, elle coupait en deux les populations gauloises de ces contrées, de même qu'elle sépare aujourd'hui la haute et la basse Provence : au sud elle laissait les Salyens, peuplades moitié celtiques, moitié ligures, qui habitaient les monts des Maures ; au nord, elle arrêtaient les Celtes des Alpes, des vallées du Verdon et de la Durance. Aussi a-t-elle joué un rôle capital, non pas seulement dans l'histoire de la Gaule, mais même dans l'histoire romaine. Dès leur arrivée dans le pays, les Latins s'y établissent fortement, en fondant la station d'Aix sur les bords de l'Arc. C'est à l'entrée de cette voie que Marius attend les Cimbres pour leur fermer l'accès de l'Italie. Au temps des dernières guerres civiles, c'est là, dans la vallée de l'Argent, que se décida le sort de la république romaine : là se rencontrèrent les armées de Lépide et de Marc-Antoine, celle-ci, cherchant à gagner la Gaule, celle-là, marchant à la conquête de l'Italie. Les deux rivaux se trouvèrent en présence sur les bords de l'Argent : mais, au lieu de se combattre, ils s'entendirent ; et du pont de l'Argent fut daté le manifeste qui devait être le signal de la chute de la République. Sous l'empire, des soins tout particuliers furent donnés à l'entretien de la voie Aurélienne : ce qui le prouve, c'est que nulle route militaire dans tout le monde romain, pas même en Italie, n'a fourni un aussi grand nombre de bornes milliaires. Rien que dans les environs immédiats de Fréjus, nous n'en trouvons pas moins d'une douzaine, et des époques les plus différentes, depuis le règne d'Auguste et l'an XIII avant notre ère jusqu'au temps des Constantin et des Valentinien. Par places, surtout dans le département des Bouches-du-Rhône, la voie Aurélienne apparaît encore toute entière, avec ses dalles, avec son imperméable béton, avec les ornières tracées par les lourds chariots des Gaulois et les échancrures produites par les fers des chevaux. La tradition a conservé chez les paysans le souvenir de la lointaine origine de ces chaussées extraordinaires.

Les Allemands des bords du Rhin ou du Danube appellent souvent les voies romaines « les chemins du diable » : nos villageois provençaux ont mieux gardé la mémoire de leur passé ; la voie Aurélienne s'appelle chez eux tantôt *lou camin Aoureliau*, tantôt *lou camin Roumieu*, tantôt encore *lou camin ferra*, « le chemin de fer » ; et ce dernier nom, qui date de bien loin et qui rappelle aujourd'hui une chose très différente, est d'autant plus étrange et plus frappant que les chaussées militaires du peuple romain ont amené dans le monde antique une révolution semblable à celle qu'opère sous nos yeux l'extension des chemins de fer.

De Fréjus partait, vers le nord, une autre voie qui eut son importance au temps des guerres soutenues par Auguste contre les nations alpestres. Par la vallée de la Nartubie, elle gagnait Aups, puis Riez, dont les ruines pittoresques rappellent qu'il fut le centre d'un grand peuple gaulois. De Riez, elle rejoignait la Durance, qui formait du côté de l'Occident la bordure des cités alpestres. Cette route était sans contredit la plus courte qui menât du rivage au centre de la région des montagnes ; c'est par elle, je suppose, qu'Auguste a fait venir une partie des troupes destinées à dompter les Alpes. C'est par elle que le lieutenant de Vitellius, Fabius Valens, arrivant de Germanie et s'appêtant à franchir le mont Genève, expédia à Fréjus les détachements chargés de protéger le littoral méditerranéen contre les tentatives des soldats d'Othon.

Fréjus était donc le point d'arrivée des deux routes d'Italie, la route de mer et la voie du rivage. C'était, en outre, le point de départ des deux grandes chaussées qui pénétraient en Gaule, celle qui menait au Rhône, celle qui gagnait les Alpes. C'était, avec Arles, la tête de lignes la plus importante de toute la Gaule Narbonnaise : plus importante à certains égards que la cité du Rhône, à cause du double voisinage de la mer et de l'Italie. Tacite appelle quelque part Fréjus « la clé de la mer » : c'était juste ; mais il aurait pu le nommer avec autant de justesse « la clé des Gaules ».

