

LES
VOIES ROMAINES
DE
L'AFRIQUE DU NORD

TIMBRE

MONSIEUR LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL
DE L'ALGÉRIE

(Direction de l'Intérieur et des Beaux-Arts)

ALGER (Algérie)

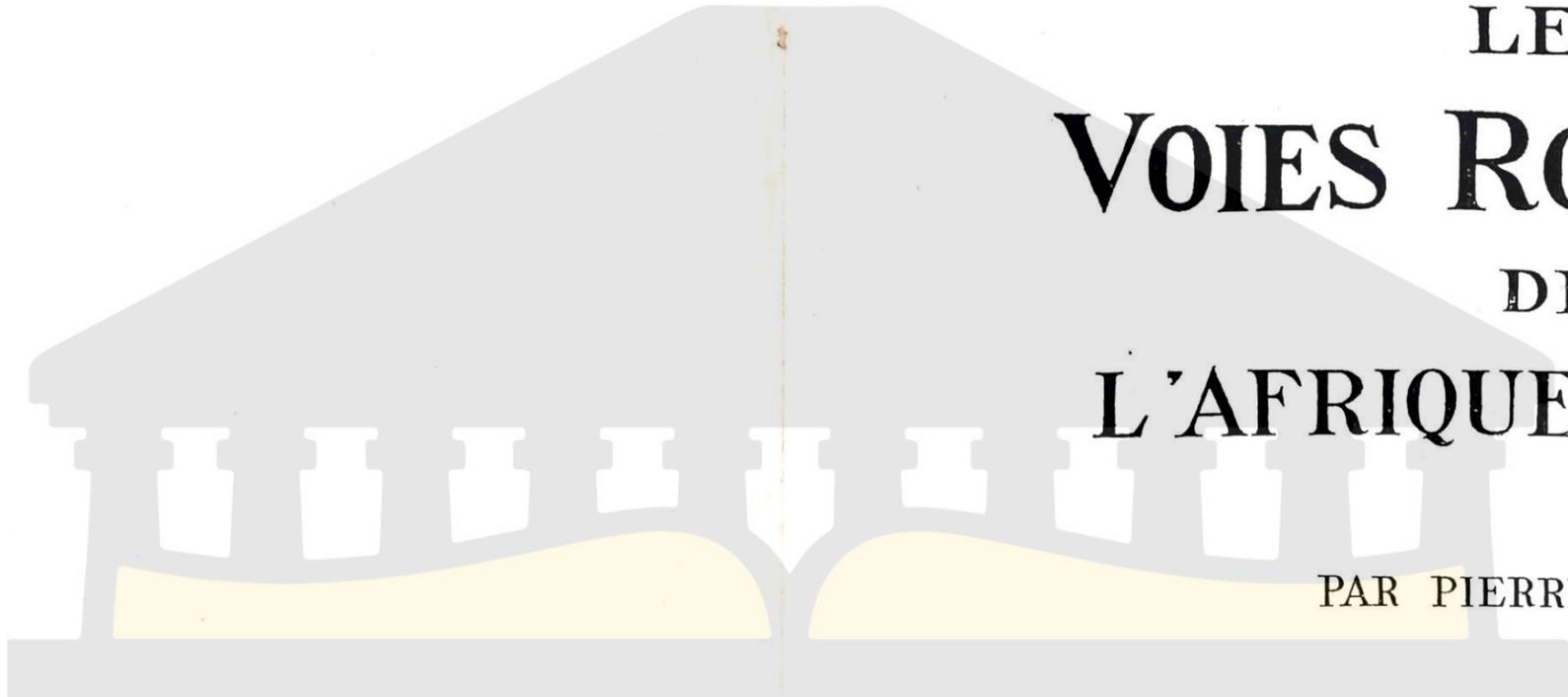
LES
VOIES ROMAINES
DE
L'AFRIQUE DU NORD

De la part de

MONSIEUR ROGER LÉONARD
GOUVERNEUR GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE

WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM

GOUVERNEMENT GENERAL DE L'ALGERIE
DIRECTION DE L'INTERIEUR ET DES BEAUX-ARTS
SERVICE DES ANTIQUITES -- MISSIONS ARCHEOLOGIQUES



LES
VOIES ROMAINES
DE
L'AFRIQUE DU NORD

PAR PIERRE SALAMA

PREFACE DE LOUIS LESCHI
MEMBRE CORRESPONDANT DE L'INSTITUT, DIRECTEUR DES ANTIQUITES DE L'ALGERIE

WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM

IMPRIMERIE OFFICIELLE DU GOUVERNEMENT GENERAL
DE L'ALGERIE
RUE TROLLIER — ALGER

PREFACE

CET OUVRAGE, PUBLIE SUR L'ORDRE DE
— M. ROGER LEONARD —
GOUVERNEUR GENERAL DE L'ALGERIE,
PAR LA DIRECTION DE L'INTERIEUR ET DES
BEAUX-ARTS DU GOUVERNEMENT GENERAL
SERVICE DES ANTIQUITES
(MISSIONS ARCHEOLOGIQUES)
A ETE TIRE EN JUIN 1951 SUR LES PRESSES
— DE L'IMPRIMERIE OFFICIELLE A ALGER —

Ce nouvel ouvrage de la Collection des Missions Archéologiques de la Direction des Antiquités de l'Algérie et la Carte qui l'accompagne sont le fruit d'un travail dont le début remonte à près de dix ans. C'est en 1941, en effet, que M. Pierre SALAMA, étudiant à la Faculté de Droit d'Alger, avait entrepris, en vue d'une thèse de Droit, l'étude des Communications routières dans l'Afrique du Nord, des origines à nos jours. Il n'était guère possible à l'époque d'obtenir une documentation détaillée sur les périodes moderne et contemporaine et M. P. SALAMA s'est tourné, sur mes conseils, vers la période antique qui ne devait occuper primitivement dans son ouvrage qu'une place d'introduction et ne fournir en quelque sorte qu'un terme de comparaison.

Etablir, grâce aux éléments déjà connus, le tracé du réseau routier de l'Afrique du Nord tel fut le projet primitif de l'auteur. Dépouillant les publications archéologiques et, en premier lieu, les Atlas de Tunisie et d'Algérie, se mettant à l'épigraphie latine pour utiliser à l'occasion les données fournies par les bornes milliaires, si nombreuses et si variées dans les provinces Africaines, M. P. SALAMA vit sa tâche interrompue par sa mobilisation en novembre 1942 et son départ aux armées.

Lorsqu'après plusieurs années il put se remettre au travail un fait nouveau devait le stimuler dans son entreprise. Le 17 novembre 1944, l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres mettait au concours pour 1947 l'Inventaire raisonné des milliaires d'Afrique. Malheureusement, les délais de la démobilisation, la nécessité d'une remise en train ne permirent pas à M. SALAMA d'être prêt à temps et le terme fixé arriva sans qu'il y ait eu de concurrent. La partie la plus avancée du travail, se trouvait être, moins l'Inventaire raisonné des milliaires, que la restitution, grâce à ces milliaires et aux données archéologiques, du réseau routier lui-même, en un mot, la Carte des voies romaines de l'Afrique du Nord.

Le 24 septembre 1948, M. SALAMA présentait à l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres une carte au 1/500.000^e, établie par lui d'après le dernier état de nos connaissances et dont le zèle et l'habileté technique du Service Cartographique du Gouvernement Général ont fait une véritable œuvre d'art. Il convient ici de féliciter M. FERRAND, Chef du Service, et surtout MM. PILLON et AGOSTINI qui ont mis tous leurs soins à la parfaite réalisation de ce document. On jugera plus loin du résultat obtenu par leurs efforts.

En présentant cette carte, M. SALAMA l'a accompagnée de considérations qui, résumées dans les Comptes Rendus de l'Académie (1948, p. 395) sont en partie à l'origine du présent livre.

C'est, en effet, le Commentaire de la Carte que veut être son ouvrage : « Les Voies romaines de l'Afrique du Nord ».

On y trouvera tout d'abord un tableau du réseau routier dans le temps et dans l'espace : la chronologie des routes établie essentiellement sur la connaissance des milliaires, quand il en existe, et le tracé du réseau à travers le pays.

En combinant ces deux données, il est possible de suivre sur la carte les progrès de la romanisation, depuis l'établissement de la première rocade militaire officiellement connue (14 ap. J.C.) qui joignait le camp d'Ammaedara (Haïdra) au port de Tacape (Gabès) jusqu'au magnifique épanouissement de l'époque de Sévères qui, d'ailleurs, en Afrique se poursuit jusqu'aux temps de la Tétrarchie et de Constantin.

Pour son enquête, l'auteur a pu mettre à profit certaines trouvailles dues aux nouvelles recherches aériennes et les premiers résultats des travaux qui devaient aboutir à la publication du « Fossatum Africae » (1949) du Colonel Jean BARADEZ.

Dans quelques régions, il faut le reconnaître, le réseau routier est plus dense qu'il ne le paraît sur le document figuré, ou légèrement différent, surtout dans la région du limes qui borde le Sud de la Numidie. Demain, peut-être, d'autres éléments nouveaux seront connus. Mais dans l'ensemble, en raison de l'échelle du document, et autant qu'on peut en juger, avec, déjà, un recul de deux années, les données générales telles que les a établies M. P. SALAMA demeurent valables et la carte apporte le tableau clair et précis de l'œuvre des ingénieurs antiques.

Dans une deuxième partie, c'est l'œuvre technique de ces constructeurs de routes que l'auteur entreprend d'analyser. Ce qui a été fait d'une excellente manière pour d'autres régions du monde romain, notamment pour la Gaule, par M. Albert GRENIER, dans le Tome VI de son précieux Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine, n'avait jamais été tenté jusqu'ici pour l'Afrique du Nord. La seule étude sur la question se trouve dans les dix pages de Stéphane GSELL consacrées aux routes dans les Monuments Antiques de l'Algérie (T. I) parus en 1901.

On tirera du chapitre consacré aux problèmes techniques concernant les voies d'Afrique une vision précise et suffisamment détaillée de ce réseau qui a grandi selon les formules les mieux adaptées aux conditions du sol et du climat, depuis la voie au beau dallage de calcaire ou de grès jusqu'à la simple piste de terre battue, en passant par la route encaillassée comme nos modernes chemins vicinaux. Des rapprochements ingénieux et des comparaisons avec les solutions modernes font mieux ressortir à la fois les ressemblances et les différences entre les deux grandes époques routières de l'Afrique du Nord.

Pour tirer le meilleur parti de la carte, un index était nécessaire. L'auteur a voulu dresser la liste de toutes les localités antiques dont les noms nous étaient connus, donnant en outre dans la mesure où le rapprochement pouvait être fait leur équivalent moderne. Des références aux Atlas archéologiques d'Algérie et de Tunisie permettent de faire le point. C'est là un précieux instrument de travail.

On s'étonnera peut-être du peu de place accordé à l'étude des milliaires, éléments essentiels pourtant de toute étude routière. Leur examen et leur classement feront la matière d'un autre ouvrage, conçu dans l'esprit du sujet mis au concours par l'Académie des Inscriptions, sous la forme d'un Inventaire raisonné et méthodique.

Ce travail, qui a nécessité de la part de M. P. SALAMA de patientes recherches, est presque achevé.

Lorsqu'il paraîtra, un jour prochain il faut l'espérer, la belle carte routière que déjà le présent ouvrage commentait dans ses grandes lignes, recevra par surcroît sa documentation scientifique et, pour ainsi dire, son appareil critique.

Louis LESCHI.

LES VOIES ROMAINES DE L'AFRIQUE DU NORD

AVANT-PROPOS

La publication de cet ouvrage est due à l'initiative de M. Louis LESCHI, Directeur des Antiquités de l'Algérie. Durant plusieurs années nous avons eu le privilège d'être sans cesse, et avec la plus grande bienveillance, guidé et encouragé de ses conseils. Nous lui demandons de trouver ici le témoignage de notre sincère et profonde gratitude.

Sous la Haute autorité de Monsieur le Gouverneur Général de l'Algérie, MM. BERTON et ROLS, Directeur et Sous-Directeur de l'Intérieur et des Beaux-Arts, ont permis aujourd'hui la réalisation définitive de notre entreprise, et c'est au Service Cartographique, sous la direction de M. FERRAND et au Service d'Information et de Documentation de M. FIGIERE que notre carte « Le Réseau routier de l'Afrique romaine » doit sa parution.

L'Académie des Inscriptions et Belles Lettres a bien voulu s'intéresser à nos études, et M. Albert Grenier, membre de l'Institut, Inspecteur des Antiquités d'Algérie, a eu la bonté de consacrer plusieurs heures, lors d'un récent séjour à Alger, à la lecture de notre manuscrit. Nous avons tenu le plus grand compte et tiré profit de ses observations.

Sur le plan technique, de précieux concours nous furent apportés. Le colonel BARADEZ, Directeur de fouilles en Algérie, nous a fait bénéficier, avec une grande affabilité, des résultats de sa nouvelle méthode de recherche aérienne des voies romaines. MM. VILLEVIELLE, Directeur des Travaux publics et des Transports au Gouvernement Général de l'Algérie, et CHAMBLAN, Chef du Service des travaux à cette Direction, nous ont obligeamment initié à la technique moderne des Ponts et Chaussées. Enfin MM. AGOSTINI, SALEM et FOURNIE, dessinateurs-cartographes, guidés par M. PILLON, se sont montrés des interprètes aussi intelligents que scrupuleux dans la reproduction de nos cartes et croquis pour la documentation du présent ouvrage.

Nous tenons à remercier les services de la Direction des Antiquités et Arts de Tunisie, et particulièrement M. et Mme Gilbert-CHARLES-PICARD, pour nous avoir ouvert avec tant d'obligeance l'accès de leurs chantiers archéologiques, et M. Pierre QUONIAM, Conservateur du musée du Bardo, dont les archives photographiques nous ont été fort utiles.

Puissent les pages qui vont suivre ne pas avoir démerité de tant de bienveillance et d'amitié.

INTRODUCTION

DECOUVERTE ET RESTITUTION DU RESEAU ROUTIER

No 435

J. VIDAL-MÉGRET
EXPERT
près
les Douanes Françaises
le Tribunal
de Grande Instance
de la Seine
et la
Cour d'Appel de Paris
154, Boul. Malesherbes
PARIS XVII^e
227-00-69

L'importance des voies de communication dans un pays comme l'Afrique du Nord apparaît à la lumière des événements historiques qui s'y déroulèrent. Puisque depuis une haute antiquité le territoire de la Berbérie a été soumis à de multiples invasions qui s'y répandirent avec une relative facilité, on doit penser que le pays n'était pas foncièrement impénétrable.

Les Phéniciens, navigateurs plus que terriens, se limitèrent, sauf en Tunisie, à des installations sur le littoral, comme plus tard et dans une moindre mesure, les Espagnols et les Portugais. Les Vandales, les Byzantins et les Turcs ne purent ou ne voulurent pas l'occuper en totalité, mais les Romains, les Arabes puis les Français s'établirent très avant dans l'intérieur des terres. Dans quelle mesure les communications facilitèrent-elles leur établissement et le maintien de leur puissance ? C'est là, une question dont l'étude peut permettre d'examiner sous un jour nouveau les problèmes historiques des occupations successives de la Berbérie.

Or, l'antiquité romaine, par l'importance et la multiplicité des solutions qu'elle apporta dans ce domaine, se révèle comme particulièrement instructive. Les Romains donnèrent au pays une physionomie telle que, bien souvent, de nos jours, nous devons recourir à leurs enseignements pour guider nos réalisations pratiques dans l'Afrique du Nord. Une carte du territoire colonisé par les Romains peut donc susciter autant d'intérêt chez l'archéologue que chez l'économiste ou l'administrateur.

Si l'on tient grand compte aujourd'hui des solutions antiques en matière d'hydraulique agricole par exemple, il n'échappera à personne non plus que le réseau de ces voies romaines qui vivifièrent le pays autrefois puisse encore offrir d'utiles suggestions.

Mais une remarque préliminaire s'impose. A l'époque romaine, les limites de l'occupation territoriale de la Berbérie étaient assez particulières. Les provinces latines d'Afrique comprenaient bien la majeure partie de nos territoires de la Tunisie et de l'Algérie du Nord, mais s'étendaient également sur le Maroc septentrional d'une part (Maurétanie Tingitane) et d'autre part sur la Tripolitaine, séparée de la province de Cyrénaïque par une frontière qui s'est perpétuée jusqu'à nos jours au fond du golfe de la grande Syrte.

Le manque de place nous a fait sacrifier sur notre carte ces deux éléments Est et Ouest de l'ancienne « Afrique ».

Doit-on le regretter ?

Avec ses petites maisons à toits pointus, symboles des colonies romaines, ses constructions carrées entourant un bassin, emblèmes des stations thermales, la représentation schématique de ses montagnes ou de ses fleuves, la Table de Peutinger présente apparemment tant de pittoresque qu'on se plairait à y retrouver la naïveté malhabile de quelque « primitif » de notre Âge. Mais, à voir les choses de plus près, l'archéologue peut y puiser matière à ses recherches.

Il va sans dire que cette mappemonde passée au laminoir est une outrageante interprétation des réalités géographiques. Comme c'est une carte routière, étirée en longueur pour pouvoir être roulée en « volumen », la dimension des mers importe peu, et la Méditerranée devient un ruban percé d'îles. Mais aussi, parce que c'est une carte routière, sa grande préoccupation consiste à mesurer en milles romains, sans aucun souci de l'échelle, d'ailleurs, les différentes étapes des itinéraires indiqués. Or, c'est là l'élément important pour un prospecteur de voies romaines. La TABLE peut donc à priori servir de base aux localisations archéologiques de l'Afrique romaine (9).

On lui associe généralement, sans parler d'une méchante compilation médiévale appelée « Cosmographie du Géographe de RAVENNE », un important document, l'ITINERAIRE D'ANTONIN, qui, suivant le même principe mais sans illustration cartographique, fournit une collection d'itinéraires également mesurés en milles (10).

Mais l'optimisme fondé sur l'utilisation historique de ces ITINERAIRES ANCIENS est singulièrement tempéré par le fait que l'on ne connaît ni leur date ni le critère qui en détermina la composition. La province d'Afrique qu'ils nous présentent ne semble pas être postérieure aux premières années du III^e siècle de notre ère ; mais surtout il ne faut pas perdre de vue que ces documents n'ont pas la prétention de décrire la situation d'ensemble du réseau routier à l'époque de leur rédaction. Ils ne sont qu'un choix de routes, ou plutôt un choix d'itinéraires, de circuits, combinés dans une certaine intention. C'est précisément le but poursuivi par les auteurs qui nous échappe presque totalement.

On peut suggérer que la TABLE DE PEUTINGER a des visées d'ordre militaire et l'ITINERAIRE D'ANTONIN d'ordre à la fois économique et administratif, mais ce ne sont encore là que des hypothèses (11).

Sans parler des erreurs de distances ou des omissions qui émaillent les textes, leur plus grave défaut vient de ce que, par suite de leurs préférences, une partie considérable du réseau a été laissée dans l'ombre. Indépendamment de la destruction d'un fragment de la Table de Peutinger qui nous prive de la Maurétanie Césarienne à l'Ouest de RUSUCCURU (Dellys), le docu-

(9) Mais on ne doit point y chercher des orientations géographiques précises. Sur le fragment de la TABLE, donné en regard du réseau routier de l'Afrique romaine sur notre carte, il est curieux de constater, dans la région de SALDAE (Bougie), avec quelle exactitude l'oued Sahel-Soummam était représenté, mais aussi avec quelle fantaisie on avait déplacé vers l'Ouest les villes de SITIFIS et de CUICUL. Mais sans doute avons-nous le tort d'examiner ce document avec une optique moderne. La TABLE DE PEUTINGER est certainement moins « stupide » qu'on a bien voulu le croire, et l'ordonnement des localités sur la carte répondait peut-être à un sens de marche qui avait servi à son établissement.

(10) GRENIER : « Manuel... » pp. 133-139.

(11) La théorie la plus intéressante considère l'ITINERAIRE D'ANTONIN comme un recueil de MANSIONES, c'est-à-dire de greniers destinés à recueillir les approvisionnements servant à payer en nature les militaires et fonctionnaires.

D. VAN BERCHEM : « L'annonne militaire dans l'Empire romain » (Mémoires des antiquaires de France, 1937, pp. 166-180).

ment s'est désintéressé de villes considérables comme THUGGA, MACTARIS, CILLIUM ou SUTETULA, carrefours routiers de grande importance dès le début de l'Empire.

Quant à l'Itinéraire d'Antonin, sauf dans la province de TRIPOLITAINE, il ne souffle mot des frontières de l'Afrique, si riches de voies militaires.

Aussi tout travail de reconstitution du réseau routier qui se fonderait uniquement sur les données de ces textes serait-il singulièrement incomplet. Les ITINERAIRES ANCIENS sont des documents à utiliser avec une grande prudence. On doit compter sur eux, mais dépasser leur cadre.

Tel sera le rôle de l'archéologie.

LA RECHERCHE ARCHEOLOGIQUE, née surtout de la conquête française, prit dès la fin du XIX^e siècle une extraordinaire ampleur (12). On se disait, en somme, que pour avoir une juste idée des voies romaines, mieux valait les rechercher soi-même sur le terrain.

Mais, sauf quelques exceptions comme la grande route de CARTHAGE à THEVESTE ou celle de CIRTÀ à RUSICADE, épargnées par le temps et, çà et là, des débris de peu d'importance trop souvent confondus avec les vestiges de l'ancien fossé protecteur des frontières d'Afrique, le réseau routier avait laissé de rares traces apparentes. En revanche il en subsistait dans bien des cas un témoignage irrécusable, les inscriptions :

Par bonheur, les Romains jalonnaient leurs voies de bornes échelonnées de mille en mille — soit tous les 1.480 m. — (1). Ces **bornes milliaires**, de forme et dimensions diverses suivant l'époque de leur établissement, ou les régions traversées (**PL. I**), ont été découvertes en nombre imposant dans ce pays où la civilisation dolente de l'ère musulmane avait laissé survivre un patrimoine antique prodigieux. C'est par près de 2.000 qu'il faut dénombrer leur présence, et l'Inventaire qu'on en a dressé paraît une source propre à enrichir à la fois l'Épigraphie et l'Histoire politique et économique de l'Afrique ancienne.

Dans son type idéal, un milliaire énumère aussi bien le nom de l'empereur sous le règne duquel il fut posé — et par les titres du souverain on peut aisément déterminer la date de cet événement — que la distance de la ville dont il est éloigné, et même les circonstances qui lui ont valu son érection.

Mais en pratique, les conditions ne sont pas toujours si avantageuses. Pour tant de milliaires explicites et parfaitement datables, combien d'autres se réfugient dans un laconisme embarrassant ! Parfois même on n'y voit figurer qu'un vague nom, plus ou moins fautif, d'empereur dont on a voulu honorer les mérites. Car c'est cela surtout que représente un milliaire : il peut bien être une inscription commémorative de quelque travail routier, construction ou réparation, mais

(12) On consultera sur la question l'article de M. LESCHI « La Recherche archéologique en Algérie » publié dans les « Documents Algériens » Service d'Information du Cabinet du Gouverneur Général de l'Algérie. Série culturelle n° 2, 1^{er} avril 1946.

(13) Un mille spécial, d'une longueur de 1.625 m., fut employé sur la route d'Haïdra à Gabès, construite en l'an 14 de notre ère, ainsi que sur le début de la voie, probablement contemporaine, d'El Hamma de Gabès (AQUAE TACAPITANAE) vers l'Ouest (plus tard TURRIS TAMALLANI). Cf. Bull. du Comité, 1905 p. 66.

Ce sont là les seules exceptions connues à la longueur habituelle du mille. Sur la première de ces deux voies, cette mesure particulière fut conservée pendant toute la durée de l'occupation romaine.

il demeure en premier lieu un monument élevé à la gloire des Césars. Il faut y voir, dans la plupart des cas, un témoignage de cette avidité des Romains à dresser des pierres et graver des hommages. Et d'ailleurs, on connaît assez mal le critère qui déterminait ce peuple à ériger des bornes sur certaines voies, au préjudice de beaucoup d'autres, en délaissant parfois d'immenses régions.

Quoi qu'il en soit, l'Inventaire des milliaires, fondé sur les résultats des découvertes archéologiques recueillis au « Corpus inscriptionum latinarum » de l'Académie de Berlin (1863-1942), aux « Inscriptions latines d'Algérie » de St. GSELL (1^{er} volume 1922), aux « Inscriptions latines d'Afrique » de R. CAGNAT, A. MERLIN, L. CHATELAIN (1923), aux « Inscriptions latines de la Tunisie » de A. MERLIN (1944), aux « Inscriptions of Roman Tripolitania » (en préparation), ou encore épars dans des publications spécialisées comme le « Bulletin archéologique du Comité des travaux historiques et scientifiques » du Ministère de l'Education Nationale, les « Comptes rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres », la « Revue Africaine », etc... représente un document de base indispensable et relativement sûr pour la reconstitution du réseau routier de l'Afrique romaine.

Mais cela n'est pas suffisant : il faut combler les lacunes des voies non jalonnées de bornes, qui sont, nous l'avons dit, infiniment nombreuses. On peut encore ici avoir recours aux inscriptions — certaines d'entre elles, de caractère financier ou honorifique, impliquant l'existence de relations routières entre les villes qu'elles énumèrent — ou bien se contenter de la présence de vestiges, les alignements de ruines étant généralement l'indice certain d'un passage de route.

Cette œuvre de recherche est, comme on le voit, déjà considérable, et pour s'en persuader il n'est que d'ouvrir, au moins pour l'Algérie, le monumental « Atlas Archéologique » de Stéphane GSELL (Alger 1912) où sont consignés les résultats, complets à l'époque, de la méthode classique de prospection au sol.

On a fait mieux depuis. Les progrès techniques du XX^e siècle ont tout naturellement conduit l'aviation vers une mission archéologique. Expérimentée pour la première fois en Roumanie pendant le conflit mondial de 1914-1918 par Th. Wiegand pour l'exploration du LIMES romain de la Dobroudja, puis par la Royal Air Force en Angleterre dès 1922, transposée par le R.P. Poidebard sur le LIMES syrien, importée ensuite en Allemagne, la reconnaissance aérienne a fait son apparition en Algérie dans les dernières années qui précèdent la guerre de 1939. Elle a trouvé aujourd'hui son historien en la personne du Colonel Jean Baradez dont l'ouvrage récent « FOSSATUM AFRICAE » est une éclatante démonstration des qualités de la nouvelle méthode.

Le repérage par avion sera susceptible, dans les années qui viendront, d'apporter, sinon des modifications profondes, du moins des adjonctions de poids au réseau routier actuellement connu. Et pour commencer, au centre de notre carte établie suivant les procédés classiques, la région qui entoure Biskra est due aux connaissances nouvellement acquises et obligamment communiquées dès 1947 par le Colonel Baradez.

Ainsi apparaît l'exploration archéologique de l'Afrique romaine, ingénieux brassage de matériaux venus de toutes parts et qui concourent à l'édification d'un ensemble homogène.

Mais la carte qui en a été déduite souffre parfois d'un manque de synchronisation des données historiques. Obligée de se référer à une longue période qui va du I^{er} au V^e siècle de notre ère, elle s'efforce de faire état de toutes les connaissances archéologiques que l'on a pu acquérir sur cette période, sans pouvoir en distinguer, sauf pour les frontières, les modifications successives. Ainsi, à l'époque où fut établi au Nord-Ouest de Biskra le CENTENARIUM AQUA VIVA (année 303), le CASTELLUM DIMMIDI qui s'élevait près de Messad au Nord-Est de Laghouat avait été abandonné depuis plus de 60 ans (238). Dans la vallée de l'oued Soummam près de Bougie, le château de PETRA est une fondation du IV^e siècle de notre ère alors que la ville voisine de TUBUSUCTU existait depuis le début du règne d'Auguste, vers 25 av. J.C. Ces anomalies sont nombreuses, mais inévitables. L'anachronisme est la rançon de la cartographie historique dès que celle-ci se réfère à une période de longue durée.

Quoi qu'il en soit, la synthèse routière établie sur la carte de l'Afrique romaine possède en soi la réponse à des problèmes divers et fort importants, problèmes d'ordre géographique, militaire, économique, religieux, etc... Sans pouvoir les examiner, comme il se devrait, dans le cadre de cette brève étude, nous dirons comment les voies romaines de l'Afrique du Nord ont pris naissance dans le temps et comment elles s'ordonnaient dans l'espace. Une partie technique succèdera donc à un exposé historique.

PREMIERE PARTIE

LE RESEAU ROUTIER DANS SON CADRE HISTORIQUE

La construction d'un réseau routier dans un pays en voie d'annexion est étroitement liée aux progrès de la conquête et de la pacification. Or, s'agissant de l'Afrique du Nord, il est difficile de parler de « conquête » dans la mesure où cette expression peut désigner une opération militaire rapidement menée. Les légions de CESAR avaient « conquis » la Gaule, si vaste, en moins de huit ans. POMPEE et son armée traversèrent l'Asie Mineure avec une prodigieuse rapidité.

Rien de tel ne se produisit ici. Dès le III^e siècle av. J.-C., au temps des deux premières guerres puniques, les troupes romaines avaient pris contact avec le sol africain sur une assez grande étendue ; mais elles n'y furent jamais à leur aise. Même après la prise de Carthage en 146 av. J.-C., il fallut 100 ans pour s'organiser à CIRTA (Constantine) puis 150 ans pour s'établir à Sétif ou sur les plateaux de Lambèse.

La colonisation militaire installée à OPPIDUM NOVUM (Duperré) ne mit pas moins d'un demi-siècle à aborder la région d'Oran, reliée cependant par une route naturelle si facile que les armées françaises effectuèrent le même trajet en quelques jours et n'en furent plus jamais chassées.

Mieux encore, à l'époque où TRAJAN, par une offensive gigantesque enlevait la Mésopotamie et allait s'embarquer sur le golfe Persique, on n'avait pas atteint en Algérie les hautes plaines de Mascara et de Tiaret, accessibles s'il en fut. Des Empires tremblaient à 4.000 kms de Rome, et les quelques tribus de l'Ouarsenis à 4 jours seulement, avaient toute liberté de brigandage !

Une telle lenteur dans la pénétration latine en Afrique du Nord est assez surprenante. Le prestige romain n'en sort pas grandi ; mais peut-être faut-il attribuer ce phénomène à des causes particulières au pays lui-même.

Sans doute les influences politiques imposèrent dans l'orientation des conquêtes romaines un choix décisif et le Monde Oriental, par sa prodigieuse richesse, était de nature à stimuler, mieux que nul autre territoire, les ambitions de la ROME républicaine.

Mais cela n'explique pas tout. Lorsque l'on fait l'inventaire des annexions romaines de la République ou du début de l'Empire, on est saisi par l'état d'infériorité de la Berbérie sous le rapport de la civilisation matérielle. Le pays était riche en soi, on le savait, mais il était insuf-

OCTAVE-AUGUSTE (27 av. J.C.-14 ap. J.C.) en donnant ainsi ce vaste territoire, compris entre l'Oued el Kébir et l'Océan Atlantique et dont la capitale se trouvait à IOL (Cherchel) à un souverain acquis à la cause latine, y avait préalablement déposé le germe de la traditionnelle et future annexion. Si l'on excepte le Maroc, six colonies de vétérans romains naquirent en Maurétanie entre les années 33 et 25 av. J.C. Ce furent, suivant la formule des enclaves côtières, les cités d'IGILGILI (Djidjelli), SALDAE (Bougie), RUSAZUS (Azeffoun), RUSGUNIAE (Cap Matifou), GU NUGU (Sidi Brahim) et CARTENNAS (Ténès), et trois enclaves intérieures : TUBUSUCTU (Tiklat), glissée entre les deux Kabylies, AQUAE (Hammam Righa) et ZUCCHABAR (Miliana) commandant les deux seules relations possibles d'un souverain résidant à Cherchel avec l'intérieur de son royaume.

Que ces enclaves cherchassent dès leur naissance à se donner de l'air, voilà qui n'est pas douteux ; et les voies d'accès facilitèrent sans doute leur accroissement.

Le fait est que lorsque CALIGULA convia aux fêtes de Lyon le jeune roi PTOLEMEE, fils de JUBA, et l'y fit mettre à mort, s'emparant ainsi d'un magnifique héritage territorial, le pays avait gagné des titres à entrer dans l'orbite romaine (40 ap. J.C.). On l'appellera désormais la MAURETANIE CESARIENNE.

Mais qui dit annexion ne dit pas nécessairement occupation totale et immédiate d'une province. Dans l'AFRICA, la progression des colons d'AUGUSTE paraît avoir divergé, dans le sillage des troupes, depuis CARTHAGE vers le littoral de la NUMIDIE par la colonie de SIMITTU (Chemtou), vers CIRTA-l'Ancienne par CIRTA-la Neuve établie à SICCA (Le Kef), et peut-être surtout vers le Sud-Ouest de la vieille province en direction générale des confins numidiens par les étapes d'UTHINA (Oudna), THUBURBO MAJUS (Hr. Kasbat), ASSURAS (Zanfou) et Ellès. A chacune d'elles un souvenir d'AUGUSTE reste attaché. La vallée de l'Oued Miliane aurait donc, selon nous, joué pour la première fois le rôle de trait d'union de la Capitale avec l'échelon avancé de l'armée, dévolu plus tard à la célèbre route de CARTHAGE à THEVESTE.

Car ce fut bien dès cette époque vers une reconnaissance et une protection des confins, que l'on s'orienta. Au retour d'une expédition lointaine au Fezzan, siège du puissant royaume des GARAMANTES, le général romain CORNELIUS BALBUS conquiert, peut-être, un certain nombre de localités indigènes dans la région environnant Biskra (20-19 av. J.-C.). Un peu plus tard, en l'an 6 de notre ère, c'est du côté de Gabès et de la Tripolitaine qu'il fallut réprimer un soulèvement des GETULES.

Ces deux directions d'où venait le danger, Sud-Ouest et Sud-Est, sont fort intéressantes. Elles expliquent la nécessité pour les Romains de balayer un front continu entre les Monts du Zab et le golfe de la Petite Syrte, et, par là même justifient la naissance d'une voie militaire de rocade, la première que les milliaires nous font connaître officiellement et qui, partant du camp de la Troisième Légion à AMMAEDARA (Haïdra) ou à THALA (Thala), s'en allait par CAPSA (Gafsa) aboutir au port de TACAPES (Gabès).

Cela se passait à la fin du règne d'AUGUSTE : En l'an 14 ap. J.C., à l'avènement de l'empereur TIBERE, le proconsul d'Afrique ASPRENAS, achevait ce puissant ouvrage sur une longueur de 300 kms.

Peut-être fut-ce là le signal de l'insurrection, connue dans ses moindres détails par TACITE, de la tribu berbère des MUSULAMES qui, se voyant dépossédée des terres que la nouvelle route traversait, se souleva sous la conduite du Numide TACFARINAS et tint pendant huit ans la III^e légion en échec (17-24 ap. J.-C.). On pourrait y voir un réflexe premier des populations indigènes à l'égard de la pénétration colonisatrice, routière notamment, qui s'opérait avec les Romains. Néanmoins, l'expansion n'en fut pas ralentie et pendant les années 29-30, toujours sous le principat de TIBERE, on poursuivit de vastes opérations d'arpentage de part et d'autre du chott El Fedjedj. Nous verrons comment de tels travaux sont liés à la construction de routes et à l'occupation du pays par des sédentaires.

La politique de Gaius Caesar dit CALIGULA (37-41) ne se départit point de ces principes. Si la suppression du royaume de MAURETANIE en fut l'événement majeur, la province d'Afrique lui dut une réorganisation administrative de grande portée. Le gouverneur ou PROCONSUL perdit en effet ses attributions militaires au profit d'un LEGAT impérial relevant directement du prince et auquel fut attribuée une zone stratégique chargée de couvrir à l'Ouest et au Sud la province elle-même. Ainsi l'orientation des futures avances était tracée. Il fallait s'attendre à voir les Romains reculer sans cesse leurs horizons et viser à raccorder un jour leurs possessions de l'Est à celles du Couchant pour réaliser enfin la jonction routière des territoires d'AFRIQUE et de MAURETANIE.

Les événements, cependant, ne furent pas aussi rapides, et il semble bien que, durant son règne, CLAUDE (41-54) s'occupa de réprimer surtout de graves révoltes indigènes, posant habituellement certains jalons, et que la haute sollicitude d'un NERON pour les provinces d'Afrique se traduisit en fait par la dépossession de quelques propriétaires trop enrichis (54-68).

Il faut attendre l'avènement à l'Empire de la dynastie Flavienne pour voir l'expansion réaliser tout d'un coup de brillants succès.

VESPASIEN (69-79) et ses fils TITUS (79-81) et DOMITIEN (81-96) furent à ce titre les premiers grands fondateurs du réseau routier (14).

On établit d'abord le quartier général de la Troisième Légion à THEVESTE, base de départ d'opérations ultérieures (vers l'an 75), cependant que le nouveau camp lançait immédiatement des voies militaires sur CARTHAGE, vers THELEPTE pour rejoindre la route de TIBERE, mais aussi en direction d'HIPPO REGIUS (Bône), reliant ainsi pour la première fois un centre légionnaire à la côte septentrionale de la province (76). Enfin, innovation remarquable, une antenne fut détachée au Nord de l'Aurès et par AQUAE CAESARIS (Youks-les-Bains), VAZAIVI (Aïn Zoui), AQUAE FLAVIANAE (Hr. el Hammam), LAMBAFUNDI (Hr. Touchine) et LAMBAESE, se porta, semble-t-il aussi loin que LAMASBA (Hr. Mérouana) et ZARAI (Zraïa) d'où l'on pensait ten-

(14) C'est à cette époque que se placent également deux expéditions sahariennes de grand style. Conduits par SEPTIMIUS FLACCUS et JULIUS MATERNUS, les Romains reconnurent des pistes caravanières entre la Tripolitaine et le Soudan. Cf. PTOLEMEE : « Géographie », I, 8, 4.

dre la main à la garnison maurétanienne d'AUZIA (Aumale). On voulait de la sorte enfermer la province et l'isoler des couloirs d'invasion méridionaux.

Peut-être est-ce là cette protection nécessaire qui permit à l'empereur NERVA (96-98) de romaniser plus avant l'intérieur du territoire en fondant la colonie de SITIFIS (Sétif) et peut-être celle de CUICUL (Djémila), si toutefois cette dernière n'est pas un établissement plus ancien.

Il est indéniable, en tout cas, que les ANTONINS durent beaucoup aux FLAVIENS.

TRAJAN (98-117) accepte à ses débuts la ligne Flavienne du Nord de l'Aurès en fortifiant les points d'appui : la colonie de THAMUGADI (Timgad) voit le jour la première (100), conséquence probable d'une présence de la légion à LAMBAESE. Cinq ans plus tard cet empereur guerrier donne l'ordre de jeter un nouveau boulevard militaire sur la lisière méridionale des Nemencha et de l'Aurès : le fort d'AD MAJORES (Besseriani) et la route stratégique menant vers THABUDEOS sont alors solidement établis. Branches Nord et Sud de ce vaste dispositif ont dû se souder quelque part, peut-être dans la vallée de l'Oued El Kantara en un point que les découvertes archéologiques n'ont pas encore révélé.

La même année (105) voit l'organisation stratégique et routière du secteur de CAPSA, TUSUROS (Tozeur) et TAMALLENI (Telmene), de sorte que dès cette époque on peut parler de communications sans hiatus entre LAMBAESE et TACAPES, aussi bien par THEVESTE, THELEPTE et CAPSA, que par la voie plus méridionale de THABUDEOS, AD MAJORES, TUSUROS et le Sud du Chott el Fedjedj. Œuvre considérable, en vérité, complétée par une organisation du réseau de la Tunisie centrale et par un bond singulier de l'occupation romaine en MAURETANIE qui, prenant son départ à OPPIDUM NOVUM, vieille colonie de CLAUDE, parvient à l'embouchure de la Tafna (112).

La politique offensive de TRAJAN n'a pas été comme en Orient annihilée par les conceptions temporisatrices de son successeur HADRIEN (117-138). Au cours de deux voyages qu'il entreprit personnellement en Afrique, ce prince colonisateur insuffla au pays un dynamisme tel que les découvertes archéologiques nous révèlent chaque jour davantage l'importance de son rôle. Dès 122, le camp de RAPIDUM (Sour Djouab) et ses voies d'accès réalisent une jonction routière solide entre la MAURETANIE et les provinces orientales. En 126, l'occupation de GEMELLAE (El Kasbat) fixe désormais les points d'appui du LIMES, organisation des frontières de NUMIDIE. En 128, enfin, le grand camp permanent de la Légion romaine est inauguré à LAMBAESE. Il ne s'en éloignera plus jamais. Telles sont les trois assises du dispositif stratégique d'HADRIEN, en fonction des plus récentes découvertes, et sous réserve d'éventuelles révélations.

Concurremment se développait un réseau routier d'importance grandissante à travers toute l'étendue des possessions d'Afrique : la MAURETANIE se couvrait de routes, SITIFIS trouvait des débouchés plus faciles vers SALDAE et IGILGILI, SIMITTU pouvait envoyer directement ses marbres au port de THABRACA (Tabarka), et réalisation plus spectaculaire encore, l'empereur faisait empierrier sur tout son parcours la vieille route impériale de CARTHAGO à THEVESTE (123).

Des résultats aussi encourageants ne restèrent pas non plus sans lendemain ; mais sous les successeurs d'HADRIEN, la situation générale du territoire fut beaucoup moins favorable à une

activité de constructions routières. De graves révoltes assombrirent le règne d'ANTONIN le Pieux (135-161) qui vit surtout l'ouverture d'une route acrobatique, commémorée par une inscription célèbre (PL II) à travers les défilés de l'Oued el Abiod dans l'Aurès (145) et quelques travaux de réparations entre CIRTA et HIPPO REGIUS, et plus à l'Ouest vers RAPIDUM.

Une antenne audacieusement lancée sur Medjedel, près de Bou Saâda, en l'an 149 annonce déjà le grand raid entrepris jusqu'à l'Oued Aguenab, aux environs de Géryville, par les légionnaires de MARC AURELE, souverain qui cependant n'a laissé aucun nom dans l'histoire des routes africaines (161-180).

Un regain d'activité apparaît néanmoins sous COMMODE (180-192) principalement pour la défense des frontières d'un bout à l'autre du territoire, car, pendant que la voie militaire de Maurétanie et les confins numidiens s'enrichissent de nouveaux forts, apparaît à BEZEREOS (Sidi Mohamed ben Aïssa), à TISAVAR (Ksar Rhélane), peut-être aussi à Ras Oued el Ghordab, l'amorce de ce LIMES de TRIPOLITAINE que TRAJAN avait sans doute prévu et qui sera bientôt l'œuvre des SEVERES.

Or, depuis quelques temps l'Empire souffrait. Les ANTONINS s'étaient usés dans des conflits européens et asiatiques interminables et sanglants. Après le meurtre de COMMODE, la guerre civile et les rivalités dynastiques font rage, suscitées par les prétoriens assez cupides pour proposer de vendre le trône au plus offrant. Un PERTINAX, trop vertueux, ne peut durer plus de trois mois (193). L'avenir appartient en définitive au plus habile des compétiteurs, l'énergique SEPTIME SEVERE (193-211) qui juge le moment favorable à une réorganisation générale du Monde romain. Et ce n'est pas un simple hasard si le nouveau souverain, originaire de LEPTIS MAGNA, importante cité maritime de TRIPOLITAINE, et qui, récemment encore, assistait le proconsul d'Afrique dans ses fonctions, va s'intéresser particulièrement à la prospérité de sa province natale où le problème de la consolidation des frontières se pose avec acuité.

Les événements sont, dès lors, prodigieusement rapides. En quelque dix ans, de toutes parts, à l'intérieur, sur les frontières, au milieu des sables, surgissent garnisons, routes, cultures, œuvres d'art :

Voici le LIMES de TRIPOLITAINE et la ligne de ses écueils à Bou Njem, à Bir Tarsin, à Si Aoun, cependant que tout là-bas, en proue, la forteresse de CIDAMUS (Rhadamès) garde les clefs de l'Afrique noire.

A l'Ouest, c'est la nouvelle frontière de NUMIDIE que l'on rejoint peut-être par le Souf et l'Oued Rhir. Sa témérité l'a conduite aux environs de Laghouat où apparaît le puissant CASTEL-LUM DIMMIDI (Demmed près de Messad), contemporain des bastions de TRIPOLITAINE.

Dans la MAURETANIE, l'assaut n'est pas moins brutal ; à la limite de la zone steppique, un boulevard militaire lancé « en couverture » d'où son nom de PRAETENTURA, et servant probablement de voie de rocade à un LIMES encore mal connu, relie en son long parcours, un réseau de fortins échelonnés d'ARAS (Tarmount) à la riante cité de POMARIA (Tlemcen). Peut-être même ne s'en tient-il pas là et songe-t-il à gagner à grandes enjambées le littoral de l'Atlantique.

Dans cette fièvre constructive, les millicaires sont généreux; nous assistons à une grande activité routière sur tout le territoire de la CESARIENNE: le long de l'interminable route côtière, à SITIFIS et dans le Hodna, au cœur des régions montagneuses d'Aumale et de Médéa.

Le règne du fils aîné de SEPTIME SEVERE, CARACALLA (211-217) a été particulièrement important pour l'Afrique.

Il semble bien, en effet, que, les frontières une fois verrouillées, l'œuvre impériale ait consisté surtout dans la mise en valeur de l'arrière-pays. A voir l'abondance des millicaires qui jalonnent d'innombrables itinéraires, les plus audacieux comme les plus classiques, on admire le crédit que le pouvoir central de cette époque accordait à la question routière, source de paix et de profit. Parvenue à maturité, la Voie Romaine a gagné la partie. Jamais on ne l'estimera davantage.

Le successeur éphémère de CARACALLA, quoique de basse extraction et retenu pendant tout son règne sur le champ de bataille oriental de l'empire, témoignera encore d'une affection spéciale pour l'Afrique. C'est MACRIN, un enfant de CAESAREA (217-218). Sa disparition rapide ne suspend guère pour autant la continuité de l'œuvre routière, car son gouverneur de MAURETANIE reste en fonctions au cours de deux règnes postérieurs et conduit à son terme le programme entrepris.

SEVERE ALEXANDRE (222-235) apportera peut-être encore quelques adjonctions aux routes occidentales; il n'en aura plus à couvrir en NUMIDIE ni en AFRIQUE.

Tel était le bilan de l'œuvre romaine en 235.

Cette date célèbre, marquée par l'assassinat du dernier empereur de la dynastie Sévérienne, ouvre pour l'Empire une ère de misères et de catastrophes, où l'instabilité du pouvoir ajoute au fléau des Grandes Invasions, l'anarchie militaire aux méfaits d'une terrible crise économique.

Dans le remous de ce demi-siècle, sous l'égide d'empereurs incapables ou de princes courageux, l'Afrique a vécu des heures difficiles.

Un ostracisme brutal en chassa pour quelques années la Troisième Légion, noyau défensif de la province, et l'on opéra, semble-t-il, un repli stratégique sur de nouvelles bases du LIMES, que l'abandon de CASTELLUM DIMMIDI en 238 paraît nous démontrer (15).

Bien plus, l'élément berbère, conscient de l'affaiblissement moral et militaire de ROME, se souleva dans un grand nombre de régions, — preuve que l'assimilation n'était pas générale — et créa jusqu'à la fin du III^e siècle un climat permanent d'insécurité.

Mais l'activité routière en souffrit-elle ?

Voilà une question qui exige un véritable effort pour accorder les témoignages des bornes avec les données de l'Histoire: la « Crise du III^e siècle » est présente sur les voies romaines d'Afrique par un nombre très important de millicaires, différant en cela de toutes les autres provinces de l'empire.

(15) Gilbert Charles PICARD: « Castellum Dimmidi ». Gouvernement Général de l'Algérie - Direction des Antiquités - Missions Archéologiques (Alger - La Typo-Litho et Jules Carbonel - Paris, De Boccard - 1947) p. 119.

Sans doute peut-on expliquer cette anomalie par le redoublement de vigilance dont il fallut assortir les communications en période troublée, et par cette particularité psychologique, qui a toujours été le propre des Africains, d'acclamer sans restriction les compétiteurs heureux, n'eussent-ils régné qu'un jour.

Cela ne doit pas cependant nous abuser: il y avait bon temps que le réseau routier était entièrement construit, et les millicaires dont nous parlons ne peuvent indiquer, en somme, que des opérations d'entretien ou de réparation, quand ils ne sont point de simples dédicaces étrangères à toute idée de travail accompli. Mais le seul fait de leur présence sur les routes n'est-il pas la preuve de la vitalité de ces artères à une époque traditionnellement connue pour son indigence ?

Ainsi avons-nous traversé sans abîme un des instants les plus dramatiques de l'histoire de ROME, auquel va succéder une ère de calme relatif ou, tout au moins, de stabilité gouvernementale propice à l'accomplissement de réformes de structure que la leçon des erreurs passées a rendues nécessaires.

DIOCLETIEN (284-305) partageant le pouvoir avec MAXIMIEN (287-305) et assisté presque aussitôt des deux Césars CONSTANCE CHLORE (293-306) et GALERE (293-311) préside à la réorganisation administrative de ce grand empire affaibli, qu'on ne peut se décider à voir tomber aux mains des Barbares, et que cent ans de législation pareront d'un ultime éclat.

Au morcellement provincial mené d'Ouest en Est, entre les années 285 et 302, correspond un raccourcissement de certains fronts de défense, celui de la Maurétanie notamment, ramené, semble-t-il, sur la ligne d'AUZIA et de la vallée du Chélif, mais aussi la militarisation systématique de certains couloirs intérieurs demeurée jusque là en marge des préoccupations gouvernementales et que les récentes séditions ont mise au premier plan de l'actualité. Par le renforcement des axes routiers du Hodna, de RAPIDUM et du Chélif, des communications menant à Sétif, à TUBUSUCTU, RUSICADE ou THABRACA, on se croirait revenu à la politique d'HADRIEN et de SEPTIME SEVERE, à une époque où l'utilisation du réseau relevait surtout de préoccupations militaires.

En ce sens, la fonction principale des routes ne se départira plus jamais de cette sujétion. Elle sera l'image d'un pays contraint à une mobilisation constante des esprits et des hommes, hérissant de créneaux le moindre de ses bourgs.

Qu'un CONSTANTIN (306-337) ramène avec lui les bienfaits de la Paix extérieure, un VALENTINIEN (353-375) la prospérité économique, un THEODOSE (379-395), les derniers sursauts des beaux-arts, il n'en est pas moins vrai que l'Afrique du IV^e siècle, champ clos des passions religieuses et des agitations sociales, poursuit sa vie dans un perpétuel état d'alerte et mesure au nombre de ses bastions les progrès de sa décadence.

Trente ans plus tard elle tombera aux mains des VANDALES.

L'ESPRIT « ROUTIER » DE LA DOMINATION ROMAINE

Rien ne semble mieux concrétiser la mission impériale de ROME dans le monde antique, et en particulier la politique routière sur laquelle elle l'appuyait, que ce « milliaire d'or », point de départ symbolique de toutes les grandes voies de l'empire, érigé au Forum de la Capitale par OCTAVE-AUGUSTE, le souverain qui créait en même temps le premier service de courriers officiels sur les routes d'Etat. Ces deux initiatives impériales traduisaient un état d'esprit, un principe même que, depuis ses humbles origines, la civilisation latine manifestait en toute occasion : la Route appartient à l'arsenal de la guerre, elle est un instrument fondamental de domination.

C'est par une « guerre de routes » que ROME avait commencé ses premières conquêtes italiennes, aux V^e et IV^e siècles avant Jésus-Christ, contre les Latins, les Samnites, les Campaniens. Mais c'est aussi parce que la création du pont de Rome tendait à déplacer vers le Sud une très ancienne route de commerce entre l'Etrurie et la Campanie, que les premiers engagements qui mirent aux prises Romains et Etrusques aboutirent à l'annexion de l'Etrurie méridionale (16).

Ainsi apparaissaient dès l'origine les deux intérêts essentiels qui resteront attachés à l'idée de Voie : l'intérêt politique et le profit commercial.

Mais de très longue date aussi, certains besoins spirituels avaient puissamment aidé à l'aménagement des voies de communication terrestres. Les routes de pèlerinages qui en étaient issues furent quelquefois les plus durables (17).

Le réseau routier de l'Afrique romaine semble avoir été lui aussi la résultante de tendances très diverses, stratégiques ou commerciales, administratives, culturelles, qui manifestèrent, leur pression plus ou moins décisive en fonction des lieux et des circonstances.