Certes, on peut critiquer le choix de Fréjus : port détestable, tout y fut à créer pour les Romains. Mais rappelons-nous qu'ils recherchaient fort peu les avantages naturels lorsqu'ils voulaient se donner une station navale. Ravenne et Misène, les deux grands ports militaires de l'Italie, valaient-elles mieux que Fréjus ? Je ne le pense pas. Il y avait, sur les bords de la Méditerranée gauloise, des sites admirables, connus et fréquentés déjà, que les Romains eussent pu mille fois préférer à la plage de Fréjus. Mais Fréjus était, sur mer et sur terre, un point stratégique merveilleux : il fut choisi.

Si les Romains avaient voulu une station navale destinée à protéger le rivage, à pacifier la mer, à menacer les côtes voisines ou opposées, ils n'eussent pu être plus mal inspirés qu'en adoptant Fréjus. Quand Louis XIV chercha un port pour jouer ce rôle, c'est à Toulon qu'il songea. Mais la mission de Fréjus était plutôt sur terre que sur mer : il avait avant tout à surveiller et à civiliser les peuplades qui l'entouraient, à unir la Gaule à l'Italie, à maintenir libres les voies du continent. Ce n'était pas, comme fut Toulon, un port de guerre gaulois sur la Méditerranée, mais un port de guerre romain sur le rivage de la Gaule.

Aussi Fréjus est-il entièrement une création de Rome. Le légitime amour-propre des savants locaux aime à en reculer l'origine bien au-delà de l'ère romaine. Les uns ont cherché à l'embouchure de l'Argent les traces d'une bourgade celtique. Les autres y ont fait débarquer les Grecs : « Fréjus naissant », a dit le bon abbé Girardin, « sur les bords de la mer, entre les mains des Phocéens était semblable à un jeune arbre qui s'élève insensiblement et qui, étendant tous les jours ses branches et ses feuilles, devient toujours plus fort et plus agréable. » Voilà de la poésie, mais sans couleur historique. La vérité est que Fréjus et ses environs n'ont rien encore livré qui ne soit réellement romain. En vain chercherait-on sur les ruines et dans les débris l'influence des Grecs de Marseille. Aucun des noms gravés sur les inscriptions ne trahit non plus une origine celtique. Puis, ni les Gaulois, ni les Phocéens n'auraient eu quelque intérêt à s'établir sur cette plage ouverte et mal défendue. Ce n'est pas la nature, ne l'oublions pas, qui a fait de Fréjus un port de mer.

Fréjus s'appelait en latin *forum Julii*, ou comme dit un géographe du bas empire, *forum divi Julii*, c'est-à-dire « le marché de Jules César ». Ce nom suffit à indiquer, sinon le moment où s'élevèrent les premières habitations, du moins celui où l'État romain reconnut officiellement l'existence de Fréjus : la ville naquit au temps où Jules César gouvernait les Gaules, entre les années 58 et 44 avant notre ère. Comme son nom le montre encore, ce n'était point une cité à l'origine : elle ne formait pas une commune, elle n'avait pas de *res publica* ; c'était une bourgade, un marché, un centre de ravitaillement pour les troupes qui circulaient entre la Gaule et l'Italie.

Auguste fut le véritable créateur de Fréjus. Il le dota d'un port et d'une flotte. Il lui donna la population, le nom, les privilèges d'une colonie. Strabon appela Fréjus « le port du divin Auguste ». Tacite nous apprend qu'il y envoya les vaisseaux conquis à la bataille d'Actium, et, avec eux, toute une élite de marins et les vétérans de la huitième légion. En même temps, il reçut un immense territoire, tous ces pays riches ou pittoresques que couvrent les Maures et l'Estérel et que traverse l'Argent. Sans perdre son nom primitif de « marché de Jules », il échangea la modeste condition de *forum* contre celle de cité et de colonie ; et, comme il avait

pour habitants à la fois des marins et des légionnaires, comme il avait été l'asile des vaisseaux pris dans ce combat d'Actium qui avait rendu la paix à la terre, il eut le droit de porter les trois surnoms glorieux de « colonie de la flotte », de « colonie de la huitième légion », et de « colonie de la paix ». Dès lors, Fréjus devint ce que lui imposait d'être sa double situation sur terre et sur mer, une place militaire et un port de guerre de premier ordre.