Toutefois un élément technique a souvent prévalu et semble motiver presque à lui seul l'existence des voies romaines. La Route, peut-on dire, a été créée pour la Roue. Cet argument, si simple aujourd'hui, prit pourtant une singulière valeur à l'époque où nous nous plaçons, car au milieu d'une infinité de peuples « porteurs » c'est peut-être la civilisation « charretière » de la Rome antique qui lui a valu son ascendant et bon nombre de ses succès.

La « romanisation » de l'Afrique du Nord offre, à cet égard, une illustration typique : les généraux romains qui combattaient JUGURTHA à la fin du second siècle avant J.-C. étaient sans cesse à la recherche de bêtes de somme pour assurer leurs transports (18). Or, quelque 50 ans plus tard, CESAR menant campagne en Afrique réquisitionne cette fois, non plus des animaux

(16) A. PIGANIOL « Histoire de Rome » p. 51.

(17) V. notamment l'importance des routes religieuses de l'Antiquité grecque, celle du pèlerinage musulman de la Mecque, le tourisme créateur de routes, dans R. CAPOT-REY « Géographie de la circulation sur les continents » Tome 20 de la collection de Géographie humaine (Paris Gallimard 1946) pp. 121-132. V. également P. DEFFONTAINES « Géographie et Religions » (même collection, 1948).

(18) SALLUSTE « Guerre de Jugurtha », XLVI - Ibid, LXXV : cas intéressant où l'on voit le général Metellus réquisitionner même du bétail domestique pour les transports.

de bât, mais des chariots (19). Dans le secteur oriental de la province la Voie Romaine était née ; la Roue l'avait imposée.

Quelle que put être ensuite son aire de diffusion à travers ce pays montagneux et naturellement peu apte au roulage (20), la voiture demeura toujours le symbole de la colonisation latine ; exerçant une action prépondérante sur la structure des chaussées, la technique des voies, elle fut en même temps, si l'on excepte la navigation maritime, l'organe exclusif des transports de matériaux lourds, l'auxiliaire précieux de la construction des villes. Semblable rôle ne méritait-il pas un champ d'action à la mesure des difficultés à vaincre, un réseau routier solide et coordonné ?

La Sécurité, condition première de la colonisation.

La Sécurité avait été à l'époque des royaumes indigènes qui précéda l'arrivée des Romains, et même sur le territoire soumis à l'autorité de CARTHAGE, un problème de première importance. Les gouvernements étant impropres à assurer l'ordre partout, c'étaient les populations elles-mêmes qui devaient trouver leur salut dans le choix de leur habitat. On s'orientait ainsi de préférence vers les lieux escarpés où villes et villages allaient se nicher pour servir de refuge aux paysans d'alentour en cas d'alerte. Les récoltes elles-mêmes s'entassaient dans des Ksour, greniers fortifiés sur les sommets. Quant aux voies naturelles qui s'ouvraient sur des débouchés trop séduisants pour les pillards, on avait pris soin d'y établir des relais de guet et de défense. Un des cas les mieux caractérisés est celui de CIRTA, vieille acropole numide, cerclée, à quelque distance, d'une chaîne de « castella » qui en contrôlaient les voies d'accès.

Ces mesures de protection statique, les Romains se sont empressés de les prendre en compte, mais, peuple fort, ils se devaient d'affronter jusque dans ses causes la question même de l'insécurité. Le maréchal Bugeaud, au siècle dernier, est peut-être celui qui a eu les vues les plus exactes sur la situation stratégique d'un conquérant en Afrique du Nord. « En Afrique, disait-il, on se garde par le mouvement... Une expédition non suivie d'occupation ne laisse pas de traces plus durables que celle faite par le sillage d'un navire dans la mer immense ». Et, mesurant dans ses combats l'inutilité d'opérations militaires incomplètes, chaque jour remises en question, il ajoutait qu'en ce pays, « il faut être maître partout, sous peine de n'être en sécurité nulle part ».

Les Romains, bien avant lui, n'avaient guère échappé à cette injonction. Progressant d'Est en Ouest, ils eurent à lutter, pendant toute la durée de leur occupation, autant contre les barbares qui menaçaient les frontières que contre les ennemis de l'ordre intérieur, nombreux et turbulents. Aussi l'attitude romaine fut-elle surtout défensive. On peut bien objecter qu'à plusieurs reprises, ROME avança ses lignes de postes, donnant par là l'impression de mener une politique

(19) BELLUM AFRICUM ou AFRICANUM (Chronique anonyme de la campagne de César en Afrique) IX, 1-2.

(20) Pour Jules SION : « Quelques problèmes de transports dans l'Antiquité : le point de vue d'un géographe méditerranéen » (Annales d'histoire écon. et sociale, 1935 pp. 628-633), « les pays méditerranéens si souvent accidentés sont le domaine du bât bien plus que de la voiture ».

Ceci est pratiquement exact, mais de nombreux documents archéologiques témoignent également d'une grande diffusion du véhicule dans l'Afrique romaine. Dans certains cas, comme celui du transport d'objets lourds indivisibles tels que les matériaux de construction, seul le roulage pouvait être utilisé.

vers le littoral, un BURGUS avait vu le jour au temps de SEVERE ALEXANDRE (24), et il n'était pas jusqu'à la route de Cherchel à Tipasa par le Sud du Chenoua qui n'avait été, elle aussi, pourvue de vigies.

On reconnaissait à tant d'ouvrages fortifiés, destinés à la protection des transports en des points menacés de la zone intérieure, une valeur tactique semblable à celle de ce BURGUS SPECULATORIUS, fortin d'observation et de défense, que l'empereur COMMODOE, en l'année 188, fit élever, près d'El Kantara, entre deux voies du LIMES « pour assurer, disait-il, la sécurité du trafic routier » (25).

Parfois même il n'était pas rare de voir des lignes continues de postes militaires faire la haie comme autant de sentinelles en armes tout au long d'une ancienne frontière. Tel fut le cas en Maurétanie Césarienne de la plupart des anciens forts qui jalonnaient la grande voie militaire des ANTONINS au second siècle. Lorsque SEPTIME SEVERE rejeta sa nouvelle ligne frontière au Sud de l'Ouarsenis, AUZIA ne fut pas désarmée ; ni RAPIDUM ni le camp de TIGAVA, création de MARC AURELE en 167, ni le CASTELLUM TINGITANUM ne furent entièrement dégaranis. La proximité des Monts du Titteri, de l'Ouarsenis et du Dahra n'était sans doute pas étrangère à ce maintien de postes en activité. Il ne fallut pas longtemps, d'ailleurs, pour que la grande insurrection indigène qui débuta en 253 et, jusqu'à la fin du III^e siècle ravagea tout ce secteur, vint justifier d'aussi sages précautions.

La sécurité du territoire romain nous apparaît donc comme un facteur déterminant de la création, puis de la multiplication des routes. Pour ne point abuser de l'expression de « voie militaire » sur le sens de laquelle les savants discutent encore, nous dirons que le caractère « stratégique » d'une occupation, dans un pays comme l'Afrique du Nord où le relief tend à contrarier à plaisir la politique du maintien de l'ordre, a marqué singulièrement la physionomie des voies de communication.

On peut même dire que toute voie menant de l'intérieur du territoire vers la mer, voie d'invasion ou de ravitaillement pour un conquérant, voie de repli pour un vaincu, porte en soi une véritable vocation stratégique. Chaque route cotoyant un massif montagneux ou y pénétrant peut servir, selon les circonstances, les intérêts de l'assaillant ou ceux du défenseur. Sur une frontière méridionale enfin, en contact avec les barbares, un chemin ne peut être avant tout qu'une voie militairement gardée.

Aussi est-il permis de penser que le réseau routier de l'Afrique latine fut dans son ensemble un grand appareil d'ordre tactique, capable de fournir en cas de besoin un moyen d'action des plus efficaces aux expéditions punitives romaines.

Nous ne manquons d'ailleurs pas d'informations sur la hardiesse et les méfaits du banditisme sous le Haut-Empire (26) pour comprendre dans quel sens on orienta les travaux de protection stratégique des routes lorsque le pays entier fut la proie des séditions dès le milieu du III^e siècle.

(24) C.I.L., VIII, 21662 à Bou-Tlélis (Atl. arch de l'Algérie, F. 20, Oran n° 26).

(25) C.I.L., VIII, 2495. Cf. J. BARADEZ, « Fossatum » pp. 239-241.

(26) A tel point qu'une inscription du milieu du second siècle nous raconte l'infortune d'un ingénieur militaire attaqué en chemin par des brigands, dépouillé et blessé, alors qu'il se rendait de Lambèse à Bougie avec son escorte (C.I.L. VIII, 2728).

Garantir la sécurité routière, telle fut l'obsession quotidienne d'un pouvoir central aux yeux duquel le maintien, à tout prix, de relations administratives et commerciales sur l'ensemble du territoire était, en définitive, une question de vie ou de mort.

La Colonisation, créatrice de voies.

La colonisation de l'Afrique débuta, semble-t-il, par une de ces vastes opérations d'arpentage que les Romains entreprirent généralement en pays conquis pour déterminer les unités cadastrales, bases du futur impôt foncier, et permettre, en même temps la concession et l'aliénation des terres publiques par l'Etat. Les arpenteurs latins, les AGRIMENSORES, nous ont laissé dans leurs écrits les éléments théoriques précis de ces mesurages.

L'opération consistait à tracer, sur le terrain qu'on voulait délimiter, une ligne de base dite DECUMANUS MAXIMUS sur laquelle on abaissait ensuite une perpendiculaire, le CARDO MAXIMUS, ces deux axes donnant naissance à une infinité de parallèles. On obtenait en définitive un parfait quadrillage dont l'unité portait le nom de « centurie », carré d'environ 50 hectares et de 710 m. de côté dans la province d'Afrique.

L'intérêt de cette « centuriation » commence pour nous dès l'instant où nous savons que les bases de ces quadrillages n'étaient point des lignes virtuelles mais de véritables chemins, à caractère public, en particulier les DECUMANI et les CARDINES qui, au départ des deux lignes maîtresses, étaient des multiples de cinq.

Des opérations de cette nature avaient été menées par les Romains dans les provinces d'Afrique Proconsulaire et de Numidie ; nous en tenons les preuves juridiques et épigraphiques (27). Le plus ancien de ces documents est une Loi Agraire de l'année 111 av. J.-C. qui mentionne une centuriation, antérieure d'une dizaine d'années au moins, et relative au territoire de la Colombie que CAIUS GRACCHUS avait entrepris de fonder à Carthage et que l'on abandonna après sa mort. La mention des chemins puniques, sur lesquels on s'était appuyé pour guider les calculs d'arpentage, est un renseignement aussi précieux pour l'Histoire que pour la conduite des recherches modernes sur le terrain. Car, depuis longtemps déjà, des archéologues ont reconnu, grâce à l'orientation de voies antiques qui se sont perpétuées jusqu'à nos jours, d'incontestables vestiges de cette première opération cadastrale romaine. Limitées par des chemins qui courent NNO-SSE pour les DECUMANI et OSO-ENE pour les CARDINES, les centuries se retrouvent nombreuses aux environs de Carthage et de Tunis, dans les régions de Soliman et de Grombalia et même dans la péninsule du Cap Bon, puis autour d'Enfidaville au N.-O. de Sousse. On a même voulu assimiler la grande voie romaine CARTHAGE-THEVESTE à un CARDO de cette époque.

Des opérations de même nature, entreprises probablement sous le règne d'AUGUSTE et poursuivies par TIBERE au cours des années 29-30 de notre ère, embrassèrent tout le territoire de l'Afrique Proconsulaire. L'origine des calculs semble avoir été cette fois le Djebel Bou Hanèche au Nord de Thala. Le DECUMANUS MAXIMUS, orienté dans le sens de la plus grande longueur

(27) GSELL : « Hist. anc. » VII, pp. 11-18.

de la province, partait d'un point situé entre Bône et Philippeville, traversait SUFETULA (Sbeitla) et atteignait le littoral près de Gabès, cependant que le CARDO MAXIMUS, orienté dans le sens de la plus grande largeur, unissait, semble-t-il, la cité d'AMMAEDARA au Cap Bon. Des centuries ont été repérées par prospection au sol sur toute la zone qui s'étend de Sousse à Sfax. L'aviation a révélé pareillement aux environs d'El Djem un quadrillage antique portant sur 15.000 hectares qui avaient été plantés en oliviers dont les traces sont encore visibles (28).

Ces opérations cadastrales, conduites à partir de chemins existants ou dont le résultat était d'en tracer de nouveaux, apparaissent donc comme intimement liées à la construction d'un réseau routier. Il n'est pas rare de voir encore, beaucoup plus tard, l'ouverture d'une voie associée à la délimitation d'un territoire de cité. C'est ainsi que lorsque TRAJAN fait délimiter les territoires de CAPSA et de la CIVITAS NYBGENIORUM (TURRIS TAMALLENI) il est immédiatement question de construire une route unissant ces deux villes (105 ap. J.-C.) (29).

La colonisation officielle, formule préférée de la politique impériale, qui assignait à des vétérans légionnaires des communes et leurs territoires, s'accompagnait également de l'ouverture de voies nécessaires à l'exploitation des étendues concédées. Nous connaissons aujourd'hui en Afrique du Nord une formule identique, celle des chemins de colonisation dont les destinées économiques sont toujours liées à l'avenir des centres qu'ils desservent.

Ces installations d'anciens militaires ont été fréquentes au début de l'occupation romaine. Nous avons vu AUGUSTE enclaver de telles colonies dans le royaume allié de JUBA II, CLAUDE établir ses vétérans à OPPIDUM NOVUM, NERVA à Sétif, TRAJAN à Timgad... Mais il semble bien qu'une région ait été à cet égard particulièrement favorisée : à l'époque des ANTONINS, sur les hautes plaines qui au Nord et au N-O environnaient LAMBAESE, un grand nombre de vétérans furent installés à CASAE, TADUTTI, DIANA VETERANORUM, LAMASBA et LAMBIRIDI. Deux au moins de ces groupements, le troisième et le quatrième, devinrent par la suite des villes importantes ; leur réseau routier témoigna d'une belle vitalité et les bornes milliaires s'y pressèrent en foule.

Cet exemple, entre tant d'autres, apporte une démonstration spécifique de la méthode romaine de colonisation du territoire africain. Le but recherché était l'assimilation de plus en plus poussée des indigènes, leur adhésion au genre de vie latin, objets que symbolise un nom : la Romanisation. Le moyen suivi, l'appel des populations à la vie urbaine par la création de nouveaux centres et l'éducation des anciens. En ce sens, les Romains ont-ils innové ? Non, mais ils ont énergiquement stimulé l'évolution de la fixation des tribus nomades à un cadre sédentaire, celle du groupement des Berbères en foyers de civilisation urbaine. Au village indigène que l'instinct de sécurité collective ou le besoin d'échanges avaient fait naître, on accola souvent quel en rase campagne, il ne tardèrent pas à devenir un pôle d'attraction pour les paysans d'alentour ; de sorte que, de proche en proche et l'émulation aidant, on assista à un véritable épanouissement des institutions municipales, à une surenchère des cités à gagner de nouveaux

(28) Bull. du Comité, 1929 p. 307 (Saumagne).

(29) C.I.L., VIII, 22787 et 22788 (Bornes délimitatives des deux Territoires). Inscr. lat. d'Afrique n° 655 (Bornes milliaires de la route).

titres et s'élever dans la hiérarchie administrative. De simple cité indigène à statut pérégrin, on devint Municipale de constitution romaine, en espérant accéder un jour au rang de Colonie, petite image de Rome en territoire provincial.

Enrichi par les bienfaits personnels d'un HADRIEN, d'un SEPTIME SEVERE, le nombre de colonies et municipales atteignit plusieurs centaines à la fin du III^e siècle en Afrique, et la cause urbaine semblait bien avoir gagné la partie.

Il n'est pas douteux qu'en vertu de ce processus l'évolution routière ait suivi d'étape en étape celle des agglomérations qui naissaient et grandissaient.

Mais il est bien certain aussi que, s'agissant d'un problème de colonisation, la densité des voies fut naturellement fonction de la concentration ou de la dispersion de l'Habitat, elles-mêmes tributaires des conditions du sol et du climat.

Certes, la **densité routière** d'un territoire prodigieusement colonisé et romanisé comme celui de la Province Proconsulaire au Nord du parallèle d'HADRUMETE fait tache sur une carte de l'Afrique romaine. La concentration des villes y paraît si accusée qu'on serait presque tenté, en l'absence de documents archéologiques, d'y réunir par des traits toutes les agglomérations existantes. Cependant, cette situation privilégiée est loin d'être la même partout. Dans le secteur méridional de cette même province, pays des steppes, qui au IV^e siècle porte le nom de Byzacène, les groupes urbains se dispersent, écartant leurs routes avec eux, pour laisser place à un habitat simplement rural.

La lecture de la carte va donc révéler, suivant le degré de colonisation que les Romains avaient obtenu, une alternance de zones d'inégales densités routières, zones de resserrement des mailles du réseau dans les régions fortement romanisées où des conditions naturelles, stratégiques ou économiques avaient favorisé la multiplication des villes sur de larges espaces, et, à l'inverse, zones d'élargissement de la trame en des régions peu favorables au groupement des agglomérations urbaines, mais où les voies gagnaient en longueur ce qu'elles perdaient en densité (30).

Voici par exemple un réseau condensé autour de THUGGA, grâce à l'infinité de petites cités agricoles qu'il fallait desservir par des routes (31), autour de THEVESTE, de CIRTA et de SITIFIS pour les mêmes raisons, encore que des causes stratégiques aient puissamment joué dans les deux derniers cas. Voici, d'autre part, un réseau purement linéaire lorsque de SALDAE ou de SITIFIS il s'est agi de rejoindre AUZIA puis, par SUFASAR (Amoura) et la vallée du Chélif, d'atteindre MINA (Relizane) et les plaines sublittorales oranaises, à travers des régions où les villes n'étaient point rares mais s'échelonnaient sur un rang unique entre des massifs montagneux généralement hostiles. Réseau linéaire encore, celui de la voie de rocade du LIMES de Maurétanie : entre MACRI (Bir Magra) dans le Hodna et NUMERUS SYRORUM (Marnia) à la

(30) Il faut tenir compte néanmoins de l'inégale prospection archéologique de l'Afrique du Nord, suivant les régions. Telle région qui semble aujourd'hui avoir été peu sillonnée de routes, pourrait se révéler sous un jour différent à la suite de nouvelles découvertes. Nos conclusions ne sont donc valables qu'en l'état actuel de nos connaissances.

(31) THUBURSICU, THUGGA, AGBIA et AUNOBARI, quatre cités sur un parcours de 11 kms, étaient réunies par des voies qui, passant entre deux lignes ininterrompues de maisons et de jardins, formaient comme les allées d'une même ville (Carton : Rev. Tunisienne, 1904 pp. 343-344 et 407-423).

frontière de Tingitane, il reliait en file les CASTELLA de la bordure steppique de l'Algérie occidentale, région peu propice à la colonisation.

Empressons-nous d'ajouter que la présence de secteurs montagneux n'était pas toujours un obstacle à la multiplication des routes ni à la colonisation, lorsque des raisons particulières, stratégiques surtout, intervenaient en faveur de celles-ci. Si l'on considère par exemple le massif du Tebaga, entre le Djerid et Gabès, on est frappé par la densité routière qui s'y manifestait autour d'innombrables ouvrages militaires. N'était-ce pas là un de ces points névralgiques par où la province Proconsulaire eut pu être le plus aisément envahie ?

D'ailleurs les découvertes récentes réalisées sur le LIMES de Numidie dans le secteur El Kantara-Tobna-Gemellae n'ont-ils pas établi que les Romains savaient concilier leurs intérêts stratégiques et ceux de la colonisation dans une région qui nous semble aujourd'hui deshéritée ? (32).

C'est pourquoi, sous réserve de recherches archéologiques futures, gardons-nous de trop individualiser les zones de plus ou moins grande romanisation et, partant, d'inégales densités routières. Si la colonisation a bien été à l'origine de la création des routes, elle n'a pas été le seul facteur à en conditionner l'importance ni le tracé.

L'Organisation Administrative, favorable au développement des routes.

On sait que les Romains classaient juridiquement leurs voies en routes publiques, vicinales et privées. Des textes anciens, abondamment commentés par d'éminents auteurs modernes, ont exposé le principe de cette division (33). On pourrait, y reconnaître a priori les ancêtres de nos réseaux d'Etat, construits et entretenus sur le budget général, de nos voies départementales ou chemins vicinaux à la charge des collectivités locales et des chemins privés ouverts par les particuliers sur leurs domaines mais plus ou moins assortis d'un droit de passage public.

Mais l'analogie entre les deux époques n'est pas aussi absolue. Si les VIAE PUBLICAE romaines, émanations du Pouvoir Central, assuraient des communications officielles entre les capitales des provinces, la plupart des grandes villes et ports maritimes, et entre tous points d'intérêt général, l'ouverture des VIAE VICINALES destinées à relier entre elles les routes publiques n'était pas laissée, dans une province comme l'Afrique, à l'appréciation exclusive des autorités locales. Alors que les réseaux des cités avaient été établis en Gaule avant la conquête et que les Romains n'eurent le plus souvent qu'à les adopter, on ne voit pas que les institutions, peu évoluées en cette matière, des royaumes indigènes africains et même de CARTHAGE aient pu jeter les bases d'une véritable organisation routière communale. La piste berbère, le chemin punique, sans doute non dépourvus d'une valeur politique et surtout commerciale, ont-ils jamais fait l'objet de décisions administratives et fiscales ? Il semble bien que les Romains à cet égard trouvèrent un terrain neuf.

(32) BARADEZ : « Fossatum » pp. 165-212.

(33) Cf. particulièrement GRENIER « Manuel... » pp. 2-8.

Or, de l'interprétation des textes juridiques et d'un assez grand nombre d'inscriptions, il ressort que, sauf en matière de financement des routes où les budgets communaux, et, par incidence, les fortunes privées, supportaient la majeure partie des dépenses, l'autorité administrative de tutelle, en l'occurrence les gouverneurs de provinces, exerçait une pression décisive sur les travaux publics communaux. La création des routes semble donc avoir été dans la législation romaine, et particulièrement en Afrique, le chapitre sur lequel les conceptions personnelles du Pouvoir Central se sont le plus fortement imposées, si bien qu'en définitive, c'est une méthode latine, sans aucune influence étrangère, qui présida à l'organisation administrative routière de ce pays.

On peut dès lors se demander si, le réseau routier de l'Afrique romaine, ou, pour le moins, toute voie de quelque importance et quel qu'ait été son rang dans les degrés de la classification juridique, n'a pas résulté de l'application d'un plan préconçu de viabilité.

Les intérêts administratifs qui étaient en jeu justifiaient, en tout cas, une telle mesure. La décentralisation de l'Etat romain nous semble avoir été, en effet, beaucoup plus apparente que réelle. Il n'existait aucun échelon intermédiaire entre le gouvernement impérial, représenté ici par les gouverneurs, et les organismes communaux, cellules élémentaires de l'organisation administrative, en contact direct avec les populations.

La coopération permanente des fonctionnaires impériaux et des magistrats des communes, les seconds subordonnés aux premiers pour toute question d'ordre public, a été un élément essentiel de la création de ces routes, grâce auxquelles le Pouvoir Central pouvait exercer un contrôle rapide et une surveillance de tous les instants sur les organismes locaux qui, pour son compte, recrutaient les soldats, collectaient les approvisionnements de la Capitale et assuraient le recouvrement des impôts.

Donc, si l'on peut parler de relations routières à grande distance entre les capitales de provinces, on ne doit surtout pas oublier que les mailles les plus serrées du réseau routier dans les campagnes avaient une importance tout aussi considérable pour le fonctionnement des services publics de l'Etat.

C'est ainsi que la route de Carthage à Lambèse par Tébessa, sans doute la plus fréquentée des routes africaines, n'unit pas seulement deux des plus grandes villes de l'Afrique romaine, mais en même temps, et peut-être surtout, le siège du Proconsul d'Afrique, à Carthage, à la résidence du gouverneur de Numidie, commandant civil et militaire, qui jusqu'à la fin du III^e siècle se trouvait à Lambèse. Ce n'est pas d'un autre esprit que résulta la grande communication longitudinale Est-Ouest qui, de Carthage, conduisait à CAESAREA, siège du Gouverneur de Maurétanie, surtout lorsque avec la multiplication des provinces sous l'empereur DIOCLETIEN, elle fut jalonnée de deux nouvelles capitales : CIRTA et SITIFIS. On peut presque dire que l'Administration du Vicaire d'Afrique, supérieur hiérarchique des gouverneurs de Tripolitaine, Byzacène, Numidie, Maurétanies Sitifiennes et Césariennes, était, au Bas-Empire, une organisation routière.

On saisit d'autant mieux ce rôle politique de la route en Afrique, si l'on se souvient qu'un des plus importants services publics était précisément celui de la Poste Impériale ou CURSUS PUBLICUS, véritable main-mise de l'Administration sur les grandes routes. Par l'abondance de

ses relais et la minutie de ses règlements, ce service public fut au Bas-Empire, l'organisme le plus efficace de l'exercice du pouvoir (34).

Si l'on envisage, par ailleurs, l'activité des administrations financières et domaniales de la Rome africaine, on est frappé par la multiplicité des relations routières qu'elles exigeaient.

Pour prendre un exemple, la circonscription financière de THEVESTE fut tantôt cumulée avec celle d'HIPPO REGIUS, tantôt avec celle d'HADRUMETE (35). CIRTA paraît avoir été, à une époque où elle n'était pourtant pas capitale de province, puisqu'elle ne le devint que sous DIO-CLETIEN, et définitivement avec CONSTANTIN, le chef-lieu d'une « région » financière assez étendue (36), Timgad celui d'un ressort important (37). On imagine le nombre incalculable d'affaires administratives qui imposaient des déplacements de toutes parts vers CARTHAGE.

Quant aux postes douaniers qui garnissaient les provinces sur toutes leurs frontières extérieures et intérieures, comme dans les principaux ports, on devine aussi la valeur que les administrations impériales ou communales avaient pu attacher à l'établissement de leurs voies d'accès (38).

Pareilles conditions, éminemment favorables aux développements routiers, se retrouvaient dans les rapports des communes entre elles. A cet égard, l'accroissement de la voirie africaine semble bien être en liaison étroite avec l'épanouissement de la vie municipale sous le Haut-Empire. Rappelons simplement l'union personnelle dite « confédération des Quatre Colonies » de CIRTA, RUSICADE, MILEV et CHULLU qui se maintint au moins jusqu'au milieu du III^e siècle (39). Une autre union, sans doute d'un type très différent, comprenait en Maurétanie les cités d'AUZIA, RUSGUNIAE et EQUIZETUM, formule administrative que seules des relations routières directes et permanentes pouvaient expliquer (40). On craindrait de s'éloigner du sujet en énumérant les innombrables cas de personnages ayant exercé des magistratures municipales dans plusieurs communes à la fois souvent fort éloignées les unes des autres, témoignages de solidarité administrative et morale des villes, concrétisés par leurs liaisons routières.

Quant aux voies privées, elles semblent avoir joui, à l'époque romaine, d'un crédit certain, surtout lorsqu'elles appartenaient à ces grands domaines qui abondaient en Afrique et où leur rôle dépassait le plus souvent le cadre de la circulation des particuliers. Situées sur des propriétés impériales qui couvraient en ce pays d'immenses espaces, elles marquèrent le trait d'union entre les intérêts administratifs et la circulation commerciale.

Mais n'abordons-nous pas en cela les problèmes économiques de la Route ?

(34) Sur la question : G. HUMBERT, article « Cursus publicus » dans le Dict. des Antiquités de Daremberg-Saglio. E. HOLMBERG : « Zur Geschichte des Cursus publicus » (Upsaal, 1933) - G.-H. PFLAUM : « Essai sur le Cursus publicus sous le Haut Empire » (Mem. présentés par divers savants à l'Acad. des Inscr., XIV, 1940 pp. 189-390).

(35) GSELL : « Inscr. latines d'Algérie » p. 287.

(36) GSELL : « Att arch. de l'Algérie » F. 17, Constantine p. 10 col. 2 et p. 14 col. 1.

(37) GSELL, ibid. F. 27, Batna p. 24 col. 2.

(38) Nous possédons des témoignages archéologiques de bureaux du Portorium, cet impôt de circulation qui tenait à la fois de l'octroi, du péage et du droit de douane, à Carthage, Rusicade, Chullu, Caesarea, et dans l'intérieur à Zarai et Lambaese. A 35 milles de Sétif en direction de la province de Numidie, la Table de PEUTINGER mentionne une étape nommée AD-PORTUM qui correspond vraisemblablement à une station de perception. Une organisation douanière (que l'on croit avoir été divisée en quatre ressort territoriaux) les « Quattuor Publica Africae », a laissé des traces à Carthage, Thuburbo Majus, Mactaris, Cuicul, Sittifis et dans des Portus et des Praesidia de la région de Sétif. V. en dernier lieu le bel ouvrage de S.J. DE LAET : « PORTORIUM, étude sur l'organisation douanière chez les Romains, surtout à l'époque du Haut-Empire » (Bruges, De Tempel, 1949) pp. 247-271.

(39) GSELL : « Hist. anc. » VIII, p. 161.

(40) C.I.L., VIII, 9045 (Inscription d'Aumale en 255 de notre ère).

La Vie Economique, tributaire de la Route.

On a souvent insisté sur cette idée que les voies économiques avaient été jadis les premières à s'imposer. Ainsi connut-on déjà, au temps où la notion d'Etat n'avait pris forme nulle part, une route de l'ambre des pays Scandinaves à la Méditerranée, une route de la soie à travers les déserts de l'Asie centrale, une du fer, plusieurs routes du sel dont une subsiste encore au Sahara (41).

C'est dire que cette « économie d'échanges » à grande distance, indépendante de l'évolution politique des sociétés et se jouant le plus souvent d'obstacles naturels redoutables, avait prédominé sur tous les horizons du monde antique, pour s'intégrer dans l'économie générale des nations, au fur et à mesure que celles-ci prenaient conscience de leur individualité.

Sans donner place à un de ces grands courants de marchandises universellement recherchées, l'Afrique du Nord ancienne connut, elle aussi, dès la plus haute Antiquité une circulation économique à la mesure de ses possibilités. Arbitrairement réparties sur deux régions naturelles très distinctes, le pays du Tell au Nord, et celui des steppes, les populations de la Berbérie ont, de tout temps, cédé à des mouvements d'amplitude variable de l'une à l'autre. Le nomadisme des tribus, plus ou moins accompagné de la transhumance des troupeaux vers les pâturages d'été dans le Tell, d'hiver dans la zone steppique, est un des éléments permanents fondamentaux de l'économie du pays. Il provoque en même temps un mouvement d'échanges entre les produits de la steppe — viande, laines et dattes notamment — et les productions du Tell, les céréales surtout.

L'orientation géographique de ces migrations annuelles était donc toute tracée dès avant la conquête romaine ; soumise à l'influence du milieu naturel, elle était invariablement axée du Sud au Nord, dans le sens des méridiens (42).

A cela, il faut ajouter une circulation commerciale, plus réduite mais non moins importante, à l'intérieur même de la zone tellienne entre les produits des pays de montagnes et ceux des régions déprimées. Ces oscillations, de moins vaste étendue que les précédentes et de directions variables affectaient néanmoins, en raison du relief, la majeure partie du territoire.

On ne peut guère parler de routes, au sens technique de ce mot, pour la période préromaine. Des pistes ou sentiers, tracés par l'usage, d'origine le plus souvent immémoriale, rendaient à ces tribus berbères mal outillées les services relatifs qu'elles en pouvaient attendre. On n'ignore pas qu'un louable effort avait été entrepris par la civilisation carthaginoise dans sa zone pour le perfectionnement des méthodes agricoles et l'approvisionnement en nourriture de ses villes. On

(41) On doit remarquer, dans ces différents cas, que l'idée de Route au sens de courant commercial, n'a que peu de rapport avec la construction d'une chaussée. Les premières routes, techniquement parlant, durent résulter de décisions militaires.

(42) Vis à vis du nomadisme, les Romains ont employé une politique de force en cantonnant les tribus sur certains secteurs ou en les relouant, purement et simplement, en-dehors de leur territoire de colonisation. Mais ils ne purent certainement pas éviter le phénomène de la transhumance qu'il valait mieux, sans doute, canaliser sur des routes bien surveillées. Le meilleur exemple en a été, peut-être, ce grand itinéraire immuable de transhumance qui, de Gabès, conduisait vers Tunis par la région de Kairouan et la plaine du Fahs. Son cours actuel est encore jalonné de ruines antiques.

n'ignore pas non plus les exportations de blé outre-mer qu'un MASINISSA au second siècle av. J.C. pouvait tirer de son royaume de Numidie. Cependant, il ne semble pas que les uns ni les autres aient rien tenté pour améliorer leurs pistes intérieures ou créer de nouveaux chemins.

On pourrait donc penser, de prime abord, que les Romains arrivant en Afrique visaient surtout à étendre leur domination sur le pays, et sacrifiaient l'esprit commercial à l'esprit militaire, l'exportation des produits à la pénétration des armées. Un réseau stratégique aurait donc précédé sans partage un réseau économique. Cela n'est guère certain. ROME avait, dès avant son intervention en Afrique, des informations de bonne source sur la valeur agricole du territoire et l'on peut même penser que les négociants italiens qui, à l'époque des royaumes indigènes, spéculaient sur les blés à CIRTA ou à SICCA par l'intermédiaire de leurs agents, avaient, peut-être plus que les militaires, l'oreille du Sénat. L'Etat lui-même que des guerres lointaines et le ravitaillement de sa capitale préoccupaient au premier chef, portait un intérêt majeur à ces exportations africaines.

Il est donc probable que lorsque ROME s'engagea, avec CESAR notamment, dans une politique d'annexions en Afrique, à une époque où les rendements agricoles italiens s'affaiblissaient, elle avait en vue aussi bien l'accroissement de la production des nouvelles provinces que la mise en condition des moyens de transport qui en assureraient rapidement le débit vers les ports. Un véritable programme d'équipement routier dut nécessairement faire partie des objectifs économiques des Romains.

L'esprit latin y était, à cet égard, enclin. Les agronomes se sont formellement exprimés sur l'utilité de bonnes voies de communication pour la mise en valeur des propriétés. « Le voisinage d'une route praticable aux voitures, déclare VARRON en 36 av. J.C., augmente beaucoup la valeur d'une terre » (43). Et COLUMELLE, un siècle plus tard, précisera encore l'importance de ces voies « d'abord par rapport aux voyages du maître qui se rendra toujours avec d'autant plus de plaisir à sa terre qu'il n'aura point à craindre les incommodités d'une route difficile ; et secondement par rapport à l'exportation et à l'importation puisque les bonnes routes augmentent le prix des fruits qu'on emporte et diminuent celui des denrées qu'on veut faire entrer dans la métairie ; car plus la communication est facile et moins il y a de frais de transport » (44).

La propriété romaine s'intéressait donc autant à la création de chemins ruraux qu'à la proximité de grandes voies publiques. Mais, en outre, l'ouverture d'un réseau de routes d'exportation devenait en Afrique une affaire d'Etat.

Ce besoin de drainer vers les ports des produits de première nécessité destinés à Rome ne pouvait que s'accorder dans la plupart des régions avec les conditions naturelles qui voulaient que les échanges de marchandises se fissent presque toujours dans le sens des méridiens. Il devait en résulter pour un réseau routier de caractère économique une orientation générale Sud-Nord, sauf en Tunisie où l'existence de deux façades maritimes permettait un choix moins limité des voies naturelles d'exportation.

(43) VARRON : « De Re Rustica », 1, 16.

(44) COLUMELLE : « De Re Rustica », 1, 3.

C'est ainsi que la situation géographique de zones de cultures par rapport au littoral déterminait partout l'hinterland des ports.

Le fonctionnement de cet appareil fut vivement stimulé par l'organisation, au début de l'époque impériale, du service public de l'ANNONE chargé d'approvisionner les greniers de Rome en blé d'Afrique qui y entraient pour les 2/3 de la consommation publique annuelle, puis en huile, en lard et même en bois de chauffage (45).

Dans les grands ports africains, des magasins de stockage, les HORREA fiscaux, furent ravitaillés à l'aide de contributions en nature imposées aux propriétaires et qu'une véritable chaîne de greniers municipaux et impériaux transmettait depuis les régions les plus lointaines de la province. Dans toute ville de quelque importance et le long des routes, l'Administration de ces HORREA recevait les denrées, distribuait leur part aux fonctionnaires et militaires payés en nature (46), puis dirigeait celle de l'Etat vers les docks maritimes où elle était prise en charge par les armateurs qui la transportaient en Italie.

Cette administration si bien articulée n'était-elle pas en ce sens une organisation routière ?

Ainsi CARTHAGE recevait dans ses entrepôts les productions des vallées de l'oued Miliane et de la Medjerda que d'importantes voies romaines parcouraient.

Lorsque de THEVESTE on se rendait à HIPPO REGIUS on collectait, chemin faisant, l'huile des hautes plaines constantinoises jusqu'à MADAURE (47) et les céréales de la région privilégiée de Guelma.

THELEPTE, SUFETULA, SUFES, principaux centres d'une région oléicole très prospère, écoulaient leurs produits de préférence sur les routes qui, atteignant la côte entre HADRUMETE et THAENAE, drainaient à la fois l'huile de la Tunisie centrale et du Sahel, et les récoltes en blé de ce Byzacium dont tant d'écrivains antiques vantèrent la fertilité.

RUSICADE n'était-il pas le débouché naturel du secteur oléicole de Lambèse-Timgad, le port même de CIRTA ? SALDAE et MUSLUBIUM ceux des magnifiques moissons sétifiennes, IGIL-GILI le port de l'huile que les grandes industries de SATAFIS, entre autres, alimentaient ? (48).

L'huile de TUBUSUCTU, connue jusqu'en Egypte, n'avait guère de peine à atteindre Bougie ; les blés d'Aumale en éprouvaient davantage à rejoindre peut-être RUSGUNIAE. Cependant que TIPASA et CAESAREA jouissaient d'un assez vaste hinterland (49), les belles récoltes de la

(45) Cf. CAGNAT : « L'annone d'Afrique » (Mem. de l'Acad. des Inscr. XL, 1915 pp. 247-277).

(46) D. VAN BERCHER : « L'annone militaire dans l'Empire Romain », op. cit. pp. 117...

(47) Remarquons que l'un des plus grands établissements industriels oléicoles de l'Afrique romaine se situait au Sud de Tébessa à Henchir Brisgane, lieu habité par des villageois nommés BIT...ENSES.

(48) Cf. J. MEUNIER : « L'huilerie romaine de Kherbet Agoub (Périgotville) » (Bull. de Sétif, T. II pp. 35...).

(49) Le territoire même de la commune de TIPASA s'étendait dans la Mitidja jusqu'à Boufarik et Mouzaïville. Mais l'aire d'attraction du port était beaucoup vaste et trouvait probablement sa limite vers Berrouaghia et RAPIDUM. Nous ignorons si le citoyen de MESARFELTA (près de Biskra) ou la défunte originaire de LAMBIDIA (Médéa) enterrés à TIPASA, l'un dans le cimetière de Sainte Salsa, l'autre dans celui de l'évêque Alexandre, étaient des commerçants ou de simples pèlerins. Cf. C.R. Acad. des Inscr. 1932 pp. 77... et Bull. du Comité, novembre 1942 p. XXI.

D'autre part, un grand nombre de corps de troupes répartis sur de nombreux points de la province de Maurétanie Césarienne ont laissé des traces à CAESAREA où ils avaient sans doute débarqué. Le commerce empruntait volontiers, lui aussi, les itinéraires des armées. Enfin par la position qu'ils occupaient au centre du littoral de la province, ces deux ports étaient les débouchés naturels de toute la région intérieure correspondante. Cf. Découverte à TIGAVA MUNICIPIUM dans la vallée du Chélif d'une tête de JUBA II en basalte égyptien sculptée à Cherchel. (Mélanges de Rome, 1941-1946, p. 33).

vallée du Chélif se déversaient à CARTENNAS et à QUIZA, celles de la Maurétanie Césarienne occidentale à PORTUS MAGNUS ou à SIGA.

Malgré la priorité donnée aux approvisionnements de l'Etat, l'exportation libre profitait d'une certaine latitude et le commerce extérieur de l'Afrique avec les provinces occidentales de l'Empire, Espagne et Gaule, stimulait une circulation routière assez intense vers les ports de Maurétanie Césarienne.

Pour nous aider à retracer dans leur ensemble ces larges mouvements d'exportation, les témoignages archéologiques ne manquent pas. Telle station nommée HORREA sur la route de Sétif à Bougie, tel monument découvert à LAMBIRIDI près de Lambèse et portant sous une cavité destinée à mesurer le blé le nom de RUSICADE, lointain port d'embarquement (50), telle statue élevée à un haut personnage qui, sous TRAJAN, vint procéder pour le compte de l'Etat, probablement dans la circonscription de THEVESTE, à des achats de céréales qui s'embarquaient ensuite à HIPHONE (51), les belles mosaïques dont les armateurs africains avaient orné leurs salles de réunion à OSTIE (52), ne sont pour nous que des points de détail dans un domaine où tout concourt à démontrer l'importance de la route, sur le même plan que la navigation maritime, dans la politique économique de ROME.

Et cela n'est pas tout. La diversité des marchandises sujettes à exportation nous porte même à supposer la spécialisation de certaines routes dans l'acheminement exclusif de certains produits.

Le cas est fortement individualisé pour les voies menant aux ports caravaniers de GIGTHIS et TACAPES qui, à l'image de celles qui du Fezzan conduisaient à LEPTIS MAGNA (Lebda) ou OEA (Tripoli), drainaient l'ivoire et l'or, ou les esclaves, témoins d'un commerce actif avec l'Afrique intérieure.

La plupart des voies de la Tunisie centrale et notamment de SUFETULA, énorme centre oléicole, à HADRUMETE, SULLECTHUM et THAENAE, furent des routes de l'huile.

Combien de routes ne durent-elles pas s'ouvrir dans les montagnes spécialement pour l'exploitation des bois précieux comme ce « Citrus » ou Thuya qui paraît les demeures des riches patriciens de Rome ? Combien de « routes de chasse » de la Khroumirie, des Kabylies, de l'Ouarsenis ne virent-elles pas défilier ces grands fauves trainés dans leur cages roulantes, et que l'on allait vendre dans tout l'Empire pour les jeux de l'amphithéâtre ? (53).

Lorsque nous considérons pareillement le port de THABRACA, débouché incontestable des blés des régions de VAGA et BULLA REGIA, nous ne devons pas oublier que l'empereur HADRIEN, en l'an 129, le relia par une voie à la ville de SIMITTU, aujourd'hui Chemtou (54). Cet événement n'eut rien représenté d'exceptionnel en soi si Chemtou n'avait été, précisément, environnée de carrières, celles du fameux marbre jaune et rouge de Numidie, universellement ap-

(50) Bull. du Comité, 1921 pp. CLXVII-CLXIX.

(51) GSELL : « Inscr. lat. d'Algérie » 285 = C.I.L., VIII, 5351 (Inscription de Guelma).

(52) V. entre autres : J. CARCOPINO « Ostie » (Paris, Laurens, 1929) p. 14. — Tenney FRANK « Rome and Italy of the Empire » Vol. V of « An économie survey of ancient Rome » (Baltimore, The Johns Hopkins Press, 1940) pp. 242-244.

(53) Le transport des fauves sur des chariots en Afrique ce remarque sur la « Mosaïque de la chasse » trouvée à Hippone (Mélanges de Rome, 1911, Pl. XIX-XX).

(54) C.I.L., VIII pp. 2.119-2.120 (Bornes milliaires de la route).

précié, et HADRIEN un empereur éminemment artiste et bâtisseur. Ainsi la construction d'une route empierrée à travers un pays particulièrement difficile d'accès, ce dont aurait pu se passer l'acheminement des céréales, aussi réalisable par animaux porteurs, on ne pouvait la refuser au transport intensif du marbre qui, lui, exigeait de solides chariots. Et, de fait, la date de cet événement correspond à une utilisation accrue du marbre numidique outre-mer, dans les bâtiments somptueux qu'HADRIEN construisit à Rome ou à Tivoli, ou par les dons qu'il en fit aux villes d'Athènes (55) et de Smyrne (56) pour décorer leurs monuments publics.

Ce témoignage historique révèle à la fois combien le rôle personnel d'un souverain pouvait influencer en tous lieux la politique routière, et combien, d'autre part, les transports de matériaux de construction stimulaient à l'époque romaine la construction des voies.

C'est là une idée que nous avons entrevue à propos du roulage mais qui, reprise cette fois sous l'angle économique, acquiert un sens très précis : Rien n'exigeait plus de bonnes routes que la construction des villes.

C'est ainsi que lorsque l'archéologue moderne découvre à Carthage, El Djem, Haïdra, Khamissa ou Timgad des éléments décoratifs en marbre de Chemtou, à Djemila ou à CIRTA des « brèches » d'Aïn Smara (17 km au Sud de Constantine), à Djemila encore, dans le temple de Vénus, des colonnes en granit du cap Cavallo près de Djidjelli, à Cherchel des pavements provenant des carrières d'onyx d'Aïn Tekbalet (près de TEPIDAE, au Nord-Est de Tlemcen), à Tébessa du marbre blanc du Djebel Filfila (Philippeville), il peut retracer bien mieux qu'avec tout autre document, les itinéraires qu'empruntèrent autrefois ces matériaux. Il n'est pas rare non plus d'en rencontrer dans les villes romaines d'Espagne, de Gaule et d'Italie, ou dans les provinces les plus lointaines de l'empire.

Si l'exportation outre-mer nécessitait ainsi des communications routières rapides et bien aménagées, il n'est pas moins certain que l'importation dut imposer, elle aussi, ses objectifs. On comprend fort bien que les commerçants métropolitains, dès avant même la politique annexionniste de CESAR, firent porter leurs efforts sur la conquête économique de ce marché nord africain tout proche, si vaste et si prometteur.

Mais, à cet égard, les axes routiers Sud-Nord qui, sauf en Tunisie centrale, servaient de bases aux mouvements d'exportation, s'avéraient insuffisants. L'importation exigeait au contraire une dispersion de ses produits dans des directions géographiques assez nombreuses pour atteindre les clientèles les plus variées et les plus lointaines.

L'Archéologie peut nous révéler ici encore les voies de pénétration, quelquefois même très précises, des objets que les industries européennes expédiaient en Afrique, généralement des articles de luxe (57).

(55) Histoire Auguste, Vita Hadriani, 13.

(56) Inscriptiones Graecae ad res romanas pertinenses, IV, 1431 (Inscription de Smyrne).

(57) Pour les produits courants, dès que l'éducation des industries locales eut été faite, celles-ci ne tardèrent pas à se défendre sur leur marché provincial.

Cependant, en cas de besoin, des marchandises de première nécessité, parfois même des céréales, pouvaient être importées. Nous en avons un témoignage formel dans une lettre que le jurisconsulte SYMMAQUE, futur préfet de la ville de Rome, écrivait au proconsul d'Afrique en décembre 382 : « Tu as donc annoncé qu'une disette surviendra fatalement au cours de l'année à venir. Quel espoir nous reste-t-il si dans les provinces africaines le battage des grains ne répond même pas à un maigre approvisionnement, et qu'on y compte pour l'année prochaine, sur des semences importées ? ». Lettre de Symmaque à Lusignius proconsul d'Afrique (Symmaque, Epist. LXXIV, 2. Ed Seck).

Ainsi, des briques sorties d'un atelier de Rome ont été découvertes, en dehors des villes côtières, à El Djem, Dougga et BULLA REGIA (58).

Les poteries en terre rouge vernissée et finement décorée originaires d'Arezzo en Italie ou des ateliers gaulois de la Graufesenque (Aveyron) et de Lezoux (Puy de Dome) ont eu une aire de diffusion vraiment considérable puisqu'on en retrouve en tous points du territoire.

Partout les lampes italiennes foisonnent, les sculptures taillées dans le marbre de Carrare ou les variétés infinies de marbre grec ne se comptent plus.

Nous savons, par des textes littéraires concernant l'Afrique, que la haute société urbaine y recevait ses bijoux d'Alexandrie, ses parfums d'Orient, ses soieries de Chine (59). Et, pour considérer le cas le plus simple, la monnaie, le territoire de l'Afrique du Nord, dans son ensemble, a fourni une quantité considérable de pièces originaires de tous les ateliers de l'empire romain.

Cela dénote également une activité sans limites du **commerce intérieur**. Sans doute peut-on objecter que les productions des régions situées soit dans le secteur tellien soit dans la zone steppique étant théoriquement identiques d'un bout à l'autre du pays, les échanges intérieurs se traduisaient par des mouvements d'une zone à l'autre, donc Sud-Nord et Nord-Sud, sans être tentés d'emprunter des voies longitudinales qui, sur des centaines de kilomètres, n'auraient point changé de milieu physique.

Cette remarque est exacte en soi. Mais elle ne se justifie que dans la mesure où l'on ne fait pas intervenir la différence, sous les mêmes latitudes, entre l'« économie de montagne » et celle des plaines qui aiguille à son gré les mouvements d'échanges, et où l'on méconnaît d'innombrables facteurs, psychologiques surtout, qui peuvent orienter capricieusement les courants commerciaux :

Survient une famine à RUSGUNIAE, près d'Alger, en l'an 167 de notre ère, comme nous l'apprend une inscription récemment découverte, et l'on voit un riche agriculteur de TIGAVA dans la plaine du Chélif, venir au secours des populations sinistrées par des envois massifs de céréales. Circulation strictement longitudinale entre TIGAVA et RUSGUNIAE (60).

Dans la province proconsulaire, c'est la façade maritime orientale du pays, avec ses grands ports, qui attira de l'Ouest vers l'Est les communications de la Tunisie centrale. Il n'est pas vain de supposer non plus une activité économique considérable sur la voie de THEVESTE à LAMBAESE qui traversait les grandes cités marchandes de MASCULA et THAMUGADI, ou sur celle de CIRTA à SITIFIS par MILEV et CUICUL, communications spécifiquement longitudinales.

La présence de ces villes-marchés que des circonstances particulières, le plus souvent naturelles, avaient favorisées, aimantait en quelque sorte les courants de trafic, sans aucune distinction de Nord ou Sud, d'Ouest ou d'Est. Ainsi les pistes qui convergeaient à CIRTA, fort long-

(58) Bull. du Comité, 1913 p. cc. - D^r CARTON : « Le Monte Testaccio de Sousse » (Bull. de Sousse, 1915 p. 46). ID. « Le théâtre romain de Dougga » (Mem. présentés par divers savants à l'Acad. des Inscr., X, II p. 89).

(59) Notamment St Cyprien : « De Lapsis », 30.

(60) Bull. arch. du Comité, 1927 p. 266. Remarquons que dans cet exemple on doit faire abstraction du caractère portuaire de RUSGUNIAE. Il s'agit d'une circulation de commerce intérieur, et non pas d'une circulation d'exportation qui, comme aujourd'hui, arrive de toutes les directions pour desservir le port d'Alger.

temps avant la conquête romaine et qui se transformèrent en bonnes routes plus tard, desservaient non seulement une capitale administrative mais le plus grand centre commercial d'un immense hinterland. STRABON écrivait déjà au premier siècle que les marchands du Sud marocain y venaient chaque année pour leurs affaires, après avoir traversé une région parsemée de lacs. On pourrait reconnaître dans leur itinéraire une piste qui passait à Géryville, Djelfa et Bou Saada, à proximité du Chott Chergui, des deux Zahrez et du Chott Hodna (61).

C'est dans le même esprit commercial qu'il faut certainement interpréter la nature des grands carrefours de l'Afrique du Nord et l'aménagement par les Romains de leurs voies d'accès : THYS-DRUS - El Djem, marché des grains, de l'huile et des moutons — VAGA, BULLA REGIA et MACTARIS, capitales du blé — Téboursouk et THUGGA, patries de l'olivier — THAGASTE et CALAMA qui de nos jours encore sont de grands marchés de bestiaux — THEVESTE et SUFETULA centres d'affaires dont les monuments conservés attestent l'extrême importance — THAMUGADI et LAMBAESE que l'actuel marché de Batna a relayés — SITIFIS et AUZIA métropoles économiques de l'Algérie centrale. Le dispositif étoilé de leurs communications n'eut, bien souvent, pas d'autres causes.

Mais les grands marchés régionaux ne captaient pas partout l'intégralité du trafic. En de nombreuses régions, l'« économie d'échanges » était restreinte à des marchés ruraux tels que nous en connaissons encore aujourd'hui dans l'Algérie et la Tunisie intérieures. Ces NUNDINAE, marchés généralement bi-mensuels, qui attiraient les campagnards d'alentour, étaient constituées souvent, avec une permission administrative, par les grands propriétaires sur leurs domaines et pouvaient devenir par la suite d'importants centres commerciaux. Des voies, plus ou moins bien aménagées, devaient les desservir. Ainsi connaît-on par l'Epigraphie les NUNDINAE établies à partir de l'année 138 par un haut personnage sur son grand domaine à CASAE BEGUENSES au Nord-Ouest de Sbeitla (62), celles du VICUS PHOSPHORI, à l'Est de Sigus (63), d'Ain Méchira (64) et d'Ain Kerma (NUNDINAE EMADAUCAPENSES) (65) sur la route de CIRTA à DIANA, du lieu nommé VANISNESI au Nord de Bordj bou Arréridj (66). Les habitants du Castellum MASTARENSE (67) et ceux du Castellum TIDDITANORUM (TIDDIS), lieux distants de 15 km, à l'Ouest de Constantine, s'étaient même entendus pour tenir leurs marchés à un jour d'intervalle (68).

Ce sont donc là des cas où les courants commerciaux se limitaient à des cellules économiques de faible étendue. Mais les documents archéologiques sont nombreux qui témoignent au contraire d'une diffusion assez vaste de certains produits. Nous avons vu, à propos des fouilles urbaines, combien les matériaux de construction, d'origine connue, étaient des auxiliaires précieux pour permettre de reconstituer ce que furent les transports à grande distance.

Moins éloquents, les produits de l'artisanat d'Afrique n'en apportent pas moins d'utiles indications. C'est ainsi que des conduites d'eau en poterie découvertes à Constantine avaient été

(61) Le problème a été bien vu par M. Gilbert-Charles PICARD dans son « CASTELLUM DIMMIDI » p. 20.

(62) C.I.L., VIII, 11451.

(63) Bull. du Comité, 1914, p. 567.

(64) C.I.L., VIII, 8280.

(65) Bull. du Comité, 1903 p. CCXI.

(66) C.I.L., VIII, 20627.

(67) Ibid., 6357.

(68) Bull. du Comité, 1941-1942 pp. 156-158.

fabriquées, comme le révèlent leurs estampilles, par les habitants des centres de MILEV, UZELIS, TIDDIS et de deux autres localités difficilement identifiables (69).

Les céramistes avaient l'habitude de signer leurs œuvres, précautions des plus utiles à l'archéologue moderne puisqu'elles permettent aujourd'hui d'apprécier l'aire de dispersion de ces produits. Des lampes à sujets signées R.M. ont été signalées de la sorte à Carthage, El Djem et SUFETULA. Or, une heureuse trouvaille a permis de localiser leur atelier de fabrication à Henchir es Srira, à 17 km. à l'Ouest de MASCLIANAE (Hadjeb-el-Aïoun) au centre de la Byzacène. Cet atelier travaillait même pour l'exportation vers l'Italie et la Sicile (70).

A Bir el Ater, au Sud de Tébessa, une œnochoe, vase à vin très caractéristique en forme de tête humaine, a été retrouvée à 200 km. de son centre de fabrication d'El Aouja (30 km. au Sud de Kairouan) (71).

De beaux vases à relief figurés originaires de l'entreprise d'un nommé SATURNINUS ont été mis au jour, l'un à THELEPTE, l'autre à Sidi el Hani, au Sud-Ouest de Sousse (72).

On pourrait multiplier à l'infini ces exemples.

Mais les témoignages les plus courants de la circulation intérieure des produits fabriqués sont les lampes à huile, objets de faible poids et de petit volume qui pouvaient se transporter aisément d'un bout à l'autre de la province et s'exporter à l'étranger. Ainsi toutes les villes côtières de Maurétanie connaissaient de petits modèles de lampes à bon marché que produisait un atelier cherchellois et qui y étaient sans doute apportées par mer; mais un exemplaire en a été trouvé à SITIFIS (73), pour nous montrer qu'on les colportait aussi par route dans l'intérieur du pays.

En de nombreux points de la province de Byzacène circulaient des lampes portant la marque d'AQUAE REGIAE, nom de la petite ville et nœud routier où elles étaient fabriquées (74).

Des centaines d'exemplaires signés COPPIRES, du nom de leur fabricant C. OPPIUS RES-TITUTUS ont été retrouvés en des lieux aussi distants que Cherchel, Dellys, Constantine, Tébessa, Sbeitla, Carthage, Dougga, Maktar et l'île de Djerba (75).

Les ateliers de fabrication de lampes appartenant à la famille des PULLAENI dont un établissement se trouvait près d'UCHI MAJUS au Sud-Ouest de Téboursouk, expédiaient leurs produits dans toute l'Afrique sans compter les pays voisins (76).

Ce sont là les témoignages d'une circulation qui, bien que très active, semble toutefois peu coordonnée. Mais nous possédons également un texte épigraphique où le commerce de l'Afrique romaine fait preuve d'une extraordinaire continuité. Il s'agit du Tarif douanier, document écono-

(69) C.I.L., VIII, 10476.

(70) L. HAUTECEUR : « Les ruines de Henchir es Srira » (Mélanges de Rome, XXIX, 1909 pp. 383-395).

(71) Bull. du Comité, 1932-1933 p. 500.

(72) Ibid. 1928-1929 p. 182.

(73) Ibid. 1930-1931 p. 176.

(74) Ibid. 1916 p. CCXII note 3.

(75) C.I.L., VIII, 22644 n° 648.

(76) MERLIN et POINSSOT : « Les inscriptions d'UCHI MAJUS ». Notes et Documents publiés par la Direction des Antiquités et Arts de Tunisie, fasc. II, 1908, p. 111.

mique insigne, découvert à Zraia (antique ZARAI) sur le trajet de l'ancienne voie romaine de Ngaous à Sétif, au point où la province de Numidie laissait place à la Maurétanie Césarienne.

Daté très exactement de l'année 202, le Tarif de ZARAI (77), ne mentionne rien autre, dans la nomenclature de ses articles soumis aux droits fiscaux, qu'un courant de trafic au long cours, peut-être très anciennement suivi, qui, partant du golfe de Gabès et traversant les casis de la bordure saharienne, se rendait dans la partie occidentale des provinces romaines, en annexant au passage les produits de régions naturelles économiquement dissemblables.

Transitaient à ZARAI les éponges et la sauce de poisson (Garum) du golfe de Gabès, les tissus de laine que l'on fabrique encore soit à Djerba, soit dans la région du Djerid, les dattes des oasis, les esclaves amenés par caravanes de l'Afrique centrale ou de la zone frontalière — peut-être même d'Égypte — la résine et la poix des monts Aurès, les bestiaux et les cuirs de la région même de Zraia. Pour essayer de matérialiser ce courant, on peut mettre en cause un axe routier principal, du golfe de la petite Syrte à la frontière de Maurétanie par Gafsa, ou même par le Sud du Chott Djerid, puis la trouée de Biskra, axe routier alimenté lui-même par un grand nombre d'affluents.

La provenance de certaines denrées mentionnées au Tarif ne peut pas toujours être déterminée avec précision. Il est difficile, en particulier, de localiser les régions productrices du vin et des figues sèches dont il est question. La vigne et le figuier étaient des cultures presque universellement pratiquées dans l'Afrique romaine dès que les conditions climatiques étaient favorables. Il en subsiste plus d'une preuve dans le pays des SALTUS, grands domaines fonciers près de Dougga. Cependant PLINIE l'Ancien parle avec emphase des figuiers de l'oasis de Gabès et de ses vignes qui donnent deux récoltes l'an (78). D'autre part, des OSTRAKA, tessons de poterie portant des inscriptions latines, découverts à Bou Gornine (79) et à Ksar Koutine (80), lieux respectivement situés à l'Est et à l'Ouest de Médenine dans le Sud tunisien, font état de prestations de vin dont les exploitants agricoles du pays étaient redevables.

Le cas est identique sur des inscriptions de Maknassy, à l'Est de Gafsa (81). Enfin sur des actes juridiques datés de la fin du V^e siècle, époque des souverains vandales, il est fait mention de la culture de la vigne et des figuiers. L'intérêt de ces documents vient de leur découverte à 100 km. au Sud de Tébessa et 65 km. à l'Ouest de Gafsa, près de la station AD TURRES (Tamerza) (82). A supposer, en effet, qu'ils n'aient pas été trop déplacés, ils établiraient que la production des figues et du vin était possible à proximité immédiate de la voie romaine qui pouvait être celle des caravanes de ZARAI.

Au demeurant nous ne sommes pas certains de posséder le texte complet du Tarif douanier.

Jusqu'où se perpétuait ce mouvement caravanier? Peut-être allait-il à SITIFIS et à SALDAE, ou bien au contraire s'enfonçait-il dans l'intérieur de la Maurétanie Césarienne? On doit remarquer que les esclaves, les bestiaux et les vêtements mentionnés à ZARAI pourraient n'être pas étrangers à l'existence d'un courant de retour.

(77) C.I.L., VIII, 4508 et 18.643.

(78) « Histoire Naturelle » XVI, 50, 2 et XVIII, 51, 12.

(79) Bull. du Comité, 1915, p. CXCI.

(80) Ibid. 1913, p. CCXXXI et 1916 p. CXXXII.

(81) Ibid. 1912, pp. CCLVIII... n° 3-4.

(82) E. ALBERTINI : « Actes de Ventes du V^e siècle trouvés dans la région de Tébessa » (Journal des Savants, janvier 1930). n° 1, volet A.

S'il faut croire que l'Afrique ancienne connut un certain nombre de courants commerciaux du même type, on peut imaginer dans quelle mesure ils durent influencer l'orientation et le tracé des voies romaines.

Nous connaissons maintenant les objectifs économiques, stratégiques, administratifs que les Romains poursuivirent dans la construction de leurs voies. Il y en eut bien d'autres, et les intérêts spirituels, religieux notamment, ne furent jamais négligés. A la différence des autres, les routes politiques s'assemblèrent toujours en Système, traduction des méthodes latines de gouvernement, alors que les routes commerciales échappèrent dans de nombreux cas à l'initiative du Prince.

Mais l'esprit qui présida aux réalisations des voies romaines en Afrique ne saurait s'isoler du cadre dans lequel elles furent tracées. C'est dire qu'aux conditions humaines il faut nécessairement associer les conditions naturelles et juger souvent les unes par les autres.

L'Adaptation romaine aux conditions naturelles ⁽⁸³⁾.

L'un des facteurs naturels les plus favorables à l'établissement d'un réseau routier en Afrique du Nord vient d'une défectuosité du climat; c'est l'absence de voirie fluviale.

En dehors de la zone océanique du Maroc occidental, les oueds, sauf parfois à leur embouchure comme le Chélif où s'établit dans l'Antiquité l'un des deux ports de QUIZA, ne sont nulle part navigables. Or les Romains avaient une préférence marquée pour la voie d'eau. Non point tant, comme on l'a trop dit, parce que leurs charrois terrestres étaient incapables de transporter les marchandises pondéreuses — les déplacements de matériaux lourds dans l'intérieur des provinces d'Afrique ont prouvé le contraire — mais parce que sur la voie d'eau les frais de transport étaient plus réduits. La navigation maritime suivait, à cet égard, la règle de la batellerie fluviale.

C'est pourquoi l'Afrique romaine se caractérisait dans l'intérieur par un réseau routier d'une étonnante densité ⁽⁸⁴⁾, et, malgré la structure souvent inhospitalière de ses côtes, par une abondance inaccoutumée de ports.

Aussi, la grande route du littoral, dont on peut admirer par endroits la hardiesse de conception, ne dut pas jouer, du fait de la concurrence du cabotage, un rôle économique important.

Des OSTRACA latins découverts dans l'îlot amiral de Carthage semblent nous donner, à ce sujet, d'utiles renseignements. Ils ont trait à des prestations en nature d'huile destinée à l'administration de l'ANNONE d'Afrique en l'année 373, et mentionnent les bateaux de commerce sur lesquels ces approvisionnements étaient acheminés à Carthage ⁽⁸⁵⁾. On se souvient que la pé-

⁽⁸³⁾ Il ne peut être question de traiter ici les différents problèmes de géographie physique de l'Afrique du Nord. Nos indications géographiques ne seront donc que des repères de base. Le lecteur pourra se reporter à l'ouvrage le plus complet et le plus récent sur la matière, celui de M. Jean DESPOIS « L'Afrique du Nord » dans la série « Géographie de l'Union française » de la collection « Colonies et Empires » (Paris, Presses universitaires de France, 1949).

⁽⁸⁴⁾ Il est bien difficile d'évaluer la longueur du réseau routier de l'Afrique romaine, en l'état incomplet de nos connaissances archéologiques. Parler de 20 000 kms de voies n'est pas faire preuve d'exagération.

⁽⁸⁵⁾ CAGNAT et MERLIN : « Ostraka latins de Carthage » (Journal des Savants, 1911, pp. 514-523).

ninsule du cap Bon et toutes les régions côtières de la Tunisie orientale et de la Tripolitaine s'étaient spécialisées dans l'industrie oléicole. Pour l'écoulement de ces produits vers Carthage, on aurait ainsi préféré la voie maritime à la route terrestre.

Outre l'instabilité du régime hydrographique, l'irrégularisé du climat conditionna le genre de vie des populations et détermina dans ses grandes lignes le périmètre de la colonisation romaine.

On a vu qu'elle fut la cause du nomadisme. Il faut aussi lui imputer le manque d'unité dont l'occupation latine ne sut s'affranchir. L'inégale répartition de la colonisation d'un bout à l'autre de la Berbérie ne laisse pas de surprendre un observateur moderne : A la Province Proconsulaire et à la Numidie, spacieuses, largement étalées dans de vastes limites, il voit succéder cette Maurétanie étirée, maltraitée, allongée jusqu'à strangulation. Pareille anomalie ne semble pas le fruit de pures contingences historiques et doit nécessairement se rattacher à quelque influence du milieu naturel.

En réalité la colonisation romaine a été guidée dans son principe par les conditions climatiques qui décidaient de la valeur agricole de telle ou telle région :

En Tunisie, la limite naturelle de culture sèche des céréales, qui suit le pied méridional de la Grande Dorsale, a pu être dépassée par la culture sèche de l'olivier jusque dans la partie occidentale de la steppe grâce à l'influence d'une seconde façade maritime, et par l'irrigation des secteurs de Fériana-Gafsa.

En Algérie orientale la zone cultivable s'avance, grâce à l'irrigation par eau d'oueds, jusqu'à la lisière nord du chott Melghir, le seuil de Biskra et la bordure méridionale des Monts du Hodna. La ligne du FOSSATUM romain, récemment étudié dans ces régions, en dessine parfaitement la configuration.

Mais la situation géographique se modifie dès qu'on aborde l'Algérie occidentale. Ici, le « front de culture rentable », épousant fidèlement la courbe de pluviosité de 400 m/m, s'amenuise de plus en plus pour ne couvrir qu'une étroite bande de terrain d'une trentaine de kilomètres de largeur entre Marnia et Nemours. Les Romains auraient donc suivi dans leur avance une grande réalité géographique, annexé les régions « utiles » et visiblement respecté les limites d'aridité.

Cette théorie a rallié avec enthousiasme la plupart des géographes contemporains. N'est-on pas allé jusqu'à dénommer « chaîne du LIMES » le grand arc montagneux Biskra-Tlemcen, limite Nord-orientale du Horst algérien, séparatif de deux mondes géologiques et de deux groupes humains ? ⁽⁸⁶⁾.

Il est certain, en tout cas, qu'une voie de rocade d'un LIMES encore mal connu en suivait approximativement les contours par Tobna, Msila, Boghar, les régions de Tيارت, de Charrier et de Lamoricière.

Mais les conditions naturelles sont-elles toujours impératives ?

⁽⁸⁶⁾ C'est notamment la thèse d'Emile Felix GAUTIER : « Structure de l'Algérie » (Paris, Société d'éditions géographiques et scientifiques, 1922), p. 217.

Il nous semble imprudent, aujourd'hui, d'assigner des limites géographiques au LIMES romain, puisqu'on n'en a encore qu'une connaissance imparfaite.

L'homme est moins soucieux du climat lorsque sa vie est en danger, surtout dans un territoire où il faut parfois s'aventurer très loin pour assurer la sécurité de l'arrière-pays. Aussi l'explication géographique du LIMES, valable pour délimiter le périmètre de la rentabilité des cultures antiques, est moins à son aise en face de la ligne frontière romaine de Tripolitaine ou de la prodigieuse expansion qui, au III^e siècle, conduisit les légions vers Messad et Laghouat.

L'organisation d'un réseau routier ne peut méconnaître sans doute le milieu dans lequel il doit évoluer, et la tentation de se soumettre aux injonctions du relief a le plus souvent caractérisé l'œuvre romaine, comme plus tard celle des Français. On ne saurait nier l'ascendant que les itinéraires naturels ont exercé sur les migrations des peuples, la canalisation permanente des invasions le long de certaines voies s'ouvrant inéluctablement sur des champs de batailles naturels, ou l'emplacement souvent prédestiné des grandes capitales.

Ainsi le Déterminisme géographique semblerait disposer d'un pouvoir suffisant pour désigner lui-même dans ses grandes lignes le réseau routier d'un pays.

En réalité son pouvoir se limite à l'acceptation des hommes. L'esprit humain a de tout temps considéré la voie naturelle non comme un impératif catégorique mais comme une simple suggestion du relief et ne lui a donné son investiture que dans la mesure où elle se prêtait à l'usage qu'il voulait en faire. Nous sommes donc ici dans un domaine d'adaptation et de compromis où c'est au caractère particulier de chaque peuple qu'il échoit d'interpréter, de transposer la voie naturelle en une voie « humaine ».

Les Romains, on l'a vu, savaient harmoniser les intérêts de la stratégie et ceux du commerce lorsqu'un problème routier se posait à eux. Vis à vis du complexe géographique ils surent aussi choisir les propositions qui leur étaient faites.

Nous savons que les Phéniciens bien avant eux s'étaient enfoncés dans l'intérieur de la Berbérie. Leur accès n'y avait pas été pénible : la côte Nord-orientale de la Tunisie accueillait favorablement l'envahisseur ; elle s'ouvrait sans restrictions sur des plaines littorales puis des vallées qui, remontant en pente douce des chaînons montagneux, conduisaient sans effort jusqu'au cœur du territoire. L'orientation Nord Est-Sud Ouest de ces vallées où couraient l'oued Miliane, la Medjerda et ses affluents les oueds Siliana et Mellègue, déterminait par conséquent une avance humaine vers les plateaux d'Haidra et de Tébessa.

Le massif montagneux de la Grande Dorsale, compartimenté et largement pénétrable, la côte particulièrement basse de la Tunisie orientale, favorisaient une double intervention humaine vers les régions monotones et peu élevées de la steppe où la circulation pouvait à son gré s'épancher en tous sens.

Ainsi les Romains acceptèrent-ils sans réserve les communications qui leur étaient si favorablement dispensées. Aucun massif tunisien, même les vieux monts boisés de la Khroumirie au Nord ne s'avéra impénétrable. Le choix des vallées fut assez grand pour faciliter une avance convergente et sans hiatus jusqu'aux limites de la province de Numidie. Dans la région du Haut Tell au Nord-Ouest de la Grande Dorsale, pays d'alvéoles et d'interpénétration d'éléments orographiques, un enchaînement de dépressions alignées du Nord-Est au Sud-Ouest — plaine de l'oued Khalled (AGBIA), plaines du Krib (MUSTI), de Lorbeus (LARES) et des Zouarines (OBBA,

CELLAE) — permet de « doubler » les communications des vallées des Oueds Miliane et Siliana, et de donner naissance à la plus grande voie impériale de l'Afrique romaine : la route CARTHAGE-THEVESTE.

La majeure partie de la Province Proconsulaire, pays d'une altitude moyenne inférieure à 400 m., et de moins de 200 m. dans les plaines littorales qui s'étendaient de Bizerte à la frontière de Cynéraiïque, offrait donc une pénétrabilité nulle autre part atteinte. Là, ce furent surtout les conditions humaines qui imposèrent leurs points de vue dans la construction d'un réseau routier.

Elles intervinrent beaucoup moins lorsqu'il fallut affronter la structure peu complaisante de l'Algérie orientale, que les géographes séparent généralement de l'Algérie occidentale suivant une diagonale Alger-Biskra. Son altitude moyenne atteignait 900 m. et c'est un relief heurté qui s'y développait partout. Plus d'orientation maîtresse du Nord-Est au Sud-Ouest comme dans une grande partie de la Tunisie, ni de régions plates à communications faciles, mais un Atlas Tellien d'altitude progressive entre la chaîne numidique, la Petite Kabylie, puis la Grande. A ses deux extrémités, dans le Nord, les seules plaines de la Mitidja et de Bône présentaient quelque étendue. Les Hautes Plaines intérieures y étaient encombrées d'îlots montagneux à directions variables, l'Atlas Saharien vigoureusement relevé dans l'Aurès et les Nemencha. Bref, un pays de hautes terres dont les communications du Nord au Sud malaisées, étroites et sans continuité se perdaient dans un enchevêtrement de montagnes. Une grande dépression intérieure traçait heureusement un sillon longitudinal par les bassins de Constantine, de Sétif et de la Medjana, mais se heurtait en définitive au vieux massif des Biban. Deux autres s'en échappaient ; mais si la première, le grand tracé synclinal Bougie-Bouïra-Aumale-Berrouaghia, était susceptible d'attirer par endroits la colonisation, la seconde, la trouée du Hodna, n'offrait qu'une redoutable voie d'invasion.

Une vaste dépression Est-Ouest caractérisait au contraire l'Algérie occidentale où la vallée de l'oued Chélif, depuis la région d'Affreville, se prolongeait jusqu'au Maroc par les plaines de l'Habra, du Sig et de la Sebkhia d'Oran, soit sur une distance de plus de 350 km. Elle était dominée au Nord par des massifs peu élevés comme le Dahra, au Sud par un relief plus mouvementé où dominait l'Ouarsenis mais qui, par l'orientation favorable de ses plis, n'interdisait jamais des communications transversales. La lisière septentrionale des Hautes Plaines correspondant à une limite naturelle d'aridité, nous avons vu que la colonisation romaine ne s'y était point égarée, alors que cette région lui eût offert un accès aussi commode que la Tunisie des steppes.

Ainsi dans ce territoire exagérément allongé, sans aucune homogénéité physique, seuls l'Est et l'Ouest étaient des secteurs de pénétration aisée. Son morcellement en régions naturelles économiquement indépendantes les unes des autres, la vie régionale de ses populations sédentaires, un nomadisme qui provoquait une circulation essentiellement sub-méridienne, l'absence de centre naturel propre à jouir d'un vaste rayonnement, rien, en somme, ne prédisposait ce pays à recevoir une organisation routière d'ensemble. Rien, sauf la détermination unilatérale d'un conquérant énergique. Tel apparaît à nos yeux le mérite du peuple romain.

Si l'on veut, dès lors, schématiser l'œuvre accomplie, on ne peut guère dissocier les conditions naturelles permanentes des conditions humaines particulières à la période romaine. Puisque la Route n'a été tracée que dans un certain esprit et pour la satisfaction de certains besoins, l'optique avec laquelle nous pouvons la considérer ne sera valable qu'à la condition de tenir

compte, elle aussi, des données chronologiques. Ainsi replacé dans son cadre historique, le réseau routier de l'Afrique romaine n'est plus un simple enchaînement de lignes sur le papier, mais une matière vivante, un système nerveux répondant aux sollicitations d'un corps organisé.

La morphologie de ce système routier ne peut pas se décomposer, comme nous le voudrions aujourd'hui, en pénétrantes et roccades selon leurs dispositions géographiques dans le sens des méridiens ou des parallèles. Une inclinaison, Est ou Ouest suivant les régions, frappait les pénétrantes, alors que les mouvements irréguliers de la frontière méridionale nuançaient l'orientation des voies de rocade du LIMES.

Il faut plutôt interpréter les routes romaines selon la mission qui leur était dévolue dans le cadre géographique où elles se débattaient.

On remarque ainsi que, de la frontière de Cyrénaïque à celle de Maurétanie Tingitane, une grande route côtière reliait entre eux les différents ports des provinces d'Afrique. Généralement accrochée au littoral, elle n'hésitait pas à s'en éloigner lorsqu'aucun établissement portuaire n'exigeait sa présence, comme ce fut le cas dans les secteurs de Bizerte à Tabarka, de La Calle à HIPPONE, de Collo à TUCCA, de St-Leu à Oran.

Un second dispositif routier longitudinal courait dans l'intérieur du pays à la recherche des capitales de provinces. Prenant son départ à CARTHAGE, il se dédoublait à partir de THACIA, au Nord-Est du Kef, en deux courants qui ne devaient plus se rejoindre avant Sétif ou même Aumale :

La branche Nord traversait CIRTA et, par un itinéraire montagneux qu'aucune voie naturelle n'imposait, arrivait à SITIFIS, et de là gagnait AUZIA, puis CAESAREA.

La branche Sud poursuivait son trajet vers THEVESTE où elle retrouvait une communication venue sans encombre d'HADRUMETE, capitale de la province de Byzacène, et après son passage à LAMBAESE rejoignait SITIFIS par le Sud, ou même, filant droit dans la plaine du Hodna, se rendait directement à AUZIA.

En Maurétanie Césarienne une grande artère, guidée par la route naturelle du Chélif et des plaines oranaises, visait dans le lointain la cité de VOLUBILIS, capitale de la province de Tingitane sous le Haut Empire.

De grandes transversales venaient se greffer à leur tour sur ces deux lignes de force inter-provinciales. Libres de leurs mouvements en Tunisie méridionale où elles s'empressaient de gagner les ports suivant les itinéraires de leur choix, elles étaient axées, partout ailleurs, dans le sens des méridiens. Il semble même que de part et d'autre d'une ligne THEVESTE-LAMBAESE-THAMALLULA-AUZIA-Voie du Chélif, leur rôle ait sensiblement différé : au Nord de ce tronçon commun elles auraient été des voies d'exportation, au Sud, des voies de ravitaillement du LIMES.

Enfin, une « composition » routière habilement dosée, mais dont nous ne connaissons pas encore tous les éléments, s'appuyait sur la frontière méridionale de l'Afrique. Elle appartenait aux dispositifs militaires des LIMES de Tripolitaine, de Numidie et des Maurétanies.

L'ossature routière du LIMES de Tripolitaine était, sans doute, la plus schématique. Sa voie principale suivait l'escarpement du Djebel, grand arc montagneux tourné vers le Sud entre Gabès et LEPTIS MAGNA, et dans lequel s'inscrivait la Djefara, région propice à la culture de l'olivier dans sa partie Nord.

En Numidie, le dispositif s'avança avec infiniment de témérité au III^e siècle vers les régions très excentriques de Messad et Laghouat, puis se replia, semble-t-il, sur la lisière Nord du Chott Melghir et le Chott Hodna. L'attitude de ses voies dut se conformer aux plissements de l'Aurès et aux gouttières d'invasion, orientées généralement du Nord-Est au Sud-Ouest ; mais nous devons reconnaître que tout ce système était presque ignoré avant les travaux récents du colonel Baradez.

C'est pourquoi le réseau frontière de Maurétanie Césarienne qui nous semble aujourd'hui purement linéaire sera sans doute, après étude, largement épaissi.

Mais il faut remarquer, et ceci est valable pour l'ensemble du territoire, que les voies romaines se « couvraient » toujours mutuellement, qu'un grand nombre de variantes oscillaient autour des tronçons principaux et que des itinéraires complémentaires se partageaient les chances d'aboutir. Il y avait au moins deux possibilités d'aller de CIRTA à SITIFIS, il y en avait trois pour se rendre de SITIFIS à SALDAE, autant de THEVESTE à HIPPO REGIUS, une infinité de THEVESTE à CARTHAGE.

Des centres routiers, que généralement la nature désignait, régnaient, au milieu de leurs sphères régionales, sur un hinterland plus ou moins vaste, tels CARTHAGE, THYSDRUS, HADRUMETE ou THEVESTE en Proconsulaire, CIRTA, LAMBAESE ou CUICUL en Numidie, SITIFIS, AUZIA ou PORTUS MAGNUS en Césarienne (87). Le mérite principal des grandes voies fut de les relier entre eux, de créer de proche en proche une communauté routière africaine, et d'apporter à ce pays sans cohésion, privé d'unité géographique, une véritable unité humaine.

Dépasant maintenant le cadre de ses frontières, la province d'Afrique fut-elle intégrée dans le vaste Système routier du Monde romain ?

Ne fut-elle considérée, à cet égard, que comme une « île » sans qu'il fut nécessaire de prévoir le raccordement de ses voies à celles des autres provinces ?

Ce sont encore des considérations géographiques qui peuvent proposer une réponse : il ne fait point de doute que les affluents routiers du golfe de Carthage regardaient au loin les côtes siciliennes, comme au-delà du Pas-de-Calais les voies de Bretagne répondaient à celles de Gaule, ou, de part et d'autre du Bosphore, celles de l'Asie à celles de la Thrace.

Le long des plages de Tripolitaine, une grande voie impériale abordait la Cyrénaïque et annonçait son entrée en Egypte où elle serait relayée jusque dans la lointaine Asie. Au second siècle APULEE de MADAURE empruntait cette voie de terre pour se rendre à Alexandrie, lorsque lui arrivèrent à Tripoli les aventures qu'il nous conte (88).

(87) La convergence autour d'un seul grand centre géographique caractérisait, au contraire, l'ossature du réseau des voies romaines de certaines provinces. C'est ainsi que les nœuds routiers de ROME en Italie, de LUGDUNUM (Lyon) en Gaule, commandaient tout le système de viabilité de ces deux grands pays.

(88) APULEE, « Apologie », 72. Cette voie de terre avait déjà été suivie par l'armée grecque d'Ophelas, allié du Syracusain Agathocle contre CARTHAGE, à la fin du IV^e siècle av. J.-C. puis par les troupes de Caton pendant la campagne de César en Afrique. Les conquérants arabes des VII^e et XI^e siècles l'emprunteront, mais il semble bien qu'au cours de la période romaine elle ait fait preuve d'une grande activité de trafic : les influences hellénistiques de l'Egypte et de la Cyrénaïque sont très apparentes dans les cités littorales de la côte des Syrtes. L'art décoratif des monuments de Gighis, en particulier, témoigne d'une influence égyptienne par l'emploi généralisé du stuc peint. Cf. CONSTANS : « Gighis » p. 113.

La Maurétanie Tingitane entretint des relations permanentes avec la Césarienne. Maritimes au début de l'occupation romaine, elles ne tardèrent pas à devenir terrestres, et de cette voie qui par Oujda et la trouée de Taza pénétrait au Maroc nous possédons plus d'un jalon archéologique (89).

On sait aussi que l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire échangeaient des contacts fréquents par caravanes à travers le Sahara. Les postes avancés du LIMES de Tripolitaine et du Fezzan, peut-être aussi ceux de Numidie, l'opulence des villes maritimes de la côte des Syrtes, d'importants témoins comme l'ancien fortin ayant servi de sépulture et connu sous le nom de « Tombeau de Tin Hinan » à Abalessa, près de Tamanrasset, certifient et orientent à la fois les itinéraires de caravanes au bout desquels miroitaient l'or du Soudan et l'étain de la Nigéria (90).

Mais l'interdépendance du réseau routier Nord-Africain à l'égard du monde extérieur était-elle à ce point marquée ?

Nous ne le pensons pas. Nous croyons au contraire à une grande liberté de conception et d'organisation routières qu'en Afrique du Nord des conditions naturelles et humaines très particulières favorisaient. Sur le plan politique, la province d'Afrique, dans son « île » connut beaucoup moins que les autres parties du monde latin les remous de la guerre civile et de l'assaut barbare. Sa fidélité aux maîtres du moment ne fut ébranlée qu'en de rares occasions, que de brutales mises à pied rendaient toujours inefficaces. Si l'on doit suivre M. Piganiol (91) en sa théorie économique de l'écroulement de l'Empire — la catastrophe tiendrait particulièrement au déplacement des grandes voies commerciales de l'Antiquité sur un axe Rhin-Danube, écartant définitivement la ville de Rome — on doit reconnaître qu'à ce titre l'Afrique du Nord avait toujours gardé son autonomie.

Convaincue de son isolement géographique, elle avait établi sur son sol un réseau routier que des composantes multiples influençaient, bâti parfois sous l'impulsion d'intérêts métropolitains, mais qui sut, en définitive, s'individualiser au point de devenir un patrimoine local. Dans ce pays le milieu physique a toujours « africanisé » les apports étrangers.

Africain dans son assise, latin dans ses intentions, ce réseau routier de la Berbérie romaine allait-il être original en sa technique ?

(89) M. CARCOPINO, dans le « Maroc antique » (Paris, Gallimard, 1943) s'est fait le défenseur de cette thèse.

La découverte, toute récente, à VOLUBILIS (Bull. arch. du Comité, déc. 1948 p. XXVIII), d'une amphore d'huile originaire de TUBUSUCTU (près de Bougie) n'est pas, selon nous, une nouvelle preuve des relations routières entre la Césarienne et la Tingitane. TUBUSUCTU avait, au contraire, intérêt à embarquer ses jarres qui naviguaient plus aisément jusqu'aux ports marocains.

(90) Voir notamment : Louis LESCHI, « Rome et les Nomades du Sahara central » dans les « Travaux de l'institut des recherches sahariennes », Tome I, 1942.

M. REYGASSE : « Monuments funéraires préislamiques de l'Afrique du Nord ». Publication du Gouvernement Général de l'Algérie, Direction de l'Intérieur et des Beaux-Arts. Service des Antiquités - Missions Archéologiques (Paris, Arts et Métiers Graphiques 1950), p. 79...

(91) André PIGANIOU : « Histoire de Rome » collection Clio (Paris, Presses Universitaires de France, 1946), p. 513.

Du même auteur : « Histoire Générale de Glotz - Histoire romaine » Tome IV « L'empire chrétien » (Paris, Presses Universitaires de France, 1947), p. 416.

DEUXIEME PARTIE

LES PROBLEMES TECHNIQUES DE LA VOIE ROMAINE

Conditions naturelles et conditions humaines se trouvèrent tout naturellement associées lorsqu'il fallut, pour les Romains, tracer, puis construire leurs voies.

C'est une difficulté permanente en Afrique du Nord que de pouvoir asseoir correctement un réseau routier sur un terrain qui généralement ne s'y prête guère, et en dépit de conditions climatiques toujours défavorables. L'ingénieur s'y trouve aux prises avec la nature géologique du sol qui, trop fréquemment composé des marnes argileuses de l'Eocène, impose des études techniques minutieuses et contrarie leurs applications. Même dans les régions non montagneuses, la glaise plastique et imperméable de ces marnes devient un tapis savonneux et glissant en temps de pluie ; cuite au soleil de l'été, elle se dessèche et se partage en mille fissures. Les terrains schisteux, peu consistants, n'offrent pas plus de stabilité, et les bons matériaux d'empierrement, s'ils ne sont pas rares, sont toutefois mal répartis ; il faut souvent les quérir très loin.

Le ravinement est donc un fléau redoutable et dégénère en affaissements de terrain lorsque des pluies torrentielles dévalent le long des pentes et noient les vallées ; spectacle lamentable et quotidien offert aux habitants de ce pays.

Les Romains, bien avant nous, ont éprouvé ces aléas, et leurs auteurs ne se sont pas fait faute de les déplorer. FRONTIN, au I^{er} siècle de notre ère, connaissait « les inondations qui modifient l'aspect des champs en Afrique » (92). Pendant les campagnes militaires de la République, déjà, les mouvements de troupes romaines avaient été souvent gênés par des orages (93). En l'année 211 ap. J.C., au dire de TERTULLIEN, les pluies produisirent un véritable cataclysme (94). Et s'il faut en croire les inscriptions, dans la plaine de Mornag, au Sud de Tunis, un temple lui-même fut détruit par la violence d'un torrent (95), entre Dellys et Tizirt les troupeaux étaient fréquemment emportés par les eaux (96).

L'Archéologie nous a confirmé en tous points ces témoignages. Combien de fois, dans les dégagements de la ville antique de Djemila, a-t-on pu constater les méfaits des glissements de terrain ? Tout récemment encore, il fallait reposer les gradins du théâtre sur une semelle de

(92) « Gromatici Veteres » ed. Lachman (Berlin, 1848) p. 47.

(93) « Bellum Africanum », XLVII, 1 et 6.

(94) TERTULLIEN : « Ad Scapulam », 3.

(95) Bull. du Comité, 1908 p. CCXLIII.

(96) Ibid, 1899 p. CLXXXI.

béton pour éviter que le ruissellement ne les ruinât complètement. Or, c'est précisément à Djemila que les inscriptions romaines sont les plus explicites sur les dégâts causés par les pluies au réseau routier. Pendant tout le cours du III^e siècle, nous disent les milliaires qui à cette époque ne ménagent pas les détails, toutes les voies partant de la ville ont été constamment les victimes des pluies torrentielles (97).

Le fait a été signalé avec la même régularité et pendant la même période sur la route de Cirta à RUSICADE (98).

Dans la Tunisie orientale, dans la plaine de l'Enfida ou celle de Kairouan, le débordement des oueds a été, de tout temps, un obstacle considérable à la construction des routes (99).

Les Romains devaient donc, comme plus tard les ingénieurs français, compter sérieusement avec ces éléments naturels pour imposer un caractère défensif au tracé et à la structure de leurs voies.

Quant aux conditions humaines qui durent nécessairement s'y joindre, la lecture du chapitre précédent les a sans doute décelées, et l'on comprend que pour des raisons stratégiques, administratives et commerciales, la colonisation latine ait dû soigneusement étudier les itinéraires, équiper les chaussées, échelonner les stations et organiser la voirie urbaine au mieux des intérêts qui étaient en jeu.

LE TRACE DES VOIES ROMAINES.

On sait qu'une route, pour mériter ce nom et rendre quelques services, doit répondre avant tout à certaines conditions de profil et d'équilibre. La voie naturelle peut bien en guider l'orientation, l'ingénieur est libre d'asseoir sa chaussée sur les points précis où elle lui semblera être le mieux à l'abri des actions destructrices de la nature ou le plus apte à remplir le rôle qu'on attend d'elle. Le problème du tracé d'une route est donc essentiellement un problème d'utilisation du terrain.

Or, on a remarqué depuis longtemps que les voies romaines présentaient à cet égard deux caractères techniques particuliers : leur aspect serait rectiligne et leur altitude uniforme (100).

Leur **rectitude** viendrait dans une certaine mesure de l'origine de certaines routes qui, nous l'avons vu, avaient donné naissance ou avaient pris naissance à la suite d'opérations d'arpentage où l'emploi de la ligne droite était de règle.

Mais n'est-ce pas aussi une tendance toute naturelle de l'esprit que de vouloir relier un point à un autre par le plus court chemin ? Les opérations d'arpentage n'ont pas été entreprises partout en Afrique du Nord, et les Romains ont sans doute profité, dans la création de leurs voies, de

(97) Notamment : Bull. du Comité, 1912 p. CCIV et C.I.L., VIII, 22397-22399.

(98) Notamment : C.I.L., VIII, 10298, 10299, 10302...

(99) J. DESPOIS : « La Tunisie Orientale — Sahel et Basse Steppe — Etude géographique » (Paris, les Belles Lettres, 1940) p. 100.

(100) V. notamment GRENIER « Manuel... » pp. 178-184.

l'expérience immémoriale des pistes indigènes adaptées aux conditions du relief. Dans les régions où la ligne droite avait toute facilité de s'étendre, comme dans les steppes nues et plates de la Tunisie centrale et orientale, on n'eut aucun mérite à l'adopter. On en eut sans doute davantage dans les zones montagneuses.

En réalité, des mobiles stratégiques ont dû intervenir puissamment dans le tracé des voies, car les intérêts militaires commandaient qu'on se rendît le plus directement possible sur les objectifs à atteindre ; des mobiles administratifs également, puisque le sol provincial étant à l'origine propriété de l'Etat, il ne pouvait être question de détourner une route du droit chemin pour respecter des terres privées.

Mais il est en outre un élément que l'on n'a pas mis suffisamment en lumière et qui, cependant, paraît avoir beaucoup influé sur la rectitude des chaussées romaines : les véhicules anti-ques, ne l'oublions pas, étaient des voitures à essieux fixes et parallèles, de sorte que les virages à trop faible rayon de courbure ne pouvaient leur convenir (101).

Au reste, c'est plutôt sur de grandes distances et sur l'orientation générale des tracés qu'il faut apprécier le caractère rectiligne des voies romaines. Nul ne contestera que sur de petits parcours les Romains ne se soient livrés à des développements artificiels. Un archéologue qui suivit jadis la route antique de THEVESTE à THELEPTE par Bir Oum Ali y trouva des coudes assez nombreux même dans la plaine où rien ne semblait pourtant les justifier (102). A fortiori il ne pouvait en être autrement sur les parcours montagneux. De Marcilly qui parcourut en 1853 la voie romaine de Cirta à RUSICADE dans sa descente du col des Oliviers (El Kantour) avait été frappé par le fait que « cette route qui jusque là avait marché si fièrement droit au but, dédaignant les vallées et sans souci des ravins et des pentes, s'assouplissait tout à coup et décrivait une suite de lacets » (103).

Dans les régions sèches, les itinéraires étant conditionnés par la nécessité de relier entre eux les points d'eau, se voyaient plus d'une fois dans l'obligation de se développer en une série de lignes brisées.

D'ailleurs, dans la plupart des cas, la rectitude d'un tracé ne pouvait qu'être subordonnée au besoin d'équilibrer le profil en long de l'itinéraire. C'est pourquoi on a défini les voies romaines comme étant avant tout des **voies de hauteur**.

Cette dernière particularité semble incontestable, du moins en Afrique. En choisissant le chemin des crêtes et non celui des vallées, on obéit d'instinct à des préoccupations stratégiques puisqu'aucune embuscade ennemie n'est plus à craindre, et l'on modère en même temps les dénivellations du relief.

(101) D. BOUTET, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées : « L'état actuel de la technique routière ». (Paris, Science et Industrie, 1947) p. 5.

(102) Recueil de Constantine, 1878 p. 3 (Bosredon).
Le Colonel BARADEZ, technicien des questions stratégiques, pense que ces détours qui nous semblent des anomalies se justifiaient par la nécessité pour les Romains de conformer les tracés de leurs voies aux réseaux préexistants de fortins d'observation, chaque tour de guet prenant en enfilade une portion de route.

(103) De MARCILLY, capitaine du génie : « Description de la voie romaine de Cirta à Rusicade » (Annuaire de Constantine, 1853, pp. 32-37).

En évitant les bas-fonds on n'a plus à redouter les crues subites des cours d'eau, on peut se passer de grands travaux d'art, et si la ligne de faite n'est pas accessible, il faut tenter de s'en rapprocher le plus possible en cheminant à flanc de côteau.

Dans un pays montagneux comme l'Afrique du Nord, ces données théoriques des techniciens romains ont eu l'occasion de recevoir un nombre incalculable d'applications. On s'est plu à opposer leurs conceptions à celles des Modernes, ce qui mena nécessairement la plupart des historiens et géographes à surestimer les mérites des Romains alors qu'ils dépréciaient les nôtres.

A vrai dire, pareille sévérité n'est plus de saison et l'on ne voit pas pourquoi les tracés des routes romaines auraient été, plus que les nôtres, des modèles de technique. La différence entre les deux formules vient surtout du fait que les conditions politiques ne sont plus exactement les mêmes, puisque, la sécurité aidant, on n'a plus avantage à escalader des montagnes.

On s'est laissé surtout impressionner par les pentes, souvent très rapides que les Romains infligeaient à leurs chaussées en dépit du relief. Le Duc d'Orléans, historiographe trop littéraire de la conquête de l'Algérie, en avait été si surpris qu'en relatant la construction de la route française de Constantine à Mila au printemps de 1839, il en arrivait à écrire ceci : « Une route carrossable depuis Constantine fut arrangée, en suivant autant que possible l'ancienne voie romaine. Mais les Romains ne faisant pas de transport en voitures, et perçant en ligne droite d'un point à un autre sans se soumettre aux caprices du terrain, leur route, expression de leur volonté inflexible, offrit, presque partout, des pentes trop raides pour les charrois de l'armée » (104). Plaisante opinion de la civilisation romaine et en particulier de la route de CIRTÀ à SITIFIS par MILEV et CUICUL, une des voies charretières les plus fréquentées de l'Afrique ancienne.

N'empêche que c'était encore bien la voie de montagne que l'armée française tenait à suivre, comme elle l'avait fait en 1836 en joignant Alger à Médéa par le col haut-perché de Mouzaïa.

Le parti-pris des crêtes qui a longtemps passé pour le privilège exclusif des Romains appartient, en réalité, à tout conquérant soucieux de vues et d'espace. Lorsque le problème de la sécurité ne se pose plus, la voie peut s'engager en liberté dans les vallées, où, par des travaux appropriés, elle saura neutraliser les accidents naturels. La Voie ferrée, craignant avant tout les fortes rampes, ne connaîtra pas d'autre chemin et l'automobiliste ne verra quant à lui plus d'inconvénient à augmenter son trajet kilométrique si l'itinéraire qu'il emprunte lui évite un parcours montagneux, trop assoiffé de carburant.

C'est pourquoi il n'est pas inutile de confronter les **types d'itinéraires antiques et modernes** en des régions où les conditions naturelles suggèrent une pluralité de tracés.

Sur une voie romaine qui n'a aucun équivalent moderne, celle de Bizerte à Tabarka par la vallée de l'Ouéd Sedjnane, ou, plus exactement, par les contreforts montagneux surplombant cette vallée, la rampe la plus forte semble n'avoir été que de 5 %, ce qui est évidemment dérisoire pour la traversée des Monts de Khroumirie (105).

(104) Duc d'Orléans : « Campagnes de l'armée d'Afrique » (Paris, Michel Lévy, 1870) p. 397.

(105) WINCKLER : « Note sur la voie romaine d'Hippo Diar-hytus à Thabraca » (Bull. du Comité, 1894 pp. 369-373).

Mais des calculs précis ont été opérés sur l'ancienne « route du marbre » de SIMITTU à THABRACA (106). En franchissant le col d'Ouldj Souk, elle avait une pente moyenne de 0 m. 04 par mètre sur une longueur de près de 6 kms, qui tombait ensuite à 0 m. 02 sur 18 kms. Entre le col du Méridj (au Sud d'Aïn Draham) et celui d'Aïn Draham, la voie romaine et la route moderne ont la même direction. Mais alors que la seconde se développe en lacets sur 4 kms avec une pente de 6,5 %, la route antique, filant en ligne droite sans diminuer très sensiblement le parcours s'imposait une déclivité de 8,25 % (107).

Ces différences de technique apparaissent mieux encore sur la photo 2 de notre **PLANCHE III**. La voie romaine de Guelma à HIPHONE, parfaitement conservée dans sa montée au col de Fedjoudj, cotoie à quelques centaines de mètres notre Route Nationale n° 21, à 3 kms environ au Nord-Est du village actuel de Guelma bou Sba. La route antique aborde franchement le col, elle est étonnamment rectiligne. Avec une pente de près de 6 %, son profil est nettement plus accusé que celui de la route moderne, traitée en lacets, et qui s'élève graduellement en épousant une à une les courbes de niveau de terrain. Mais, pour aborder l'obstacle de front, la voie romaine ne suit nullement la ligne de faite; elle s'est, au contraire, établie en remblai dans le fond du thalweg et, jusqu'au col, se laisse surplomber par la route moderne !

On aurait tort ainsi de s'exagérer l'importance de ces lignes de faites. Des voies suspendues au fil des cimes se conçoivent assez mal. Les routes romaines pouvaient aussi bien se développer dans une vallée ou à mi-côte pourvu que leur protection stratégique fut assurée sur les hauteurs environnantes. Ainsi s'explique-t-on l'abondance des tours de guet et de défense, de fortins plus ou moins puissants, jalonnant sur les hauteurs le passage des voies antiques sur toute l'étendue des provinces africaines.

La voie romaine préférerait s'établir dès le départ sur un plateau et y demeurer le plus longtemps possible à une altitude régulière.

Le meilleur exemple de ce procédé semble avoir été fourni par l'itinéraire qui, de SITIFIS, amenait vers AUZIA la grande rocade intérieure de Maurétanie. Stéphane Gsell supposait qu'après avoir quitté la petite ville d'EQUIZETO (Lecourbe), elle longeait la bordure Sud de la chaîne des Biban, passant à TATILTI et à Souk-el-Khemis (108).

Mais un parcours tout aussi probable, sinon plus certain, pouvait se développer un peu plus au Nord. De nombreux témoins archéologiques semblent bien indiquer que cette voie abordait le massif des Biban depuis la plaine de la Medjana et, se dirigeant vers le Bordj el Okhris où l'on a trouvé récemment une borne milliaire, reliait Sétif à Aumale d'une façon presque rectili-

(106) WINCKLER : « Description de la voie romaine de Simittu colonia à Thabraca » (Revue tunisienne, 1895 pp. 42-46).

(107) Nous conseillons aux détracteurs des voies romaines, à ceux qui s'effraient, en particulier, de leurs déclivités trop sensibles, de se renseigner sur les caractères techniques des routes algériennes à la fin du XIX^e siècle. On commet un non-sens en voulant comparer les profils en long des routes romaines à ceux des routes modernes, spécialement construites pour cette circulation automobile qui en a totalement bouleversé la technique. Seules des routes à trafic hippomobile peuvent être prises comme éléments de comparaison.

Or, la « Notice sur les routes et les ports », publiée à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900 par le Gouvernement Général de l'Algérie, reconnaissait que sur des parcours assez nombreux les déclivités routières dépassaient 5 %, que celles des routes du Djurdjura atteignaient même 10 %, enfin que sur la Route Nationale n° 3 de Philippeville à Biskra, au lieu dit Pont d'Aumale à l'entrée de la ville de Constantine, existait une pente de 20 %. Les Romains n'avaient guère mieux à proposer.

(108) GSELL : « Atlas arch. de l'Algérie ». F. 15, Akbou, n° 91. Ajouter P. MASSIERA : « La station de Tatilti » (Deuxième congrès de la Fédération des Sociétés savantes de l'Afrique du Nord, Tlemcen, Revue Africaine 1936 pp. 465-476).

gne. E.F. Gautier s'enthousiasmait devant la logique et la simplicité de ce tracé — dont il n'avait pourtant que de faibles indices (109) — en raison de son altitude régulière d'un millier de mètres et de sa situation sur une vieille pénélaine de roches crétacées, route naturelle par les sommets pour qui veut aller d'Alger à Constantine, alors que la nouvelle route française des vallées des oueds Isser et Sahel puis du défilé des Portes de Fer n'est qu'une création insolite de l'esprit moderne.

Le fait est que lorsqu'au cours des années 1850-1851, le Génie militaire voulut établir une grande communication de télégraphie optique Alger-Constantine, dans le secteur compris entre Aumale et Sétif, il revint inévitablement à ce trajet ancien que la stratégie désignait (110). N'avait-il pas été conservé déjà par les indigènes sous le nom de « Trik et Turk » ? et l'on sait qu'en ce pays les routes adoptées par les Turcs étaient généralement d'authentiques voies romaines.

Pour avoir une idée plus précise encore de la technique des tracés romains, comparativement aux nôtres, tournons nos regards vers une région qui, au cœur même de l'Afrique latine, se signalait déjà par la densité particulière de ses routes (PL. IV).

Pour aller de CIRTÀ à HIPPO REGIUS, ROME ne se contenta pas d'un seul itinéraire. Elle composa son réseau routier de façon à pouvoir maintenir en toute hypothèse des communications pratiques et nombreuses entre la plus grande ville-marché de la Numidie, capitale de province à la fin du III^e siècle, et le grand port maritime où résidait en permanence un Légat du Proconsul d'Afrique.

La voie principale qui reliait ces deux centres était, sans nul doute, une voie de montagne. Nous le savons par des inscriptions milliaires qui garnissaient son parcours en la nommant, non sans quelque respect, la « Route des Alpes de Numidie ». Son établissement, à une époque ancienne, avait probablement nécessité un assez grand nombre de travaux d'art que l'empereur ANTONIN LE PIEUX consigna à son tour sur ses milliaires quand il fit réparer la route en l'année 152 de notre ère (111). Le tracé en était très direct et nous apparaît aujourd'hui comme un modèle de concision. La TABLE DE PEUTINGER lui prête 99 milles (146 km. 5), l'ITINÉRAIRE D'ANTONIN 5 de moins (139 kms), mais tous deux s'accordent à lui reconnaître deux étapes : celle d'AQUAE THIBILTANAE (Hammam Meskoutine) et de VILLA SERVILIANA, station non identifiée.

Deux tracés ont été reconnus sur le terrain, mais le plus méridional semble mieux répondre aux données des ITINÉRAIRES ANCIENS (112).

Partie de CIRTÀ (altitude moyenne 600 m.) en direction de l'Est, par l'emplacement du village actuel de Lamblèche, la voie romaine s'installe immédiatement sur la hauteur. A 17 kms de son point de départ elle a déjà gagné 300 m. en altitude avec une pente moyenne très faible de 0,18 %. Pendant une cinquantaine de kilomètres environ elle oscille invariablement entre les cotes

(109) E.F. GAUTIER : « Structure de l'Algérie », p. 140.

(110) Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie, années 1850-1851 p. 448 et 1852-1854 p. 639.

(111) C.I.L., VIII, 22210 et GSELL « Inscr. lat. d'Algérie », 3875-3876.

(112) Le tracé Nord, indiqué en pointillé, utilisait certaines vallées qu'il suivait volontiers car leurs orientations lui étaient favorables ; mais on manque d'éléments archéologiques suffisants pour apprécier sa valeur technique.

700 à 800 m. et ce n'est que dans sa descente assez brusque sur Hammam Meskoutine qu'elle doit subir une pente de 4 %, la plus forte et même la seule déclivité sensible de tout son parcours. Elle se rétablit ensuite rapidement au voisinage de la cote 400 sur 25 kms, préparant doucement son arrivée sur le tremplin qui la conduit à Penthievre, à la limite de la plaine de Bône.

Pendant toute sa traversée de la chaîne numidique, nulle part elle n'a suivi le cours des vallées ; elle a dû, au contraire, couper franchement à deux reprises l'une d'entre elles : celle de l'Oued-Zénati. Les villes toutes proches de THIBILIS et de CALAMA ne l'ont pas un instant détournée de sa rectitude.

On pouvait également à l'époque romaine se rendre de CIRTÀ à HIPPO REGIUS par un itinéraire beaucoup moins montagneux et tout aussi rapide puisqu'il ne se déroulait que sur 140 kms environ. Il suffisait d'emprunter la très belle voie de CIRTÀ à RUSICADE jusqu'à son 29^e mille, près d'El Arrouch, où un embranchement, parfaitement conservé jusqu'à nos jours, conduisait à Ras el Ma et à Jemmapes (113). Là, une communication très fréquentée, venue de RUSICADE, vous emmenait à HIPPONE par la rive Sud du lac Fetzara à travers une région de basses terres. Des stations, non identifiées, de NEDIBUS et AD PLUMBARIA punctuaient ce tracé. La seule partie accidentée du parcours se situait donc entre CIRTÀ et El Arrouch, mais la structure incomparablement étudiée de la chaussée y modérait les difficultés du terrain. D'El Arrouch à Bône l'altitude de la voie ne dépassait plus 200 m.

On peut tenir pour vrai que les Anciens utilisèrent à la fois ces deux itinéraires, mais avec une préférence particulière pour la « Route des Alpes de Numidie » qui, cotoyant les régions agricoles florissantes de l'Oued Zénati et de Guelma, drainait plus rapidement leurs produits vers les docks d'HIPPO REGIUS, alors que le débouché naturel du secteur Jemmapes-El Arrouch était, sans conteste, le port de RUSICADE.

Le Haut-Moyen-Age arabe conserva encore cette dualité d'itinéraires. Mais dès l'époque turque, RUSICADE déchu complètement ; la conquête française n'y trouva que des ruines romaines inhabitées et un petit port de dernier ordre à Stora. Bône la neuve, au contraire, s'édifia aux dépens de son antique voisine et devint le port officiel du beylik de Constantine.

Lorsque les généraux français envisagèrent l'occupation de ce territoire, ils ne manquèrent pas d'ouvrir, comme à leur habitude, le dossier archéologique de l'Afrique romaine où les ITINÉRAIRES ANCIENS leur indiquaient, non sans grandes difficultés d'interprétation, les principales routes à suivre. Mais le maréchal Clauzel, dans la préparation de sa marche sur Constantine en 1836, commit l'imprudence de ne point ordonner une reconnaissance des voies sur le terrain. L'établissement d'un camp retranché à Dréan, entre Duzerville et Penthievre, précéda de quelques mois l'ébranlement des armées. Du 9 au 21 novembre 1836, les colonnes françaises, par un temps exécrable, franchirent la distance qui les séparait de Constantine. Les compagnies du Génie aménagèrent à la hâte, et en simples travaux de terrassement une route militaire, sollicitée sans doute par quelque piste indigène préexistante, et qui passait par Nechmeya, Guelma, le col de Ras el Akba, Oued Zénati et Le Kroub. L'ancêtre de notre Route Nationale venait de naître.

(113) GSELL « Atl. arch. de l'Algérie » F. 8, Philippeville, n° 213

Quant à la route du Nord par El Arrouch et Jemmapes, itinéraire spécialement étudié pour l'hiver quand les Monts de Numidie étaient enneigés, le seul fait que les ingénieurs de l'époque contemporaine s'y intéressent suffit à démontrer les qualités qu'elle présentait.

La Route Nationale 3 A, trait d'union entre les Routes Nationales 3 et 12, et copie intégrale de l'ancienne voie romaine, permettra désormais de franchir par l'itinéraire le plus court (144 kms) la distance de Constantine à Bône. Ne faut-il pas voir dans cet événement la plus belle réhabilitation de l'esprit latin après un sommeil de quinze siècles ?

LA STRUCTURE DES VOIES ROMAINES.

Le premier problème que l'on peut se poser à propos de la structure des voies romaines concerne la largeur des chaussées. C'est celui pour lequel les historiens ont montré parfois le plus d'indifférence, et les critiques, le moins d'acrimonie.

La question relevait sans doute de données théoriques. Dès la loi des XII Tables, au V^e siècle av. J.C., la législation romaine voulait que la largeur des voies militaires fût de 8 pieds dans les parties droites et de 16 dans les tournants, soit 2 m. 40 et 4 m. 80, en comptant à 0 m. 30 la longueur du pied romain (120).

Une loi d'AUGUSTE proclama qu'en matière d'arpentage un DECUMANUS MAXIMUS devait avoir 40 pieds (12 m.), un CARDO MAXIMUS 20 pieds (6 m.), 12 pieds seulement (3 m. 40) pour les DECUMANI et CARDINES secondaires, et 8 pour les petits chemins (121).

L'arpenteur HYGIN, contemporain de l'empereur TRAJAN au début du second siècle, considérait que la largeur d'un grand DECUMANUS ou CARDO pouvait s'échelonner de 4 à 10 m. (122).

Le naturaliste PLINE L'ANCIEN se montre beaucoup plus explicite sur les dimensions que les chaussées doivent présenter en agriculture puisqu'il indique les raisons techniques de leur largeur : « Il faut, dit-il, que les vignobles soient bornés par un DECUMANUS large de 18 pieds (5 m. 40) de manière à permettre à 2 chariots de s'y croiser. Des CARDINES de 10 pieds de largeur (3 m.) doivent être tracés par le milieu des jugères (unités parcellaires), ou, si le vignoble a de l'étendue, ces CARDINES auront la même largeur que les DECUMANI » (123).

On sait que les DECUMANI étaient généralement des voies Est-Ouest, les CARDINES des voies Nord-Sud.

Nous voyons donc que les dimensions des chaussées romaines étaient théoriquement soumises à un formalisme étroit.

Mais ce formalisme, la pratique eut tôt fait de l'assouplir.

(120) Digeste, VIII, 3, 1.

(121) HYGIN, « Const. Limitum ». Agrimensores (ed. Lachman) p. 194 L. 9...

(122) HYGIN : « De limitibus » ibid, III, 9.

(123) « Histoire Naturelle » XVII, 35, 13.

On tint compte surtout, dans l'établissement des voies, des possibilités qu'offrait le terrain, comme de l'importance administrative qu'on voulait donner à la route, la seconde condition toujours subordonnée à la première.

Des réparations, intervenant par la suite sur ces chaussées consistaient parfois à amoindrir l'emprise de la voie si sa valeur d'utilisation avait, entre temps, fléchi. Il est donc fréquent de voir des routes romaines successivement élargir et étrangler leur chaussée tout au long de leur parcours mais il est assez rare de rencontrer, sur un long kilométrage, des largeurs invariables de voies.

Les chaussées d'Afrique avaient sur ce point une grande liberté d'adaptation. Si la grande route de CARTHAGE à THEVESTE arrivait à se maintenir pendant longtemps sur une largeur moyenne de 6 à 7 m. (124), comme celle de CARTHAGE à HADRUMETE (125) ou de CARTHAGE à HIPHONE (126), nous voyons celle d'HIPHONE à TIPASA tomber brusquement de 12 à 8 m. (127), celle de CIRTA à RUSICADE de 7 m. 20 à 3 m. 50.

Une moyenne de 5 m. 50 à 6 m. de large était courante sur la voie de THEVESTE à LAMBAESE (129). A sa sortie de la ville de Timgad elle avait même 6 m. 60 (PL. II, 1) (130).

Dans sa montée au col de Fedjoudj, la route de CALAMA à HIPPO REGIUS arrivait à 6 m. 75 (PL. III, 2), mais la voie de montagne Chemtou-Tabarka, large de 5 m. 20 en certains endroits, s'amincissait suivant les régions (131). Au départ de SUFETULA, la route d'HADRUMETE, assise en une plaine monotone, put s'autoriser sans difficulté un écartement de 7 m. (132) ; mais, en revanche, la voie de THEVESTE à Bir Oum Ali ne dépassa guère 3 m. 50 dans son ascension du col de Ténoukla (133).

Cette hétérogénéité déconcertante semble parfois friser la fantaisie. On a relevé entre LUCU et ALA MILIARIA sur le « Boulevard-Frontière » de Maurétanie Césarienne, route d'intérêt militaire sans grande ambition commerciale, une section de 10 m. de largeur (134) qui tombe ensuite à un écartement dérisoire. L'entrave au formalisme y fait presque figure d'injure.

Sans doute doit-on pouvoir expliquer chacune de ces anomalies par des circonstances particulières à la topographie ou au climat, par l'importance de la circulation dans certains secteurs, la proximité d'une agglomération, d'un grand domaine agricole, d'une « villa »... (135).

(124) Recueil de Constantine, 1876-1877 p. 423 (Bosredon). Dr CARTON, « Découvertes épigraphiques et archéologiques faites en Tunisie » (Paris, Leroux, 1895) p. 35.

(125) Bull. de Sousse, 1904 p. 201.

(126) Bull. du Comité, 1891 p. 216 (Carton).

(127) Ibid, 1888 p. 115 (Mercier).

(128) Annuaire de Constantine, 1853 p. 36.

(129) Recueil de Constantine, 1893 p. 153 (Bosredon).

(130) Rapport sur les travaux de fouilles... de l'Algérie, 1930 à 1932 p. 144.

(131) Rev. Tunisienne, 1895 p. 40.

(132) Bull. de Sousse, 1906 p. 28.

(133) Recueil de Constantine, 1878 p. 3 (Bosredon).

(134) Bull. d'Oran, 1912 p. 249 (De Pachtère et Bouyssou) et GSELL « Atl. arch. de l'Algérie ». F. 32, Mascara, n° 47-61.

(135) Pour excuser les imperfections de l'œuvre romaine, souvenons-nous que la topographie des lieux peut modifier à tout instant les caractéristiques d'une route. Les techniciens du Gouvernement Général de l'Algérie, dans leur programme de modernisation du réseau routier en 1949, reconnaissent eux-mêmes qu'elle peut « mettre obstacle à la continuité, d'un bout à l'autre d'un itinéraire, des caractéristiques désirables à priori. D'où la notion de sectionnement de l'itinéraire en sections de caractéristiques homogènes permettant, sur toute leur longueur, une vitesse déterminée » (« Les Routes Nationales d'Algérie », Documents algériens, Série Economique n° 57, 15 février 1949). On peut admettre que les Romains pratiquaient déjà sur leurs voies une alternance de sections à caractéristiques homogènes.

D'une manière générale, la pratique arriva à imposer presque partout des mesures-types en conformité, semble-t-il, de l'usage auquel on destinait la route.

Pour les voies charretières une largeur de 4 à 5 m. était nécessaire. D'après les ornières relevées sur le dallage de Timgad, l'écartement des roues des plus gros véhicules atteignait 1 m. 45 (136). Pour que deux chariots pussent se croiser il fallait donc un minimum de 2 m. 90, largeur des essieux, auquel on devait ajouter au moins 20 cm. pour l'empattement des superstructures de chaque véhicule, et une marge de sécurité indispensable. Aussi, la plupart des chaussées destinées au roulage ne tombaient pas au-dessous d'une largeur de 4 m. PLINE préconisait même 5 m. 40, sans doute pour de très gros chariots agricoles.

Seules des voies secondaires, qui devaient exister en Afrique en nombre considérable et dont on a pu étudier des traces très distinctes dans la région de Dougga, se contentaient de 2 m. 50 à 3 m. (137). C'étaient, bien entendu, des chemins destinés à une circulation de piétons et de bêtes de somme, dans un intérêt stratégique ou d'économie toute locale.

Les chemins de montagne ne se comportaient, sans doute, pas mieux que les sentiers muletiers indigènes que nous connaissons encore en Kabylie.

Sur ces dimensions, la critique moderne a peu de prise (138). En 1900, toujours d'après les indications officielles du Gouvernement Général de l'Algérie, la largeur des Routes Nationales était bien de 8 m. en plateforme, mais de 4 m. seulement en chaussée; celle des chemins vicinaux ne dépassait pas 3 m. Dans l'un et l'autre cas, la Tunisie n'était pas mieux partagée. Il fallut attendre le programme d'équipement routier algérien de 1929 pour voir proposer l'élargissement à 6 m. des chaussées des routes nationales, celles des voies secondaires demeurant à 4 ou 5 m. Le programme de 1949 ne prévoit pas un élargissement supérieur à 7 m. pour les itinéraires courants. Il vise à obtenir, en revanche, une emprise beaucoup plus large de la plateforme et surtout une séparation beaucoup plus tranchée des courants de circulation (139).

Sur ce dernier point, on peut dire que les Romains employaient déjà une méthode semblable. La partie supérieure de leurs chaussées en dos d'âne comportait généralement une arête, destinée au partage des eaux pluviales, mais aussi à la distinction des deux courants de trafic. Cette particularité technique apparaît admirablement sur la voie romaine de THEVESTE à LAMBAESE à la sortie de la ville de Timgad (PL. III, 1) où la chaussée a été relevée en son centre et où l'on distingue, de part et d'autre, des traces très apparentes laissées par le passage des véhicules antiques.

C'est donc une question de profil en travers des chaussées romaines qui doit maintenant nous préoccuper.

(136) A BALLU : « Les ruines de Timgad - Sept années de découvertes » p. 11.

(137) Dr CARTON : « Découvertes... » pp. 413-414.

(138) Remarquons que la largeur des chaussées romaines, sauf à l'entrée des villes, n'était pas mieux conditionnée sur les réseaux d'Italie, de Gaule ou d'autres provinces. 6 m. 10 était la largeur maximum de la voie Appienne aux environs de Rome; 7 à 8 m. celle de la voie Aurélienne dans la région de Nîmes, deux artères des plus célèbres par leur importance politique et leur trafic.

(139) « Les Routes Nationales d'Algérie », Document algérien, op. cit.

La théorie des structures avait aussi pris naissance à une époque fort ancienne de l'histoire de ROME. Les architectes latins considéraient à juste raison la construction d'une voie comme étant de leur compétence au même titre que celle des temples ou des bâtiments administratifs.

VITRUVÉ et le poète STACE, qui vivaient tous deux au I^{er} siècle de notre ère, nous ont laissé dans leurs écrits, avec une très grande générosité de détails, les caractéristiques de la méthode romaine d'établissement d'une voie (140). L'Archéologie a pu, par la suite, confirmer leurs enseignements au moyen de coupes pratiquées sur de nombreux vestiges de chaussées antiques qui subsistaient en Gaule et en Italie (141).

Voici brièvement en quoi consistait la méthode (PL. V - voie romaine de type théorique).

On traçait sur le sol deux fossés parallèles ou SULCI séparés par une distance qui représentait la largeur de la route à établir.

On creusait ensuite le sol entre ces fossés jusqu'à une profondeur qui pouvait atteindre 1 m. ou 1 m. 50 et, dans la tranchée ainsi obtenue, on disposait plusieurs couches de matériaux hétérogènes qui formaient l'infrastructure de la voie.

Celle-ci était enfin revêtue d'un SUMMUM DORSUM, couche de roulement dallée ou bétonnée et légèrement bombée en son centre.

Deux fossés latéraux facilitaient l'écoulement des eaux pluviales, et, quelquefois, des trottoirs surélevés ou MARGINES, destinés aux piétons encadraient l'ensemble.

Lorsque la voie était construite en remblai, elle se tenait entre deux rangées de grosses pierres de taille, renforcées de distance en distance par des blocs plus hauts, posés de champ, et nommés GOMPHI (142).

Telle apparaît la voie romaine de type théorique à la lumière des textes anciens et de quelques sondages. Mais le grand tort de ces textes littéraires fut d'avoir accordé une tournure par trop laudative à leurs épithètes, et le grand tort des voies elles-mêmes fut d'avoir affiché trop d'insolence en bravant les siècles. Il devait en résulter, comme toujours en pareil cas, une période d'approbation sans réserves de l'œuvre romaine, entre le Moyen-Age et le XIX^e siècle, suivie d'une réaction violente de la critique au XX^e siècle.

De la thèse classique, admirative, on ne peut dire grand chose sinon que, par la voix d'un Bergier au XVII^e siècle, d'un Camille Jullian, plus près de nous, les routes romaines furent l'objet d'une étude technique assez impartiale, où l'on imputait la solidité de l'œuvre à l'importance des charrois qu'elle devait supporter (143).

De la thèse contemporaine, brutale et destructive, on se doit, au contraire, de dégager les idées principales. Le Commandant Lefèbvre des Noëttes, qui s'en est fait le champion, part du

(140) VITRUVÉ : « De Architectura » VII, I, 1 et 3. STACE : « Silves » IV, 3, 40 et suivants.

(141) Cf. GRENIER : « Manuel... » pp. 317-364.

(142) Cette technique apparaît très bien sur les deux clichés de la PL. III. Les GOMPHI, pierres de renforcement des bordures, s'échelonnent tous les 3 m. aux abords de Timgad, tous les 6 m. sur la route du col de Fedjoudj.

(143) C. JULLIAN : « Histoire de la Gaule » Tome V (Paris, Hachette, 1920) pp. 108-114 et 154-155.

principe que les véhicules antiques, en raison de la faiblesse de la traction animale, mal attelée et non ferrée, ne se chargeaient point des marchandises dont le poids excédait 500 kgs (144). Il ne s'explique donc pas pourquoi les voies romaines ont été l'objet de tant de soins et présentaient une telle épaisseur puisqu'elles ne supportaient pas de circulation lourde. Et l'auteur d'établir un parallèle entre la voie romaine, épaisse, compacte, rigide, sujette aux retraits et dilatations qui déchaussaient ses dalles, alourdie par cette énorme et inutile infrastructure, et la route moderne, mince, plastique, homogène et résistante à souhait.

Les réparations elles-mêmes auraient été inefficaces sur les chaussées romaines. On préférerait donc laisser les routes en mauvais état, ou bien lorsque l'on entreprenait des réfections importantes « on les enregistrerait comme un événement mémorable, une gloire pour leur auteur ». En comparaison, les réparations des chaussées modernes ne sont, évidemment, que jeu d'enfant.

Ne nous attardons pas sur le premier élément de cette impitoyable critique, il fera l'objet d'une mise au point ultérieure à l'aide de nombreux documents. Disons toutefois que la thèse Lefebvre des Noëttes, qui refuse à la civilisation romaine le mérite d'avoir obtenu de la traction animale le transport des matériaux lourds, méconnaît sciemment les progrès techniques qui se réalisèrent entre le stade égypto-assyrien et le stade gréco-latin. Et, en toute hypothèse, que ces matériaux aient été traînés par l'homme ou l'animal, où donc, ailleurs que sur des routes, auraient-ils pu circuler ? Cela laisse entier, par conséquent, le problème de la voie romaine.

Pour ce qui est de la structure des chaussées et de la question des réparations, les solutions pratiques des Romains ont tempéré singulièrement la portée des textes de STACE ou de VITRUVÉ, et il est probable que, s'il n'avait connu que les voies romaines de l'Afrique du Nord, l'auteur de l'« Attelage... » aurait modéré l'outrance de sa thèse.

Question des revêtements, d'abord : en dehors de leurs parcours urbains, de la proximité immédiate des villes ou des travaux d'art, les routes de l'Afrique romaine n'étaient pas dallées. Question de l'infrastructure, ensuite : on n'arrive pas à compter jusqu'à 10 le nombre de voies qui furent établies sur fondation, celle-ci n'étant d'ailleurs jamais épaisse. Parmi les centaines de routes que comprenait le réseau nord-africain, autant les considérer comme des exceptions.

On pourrait se demander à cette occasion quelle était l'opinion des contemporains sur la valeur pratique du réseau routier dont ils étaient les usagers. A vrai dire, les documents sont rares. Nous savons que d'une façon générale les voyages par terre étaient considérés comme fort pénibles. Cela tenait sans doute autant aux inconvénients nombreux du véhicule antique qu'à la nature du terrain sur lequel il roulait. Un texte est là, d'ailleurs, pour nous éclairer sur ce point d'une façon suggestive : dans sa XXI^e « Floride », petite anecdote à prétention philosophique, APULEE suppose le cas suivant : « Imaginons, dit-il, des voyageurs pressés d'arriver et qui ont donc mieux aimé monter à cheval que s'asseoir dans un char. Cela permet d'échapper à bien des choses : la gêne des bagages, la lourdeur des voitures, la lenteur des roues, les cahots des

(144) Commandant LEFEBVRE DES NOËTTES : L'attelage, le cheval de selle à travers les âges - Contribution à l'histoire de l'esclavage » Pour un poids supérieur à 500 kgs, la traction humaine aurait remplacé l'énergie animale, dans toutes les civilisations de l'Antiquité et jusqu'au X^e siècle.

ornières sans parler des tas de pierres, des saillies de racines, des ruisseaux dans la plaine, des pentes des collines. C'est pour supprimer toutes ces causes de retard qu'ils ont fait choix d'un cheval endurant et vif, porteur solide et rapide coureur... »

Pour conclure, APULEE remarque que ces mêmes voyageurs pressés, s'ils rencontrent en chemin un haut personnage, s'empressent de mettre pied à terre et perdent à bavarder le temps précieux qu'ils comptaient gagner.

La situation proposée par l'auteur n'a donc rien de génial. Par contre, le côté descriptif du morceau présente pour nous un grand intérêt. Même si APULEE a pillé son sujet chez ses devanciers, grecs ou latins, comme c'est souvent le cas pour les « Florides », le seul fait qu'il n'a pas cité sa source prouve que son récit était vraisemblable à l'époque où il l'écrivait. Une description outrancière ou anachronique n'eût pas manqué de choquer ses lecteurs.

D'autre part, ces morceaux choisis appelés « Florides », dont on sait peu de chose sur la forme première et les circonstances de la composition, datent, cela est certain, de l'époque où APULEE résidait à CARTHAGE, où il « régnait » intellectuellement sur cette ville et y recrutait à foison des admirateurs. A chacune de ses œuvres, il jouait pour ainsi dire sa réputation. Aurait-il décrit dans sa XX^e « Floride » l'état des routes que lui et ses lecteurs d'Afrique avaient habituellement sous les yeux ? Cela n'est pas impossible. Le manque d'aménagement, et a fortiori l'absence d'épaisse infrastructure, dont il est fait état, et avec quels détails, à propos des routes citées dans le texte expliqueraient bien, en tout cas, la disparition rapide de la majorité des « chaussées » romaines en Afrique et la rareté de leurs vestiges archéologiques.

Ajoutons que, sauf dans quelques cas très précis, c'est grâce aux bornes milliaires qui jalonnaient leur cours et non grâce aux vestiges de leur chaussée, que la plupart des voies romaines d'Afrique ont été connues. Pour s'en persuader, on peut examiner de plus près la structure de certaines chaussées (145).

La route CARTHAGE-THEVESTE (réfection d'HADRIEN en 123), voie importante s'il en fut, n'a jamais connu d'épaisseur supérieure à 67 cm. et encore était-elle partout en remblai ce qui nécessitait certainement un apport plus grand de matériaux. D'après les descriptions qu'on nous en a laissées, le corps de la voie se composait de quatre couches très minces : en bas, de grosses pierres brutes au-dessus desquelles on avait coulé un lit de mortier dont une partie s'était infiltrée entre les éléments de la couche inférieure. Au-dessus, un lit de cailloux sur lequel étaient posées non pas des dalles, mais des pierres très irrégulières qui n'étaient même pas des pavés et formaient la surface de la voie. Celle-ci était bombée en son centre, comme à l'ordinaire (146).

(145) Pour ne point trop enfler le sujet, nous laissons volontairement de côté les nombreuses analogies qui peuvent être relevées entre les voies romaines d'Afrique et celles de Gaule.

Il suffira de se reporter pour ces dernières aux descriptions qu'en a données M. Albert GRENIER dans son « Manuel » des routes gallo-romaines. On y trouvera notamment, pp. 330-331, une intéressante mise au point sur la présence du béton dans la composition des chaussées romaines. Ce béton n'aurait généralement pas été « coulé » par les Romains dans le corps de la route, mais proviendrait en réalité du tassement des matériaux les uns sur les autres sous l'effet des conditions atmosphériques au cours des siècles.

Il s'ensuit qu'à leur origine, les voies romaines n'étaient certainement pas aussi rigides qu'on a bien voulu le dire, mais cela ne diminuait en rien leur solidité.

(146) GSELL : « Monuments antiques... » II p. 3.
CARTON « Découvertes... » pp. 35-36.

La description que le commandant Payen nous a donné en 1893 de la voie romaine de THEVESTE à LAMBAESE (époque de VESPASIEN, TRAJAN et HADRIEN) fait ressortir de la même façon une élévation en remblai entre 2 rangées de belles pierres de taille et 4 à 5 couches de matériaux, chacune de faible épaisseur (PL. V - Coupe de la voie romaine du Nord de l'Aurès) (147). La hauteur de 80 cm. évaluée pour l'ensemble paraît d'ailleurs excessive. Il y a une vingtaine d'années, on a pratiqué une coupe d'une section de cette grande voie à la sortie de la ville de Timgad (PL. III, 1) et l'on n'y a trouvé qu'un lit de petites pierres de 20 cm. d'épaisseur, couvert par un deuxième lit de même hauteur composé de « tout venant de rivière, c'est-à-dire sable, gravier et galets », et pour revêtir l'ensemble et formant le sol de la voie, de petites pierres irrégulières tassées les unes contre les autres ; soit une hauteur total de 45 à 50 cm. au maximum (148).

La particularité remarquable de cette section est d'avoir été bordée de GOMPI, hautes pierres de 0 m. 50, espacées tous les 3 m., qui servaient à maintenir la chaussée, mais dont l'arête toujours visible, même par les plus fortes chutes de neige de Timgad, permettait aux voyageurs de ne jamais s'écarter de leur route.

Toujours construite en remblai, la voie de CARTHAGE à HADRUMETE (époque indéterminée : I^{er} ou II^e siècle) n'avait plus, aux environs de Sousse, qu'une épaisseur de 30 cm. (149). La hauteur n'était pas plus accusée sur celle de CIRTA à RUSICADE « construite sur deux bordures en fortes pierres reliées par des intervalles de 8 à 10 m. au moyen de chaînes ou traverses, également en pierres de fortes dimensions, dont l'espace était rempli par un blocage de petites pierres » (150) (voie refaite sous HADRIEN).

C'est encore un assemblage de petites pierres et de gravier qui formait la chaussée de la route d'HIPPONE à TIPASA de Proconsulaire (151) (création de VESPASIEN en 76), de celle d'HIPPONE à CALAMA au col de Fedjoudj (milieu du second siècle - PL. III, 2) (152), de celle de BULLA REGIA à TUNUSUDA parfaitement conservée sur 10 kms et élevée en remblai de 1 à 2 m. au-dessus de la plaine (153).

Suivant les dispositions topographiques et la qualité du terrain, les structures des voies s'accordaient, d'ailleurs, une très grande liberté. Parfois formées de moellons non équarris et de grosseurs inégales, comme sur la route de THEVESTE à Bir Our Ali par le col de Ténoukla (154) elles se permettaient en d'autres cas soit un pavage très régulier, soit, au contraire, un défaut absolu d'empierrement.

Le fait a été signalé sur les voies de CARTHAGE à HIPHONE (époque de TIBERE) et de SIMITTU à THABRACA (HADRIEN en 129) ; ordinairement empierrées sur la majeure partie de

(147) Recueil de Constantine, 1893 pp. 153-155.

(148) Rapport sur les travaux de fouilles... de l'Algérie, 1930 à 1932 p. 144.

(149) Bull. de Sousse, 1904 p. 182.

(150) GSELL « Monuments antiques » II p. 2 (d'après Ravoisié).

(151) Bull. du Comité, 1888 p. 115 (Mercier).

(152) GSELL « Monuments antiques » II p. 2.

(153) Bull. du Comité, 1891 p. 231 (Carton).

(154) Recueil de Constantine, 1878 p. 3 (Bosredon).

leurs itinéraires, on les a vu brusquement se satisfaire du sol naturel pendant plusieurs kilomètres, pour recouvrer ensuite leur empierrement (155).

Une voie devait, par conséquent, s'adapter aux conditions du terrain et, de même qu'elle pouvait changer plusieurs fois de largeur en cours de route, il lui était permis de varier sa structure. Nous retrouvons, ici encore, la formule des sections à caractéristiques homogènes.

La présence ou l'absence de bons matériaux d'empierrement, le coût du travail, devaient conditionner dans bien des cas le revêtement des chaussées. La photographie du passage de la voie romaine au col de Fedjoudj montre que dans cette région on n'eut vraiment pas de peine à se procurer des matériaux. Et si, par hasard, le dallage lui-même s'avérait moins coûteux qu'un autre procédé grâce à l'abondance de belles dalles naturelles, sans doute était-il plus économique de les placer, en l'état, sur la chaussée plutôt que de prendre le soin de les réduire en caillasse.

Ceci peut expliquer l'existence de très rares sections dallées, correspondant généralement à des passages difficiles et s'apparentant à des travaux d'art. On en cite un exemple à la sortie de la ville de CIRTA en direction de Carthage où la route, encore intacte en 1840, présentait une surface de grandes dalles parfaitement jointes entre elles et ayant une épaisseur de 20 à 25 cm. (156). Un autre travail du même type fut signalé entre LUCU et ALA MILIARIA sur la « Route-frontière » de Maurétanie Césarienne, où, à un certain moment, la chaussée, formée de grosses dalles en grès rosé, opposa une telle résistance aux efforts de défrichement que l'on dû renoncer à l'attaquer (157). Or, un peu plus loin, la voie de CIRTA à CARTHAGE n'est plus qu'une simple couche de pierres mêlées à très peu de ciment, et celle de LUCU, une vulgaire piste sans aucun revêtement.

On doit dire que ce dernier procédé, celui de la plateforme naturelle, était le lot de la plupart des autres voies de l'Afrique romaine, non seulement des chemins de petite communication et d'intérêt local, exclusifs de tout charroi, mais aussi d'artères à grande circulation (158). Ainsi, sur une route aussi importante du point de vue stratégique, administratif et commercial, que la voie de l'empereur TIBERE entre AMMAEDARA et Gabès, on n'a jamais constaté la moindre trace d'empierrement (159). Dans une région sèche comme celle-ci, les chaussées pouvaient, sans doute, être carrossables sans qu'on eût éprouvé le besoin de les cuirasser. L'aménagement consistait surtout, comme nous le verrons, en travaux d'art et en ouvrages de protection stratégique de la voie.

Les voies légères occupaient donc une place considérable dans l'ensemble du réseau des routes africaines. Ce n'est point diminuer leur mérite que de signaler cet état puisque telle était la condition, au début du XX^e siècle, de la plupart des chaussées algériennes non comprises dans la catégorie des Routes Nationales, et sur ces dernières, au nombre de 10, on estimait que

(155) Bull. du Comité, 1891 p. 216 et Rev. Tunisienne, 1895 p. 41.

(156) Recueil de Constantine, 1893 p. 328 (Vars).

(157) Bull. d'Oran, 1912 p. 249.

(158) Notons que les textes juridiques romains distinguaient eux-mêmes, en matière de revêtements routiers, entre la voie dallée, la route empierrée et le chemin de terre : Digeste XLIII, 11 (ULPIEN).

(159) Mémoires des antiquaires de France, 1905 p. 213 (Donau).

48 % des empièvements laissent à désirer. Quant aux malheureux chemins vicinaux, leur sort dépendait du bon vouloir des conseils généraux qui les faisaient revêtir selon les lieux et les circonstances.

Si donc, nous considérons la structure d'une chaussée moderne en Algérie telle qu'elle nous a été communiquée en 1949 par les services du Gouvernement Général (PL. V) on ne la voit pas différer outre-mesure de la conception pratique adoptée dans les voies romaines. Il s'agit toujours d'un hérisson de moellons à la base, que couvre un lit de pierres de petit calibre, l'épaisseur totale de cette infrastructure variant avec la nature du terrain sur lequel on l'assied.

Seul le revêtement extérieur, formé d'une mince couche bitumeuse, est une innovation technique importante de l'époque contemporaine. Mais doit-il servir d'argument contre la structure de la voie romaine ? Nous ne le croyons pas. Ce nouveau procédé ne se justifie et n'a été imposé que par le roulage automobile à bandages pneumatiques. Il ne présente aucun intérêt pour la circulation charretière ; au contraire, il est nuisible aux pieds des animaux. Il ne faut donc confronter que des éléments comparables et se garder surtout de condamner sans appel une œuvre antique sous prétexte que le XX^e siècle a trouvé meilleure formule !

Et, pour en revenir à la critique du Commandant Lefèbvre des Noëttes, nous ne pensons pas que **les réparations des voies romaines** aient été si rares. La législation romaine, dont nous connaissons fort bien les détails par les textes juridiques, prévoyait comme une mesure toute normale l'entretien régulier des routes et chemins. Des impôts comparables à nos prestations étaient requis des particuliers par les administrations communales, et il n'est guère prouvé que ce système n'ait pas fonctionné dans de bonnes conditions.

Si les milliaires sont nombreux pour faire état d'une réparation routière, c'est que les Romains avaient, par dessus tout, le souci des inscriptions ; c'est aussi parce qu'un chef d'Etat, un Gouverneur de province ou un simple magistrat municipal avait voulu proclamer ses mérites. Qu'on imagine un peu notre Ministère des travaux publics faisant apposer une plaque commémorative chaque fois qu'un « point à temps », petite reprise de détail, a été donné sur une route. Il y a longtemps que tout notre territoire serait couvert de stèles !

Au premier et au second siècles, les empereurs sont encore « honnêtes » vis-à-vis de l'opinion publique. Lorsqu'un milliaire est érigé il se justifie soit par une construction de route, soit par une réparation importante. Entre temps, si la voie s'est dégradée par endroits, l'administration locale a fait procéder, à l'aide des prestations fiscales ordinaires, aux « points à temps » nécessaires. C'est là toute la différence qui existe entre les travaux d'entretien d'une part, et les travaux neufs ou de renouvellement, de l'autre.

A partir du III^e siècle, l'esprit « monarchique » du régime évolue. Les empereurs veulent de plus en plus être l'objet d'une « adoratio » comparable au culte solaire de l'Orient asiatique. Lorsqu'une réparation routière est nécessaire dans quelque coin de l'empire, le pouvoir local saisira presque toujours cette circonstance pour honorer son Maître. La borne milliaire apparaîtra donc avec une fréquence redoublée, confondant, le plus souvent, dans un même hommage le travail d'entretien ordinaire et le travail neuf. Parfois même, ne s'appuiera-t-elle sur aucune réparation effective de la voie ; car on en vint à penser que les routes étant aussi passagères que les places

publiques des villes, on y aurait autant d'occasions d'y lire les inscriptions officielles. C'est pourquoi, métamorphose ultime des milliaires, ils consacreront un phénomène de dispersion de ces dédicaces aux empereurs qui, à l'origine, se concentraient sur les forums et les monuments publics des cités.

Pour prendre un exemple, sur la grande route CARTHAGE-THEVESTE, d'HADRIEN à CARACALLA, pendant près d'un siècle, aucun milliaire ne fut posé. Faudrait-il en conclure qu'aux plus beaux jours de la « Paix Romaine » sous les règnes des « grands » ANTONIN LE PIEUX et MARC AURELE, et même sous ceux de COMMODE et de SEPTIME SEVERE, très importants pour l'Afrique, cette voie impériale, la plus fréquentée de la province, n'a jamais été entretenue ? Que sa chaussée se trouvait dans un triste état ?

En revanche, à la suite de la grande restauration de CARACALLA, et jusqu'au Bas-Empire inclus, le nom de chaque empereur apparaît sur cette route. Faudrait-il en conclure que, tout à coup, une politique de grands travaux, fiévreuse et passionnée, s'était emparée des esprits ?

Ce seul cas, entre mille autres, suffit à montrer l'aspect « psychologique » des bornes milliaires, et surtout la prudence avec laquelle un esprit moderne se doit de les interpréter.

Sans doute y eut-il de nombreuses exceptions à cette règle : les CARACALLA, les MAXIMIN, les DIOCLETIEN firent procéder à un véritable renouvellement des routes africaines. Mais faut-il s'en étonner ? N'est-ce pas là, de nos jours comme autrefois, une opération indispensable tous les 20 ou 30 ans ? Lorsqu'au contraire, des noms de souverains éphémères se succèdent sans discontinuité sur les inscriptions depuis le milieu du III^e siècle, les uns martelant les autres, lorsque ce genre de surenchère a gagné les routes, comment distinguer alors la part de chacun, la réparation effective d'une chaussée sur l'initiative d'un empereur, de la simple habileté diplomatique d'un autre, bref la vertu de l'imposture ? L'histoire fourmille d'exemples où ces chefs d'Etat, dédaignant l'esprit critique de leurs sujets, présentaient comme des innovations personnelles des lieux-communs empruntés aux générations antérieures, et ce n'est plus à l'archéologue de s'y laisser prendre.

Il est fort regrettable, dans le domaine technique cette fois, que les voies romaines d'Afrique n'aient pu révéler, par leurs vestiges, avec autant de précision qu'en Gaule, l'importance et la qualité des réparations qu'elles avaient subies. On sait que, le plus souvent, l'épaisseur anormale d'une chaussée antique n'est que l'indice de réparations successives. Si nous avons indiqué les dates de création de quelques voies, rien n'autorise malheureusement à penser que les débris qui en subsistent aient été contemporains de ces premiers travaux. En Gaule, les voies épaisses appartenaient probablement aux époques de la République et d'AUGUSTE. M. Grenier suppose qu'au second siècle, quand les Romains s'aperçurent que les voies légères pouvaient rendre autant de services, ils les adoptèrent définitivement (160). On peut admettre qu'en Afrique la plus grande partie du I^{er} siècle ait été consacrée à l'ouverture de pistes militaires de campagne, sans empièvement, celui-ci ne s'imposant vraiment qu'à partir de VESPASIEN et peut-être seulement d'HADRIEN.

(160) GRENIER : « Manuel... » pp. 346-347.

Des inscriptions nous apprennent, il est vrai, la nature de travaux routiers que la vétusté ou les rigueurs du climat avaient rendus nécessaires en certains endroits. Mais dans la plupart des cas, ces réfections ne portent pas sur un simple rechargement de la chaussée; il s'apparentent beaucoup plus à des travaux d'art.

LES TRAVAUX D'ART.

Rendre les voies praticables en toute saison avait été la première conséquence de cet esprit « routier » qui caractérisait la civilisation romaine. C'est précisément cette possibilité d'utiliser la route à tout moment qui différenciait, en premier lieu, une route romaine d'une piste indigène.

On comprend aisément que ni la Légion ni le Service officiel des approvisionnements ne pouvaient se limiter à un trafic purement saisonnier. Il fallait donc aménager les voies de telle sorte qu'elles pussent assurer la permanence et la continuité du trafic, autrement dit, il fallait neutraliser sur leur passage tous les obstacles susceptibles d'interrompre ou de ralentir la circulation.

Les difficultés rencontrées en cours de route pouvaient tenir aussi bien à la nature géologique du sol qu'au profil en long de l'itinéraire.

Sur des sols spongieux, il était nécessaire d'armer la chaussée par des travaux appropriés; sur des sols rocheux, de trancher à vif dans la pierre.

Les exemples ne sont pas rares, dans les provinces d'Afrique, de **voies romaines taillées dans le roc**. La route de l'Aurès, ouverte sous ANTONIN LE PIEUX de Lambèse à Biskra, a dû à maintes reprises se frayer un passage à coups de pic à travers les gorges de Tighanimine (Inscription **PL. II**).

Celle de CARTHAGE à HIPHONE aux environs de BULLA REGIA traversait un banc de rochers au moyen d'une tranchée de 1 m. 50 de profondeur sur 6 m. de largeur (161).

Au col des Oliviers, la grande voie de CIRTA à RUSICADE décrivait une suite de lacets en creusant la montagne (162).

La petite voie de SILA à CIRTA, dont l'étréitesse tombait à 2 m., entamait cependant le roc sur une longueur de 1 km. (163).

Le col d'Aïoun Djebria, entre Chéria et VAZAIVI au Sud-Ouest de THEVESTE avait été, lui-même, franchi par une échancrure artificielle (164).

Le cas était plus fréquent encore lorsque les routes, ainsi sectionnées dans la pierre, avaient été conçues pour faciliter l'exploitation de carrières de matériaux de construction. Leur principal

(161) Bull. de Comité, 1891 p. 212.

(162) Annuaire de Constantine, 1853 p. 32.

(163) Recueil de Constantine, 1904 p. 26 et GSELL : « Atl. arch. de l'Algérie » F. 17, Constantine, n° 333.

(164) Nouvelles arch. de missions, XVII, 1909 p. 160 et GSELL : « Atl. arch. de l'Algérie » F. 39, Chéria, n° 88 additions. Deux nouveaux exemples de cette pratique sont signalés près de TIMICI (Rev. Africaine, 1950 pp. 257-258).

intérêt archéologique consiste alors dans la présence d'ornières profondément inscrites sur leur chaussée.

A 5 kms au Sud de Mahdia, les carrières de calcaire de Réjiche avaient ainsi donné naissance à une voie de desserte, taillée dans le roc sur plusieurs kilomètres, et où apparaissent encore nettement les empreintes des roues des fardiers (165). Cette voie, tracée sur le sommet même du bourrelet calcaire, se dirigeait d'abord vers le sud, puis, un peu au Nord de SULLECTHUM, elle s'inclinait vers le Sud-Ouest pour rejoindre la route de THYSDRUS. Destinée dans l'Antiquité à l'acheminement des matériaux qui alimentèrent les constructions d'El Djem, et notamment son colossal amphithéâtre, cette voie paraît être une illustration remarquable du problème, déjà exposé, de la spécialisation des routes.

Un autre cas est aussi typique : à 6 kms au Sud de Tébessa, en entrant dans le défilé de l'oued Réfana, la voie romaine taillée dans le roc sur plus de 2 kms, présente sur sa surface de très profondes ornières (166). Les indigènes l'ont surnommée traditionnellement le « Trik el Karetta », le chemin des chariots. Avant de poursuivre sa course vers AD MAJORES, elle desservait les carrières d'Henchr Goussa dont les marbres rouges et les calcaires gris ornèrent les monuments de l'antique THEVESTE.

On s'est demandé si ces ornières avaient été intentionnellement creusées par les Anciens, ou bien n'étaient qu'un indice d'usure imputable à une longue période de roulage. Si l'on peut quelquefois hésiter pour les rues de certaines villes, les exemples cités permettent d'apporter sur ce point une réponse formelle : ces ornières ont été taillées au ciseau. Elles canalisent les roues des chariots qui, trop pesamment chargés, auraient eu tendance à dériver. Elles permettaient aux véhicules plus légers d'augmenter considérablement leur vitesse. Ces entailles n'étaient donc que des rainures-guides comparables, dans leur principe, à nos rails modernes (167).

Lorsque, au contraire des zones rocheuses, les voies romaines traversaient des terrains argileux et mouvants, il avait fallu les consolider par des travaux importants.

Les marécages ne sont pas fréquents en Afrique du Nord, mais ceux que les Romains ne purent éviter furent l'objet de travaux de drainage et d'assèchement dont les inscriptions ont souvent proclamé la valeur. Les milliaires qu'ANTONIN LE PIEUX fit poser sur la « Route des Alpes de Numidie » entre CIRTA et HIPPO REGIUS, pour marquer la restauration de la voie en 152, dressèrent ainsi le bilan des difficultés techniques que l'on dut vaincre. Il avait été nécessaire d'y reconstruire les ponts, dessécher les marais et consolider les remblais (168). En reprenant l'itinéraire romain de Bône à Constantine, tout au moins jusqu'au col de Fedjoudj, les ingénieurs français retrouvèrent ces mêmes embarras après un intervalle de 16 siècles, et durent prudemment assécher les marécages pestilentiels qui avaient reconquis, entre temps, les régions de Penthievre et de Bône.

(165) Bull. du Comité, 1895 p. 369.

(166) Recueil de Constantine, 1876-1877 p. 389 et GSELL « Atl. arch. de l'Algérie » F. 29, Thala n° 145.

(167) On les trouvait particulièrement utiles lorsque les voies s'engageaient sous des portes, ou longeaient les portiques des villes, car dans ces cas, la moindre déviation d'un gros véhicule se fut traduite par une dégradation des parois de l'arc ou des édifices riverains. Ces particularités se remarquent notamment à Timgad et à Tébessa. Enfin, le grand mérite des ornières est de nous avoir fait connaître avec une certaine précision l'écartement des roues des véhicules romains : 1 m. 30 à 1 m. 45 en Afrique.

(168) C.I.L., VIII, 22210 et GSELL « Inscr. lat. d'Algérie » 3875-3876.

Les inscriptions d'ANTONIN LE PIEUX nous donnent ainsi une idée très exacte de ce que pouvait être, du point de vue des obstacles, un itinéraire « complet » à l'époque romaine. Les zones montagneuses succédant aux dépressions inondées requéraient l'application de tout l'arsenal technique dont les ingénieurs disposaient alors.

Nous savons, par exemple, qu'au lieu de cheminer le long des bas-fonds, les Romains préféraient monter sur les crêtes ou se tenir à flanc de coteau.

Mais ce procédé n'allait pas sans périls. Les voies risquaient de s'exposer à des porte-à-faux. Aussi les constructeurs n'hésitaient-ils pas à les soutenir par des **murailles** qui suivaient la configuration du terrain et élevaient parfois les chaussées à plusieurs mètres de hauteur.

Des vestiges de cette pratique ont été signalés en maints endroits.

A 10 kms au Sud-Est de Ziama, par exemple, la route de CHOBA MUNICIPIUM à Djemila passait au flanc d'une montagne de la chaîne des Babors sur un mur de soutènement (169).

Pour relier à la ville de Dougga le temple de Saturne qui, à quelque distance, surmontait une falaise, on dut tailler un chemin en corniche et le consolider par un remblai (170).

Tout récemment, en 1947, on a repéré un travail du même ordre, construit en gros blocs taillés et supportant un hérisson de petites pierres, sur une voie romaine qui franchissait les monts du Titteri entre RAPIDUM et UZINAZA, à 14 kms au Nord-Nord Est d'Ain Boucif (département d'Alger) (171).

La grande route CARTHAGE-THEVESTE, elle-même, en comptait plusieurs sur son parcours. Le plus considérable se situait à la sortie de la petite ville d'AQUAE (Ain Younès). Il consistait, sur une longueur totale de 40 m., en trois plans verticaux qui, épousant le profil de la croupe contre laquelle passait la voie, évitaient à celle-ci de tomber au fond d'un vallon où s'assemblaient deux ravins (PL. VI). La route, en corniche sur une hauteur de 6 m., dominait par conséquent la ligne de réunion des eaux et échappait au danger d'inondation. Ce bel ouvrage était construit en un blocage de 2 m. 25 d'épaisseur revêtu de fort belles pierres de taille. Renforcé à sa base par les dimensions plus fortes des matériaux, il constituait un véritable chef-d'œuvre de la technique des murs de soutènement (172). On ne saurait mieux le comparer qu'à un autre édifice du même type, mais beaucoup plus imposant (197 m. de long, sur 11 de hauteur) retrouvé en Italie sur la voie Appienne (173).

Des fossés de drainage accompagnaient généralement les voies sur une grande partie de leur longueur pour en recueillir les eaux de ruissellement. Au franchissement des ravins, des caniveaux perçaient les remblais et livraient passage aux eaux courantes. Un fort grand nombre de ces ponceaux, ouvrages peu importants pour la plupart, ont été découverts sur le parcours des routes africaines, et notamment sur la route de CARTHAGE à THEVESTE. Ils y affectaient généralement

(169) GSELL « Atl. arch. de l'Algérie » F. 7., Bougie n° 68 p. 11.

(170) Bull. du Comité, 1941-1942 p. 79.

(171) Ibid., janvier 1948 p. XXII.

(172) Dr CARTON : « Découvertes... » pp. 20-22.

(173) CAGNAT-CHAPOT : « Manuel d'archéologie romaine » p. 47 fig. 21.

la forme de dalots carrés de 60 cm. sur 60, dimensions suffisantes pour éviter l'engorgement. Lorsque plus tard ils furent obstrués, faute d'entretien, une grande partie de la voie, près d'AGBIA, céda sous la poussée des eaux (174).

Mais chaque fois que cela fut possible, on se contenta simplement de revêtir la traversée des ravineaux d'un dallage homogène qui empêchait les véhicules de s'embourber dans l'humidité des thalwegs. Le plus bel exemple qui en soit connu se trouve à Timgad (175). Après son départ de la ville, la voie menant à Lambèse traversait un « cassis ». On avait donc trouvé nécessaire de la daller soigneusement dans le passage de cet enfoncement. De belles ornières s'y remarquent encore (176). Mais, à la longue, les eaux de ruissellement traversant la route avec un trop gros débit, il ne dut plus être possible aux véhicules de franchir la ravine au moment des pluies. Les Romains eurent alors l'ingénieuse idée de surélever la chaussée au-dessus de ce courant d'eau. Ils disposèrent sur l'ancien dallage, à des hauteurs variables pour maintenir un plan toujours horizontal, quatre rangs de piliers qu'ils recouvrirent de linteaux dallés, établissant ainsi une nouvelle chaussée à 80 cm. au-dessus de la première (PL. XI, 1).

Ce document archéologique est unique en son genre et, grâce à ses détails, on ne peut guère hésiter sur sa destination : on a retrouvé le long des piliers de surélévation un long dépôt calcaire qui prouve bien que l'eau les baignait. D'ailleurs, lorsque l'on examine le premier plan de la photographie, on s'aperçoit que la chaussée romaine ainsi établie, s'arrête brusquement pour laisser place à une grande faille argileuse. C'est dire que, de plus en plus, le ruissellement gagna en puissance et que, dès que l'ouvrage ne fut plus entretenu, le ravinement finit par emporter la voie et ses travaux d'art.

Ceci nous prouve également que les Romains, quand ils le pouvaient, essayaient de franchir à gué le lit de certains petits cours d'eau en aménageant adroitement leur passage.

Mais dans de nombreux cas aussi, la construction de ponts s'imposait. Le danger du grossissement brutal des oueds en saison pluvieuse, et le désir d'assurer une homogénéité d'itinéraire et un débit permanent de la circulation, concouraient à la fois à leur établissement.

On sait, d'autre part, que les ingénieurs latins ne craignaient pas de lancer des arches à travers l'espace et l'on n'en veut pour preuve que les enjambées grandioses des aqueducs de Tarragone ou de Nîmes (le Pont du Gard) ou celles du viaduc d'Alcantara en Estramadure.

Dans les provinces d'Afrique, les réalisations, pour être plus modestes, n'en furent pas moins heureuses. Les milliaires nous ont fait connaître à de nombreuses reprises la réfection de ponts sur la « Route des Alpes de Numidie » en 152 ou sur la plupart des voies de la Byzacène en 237. Mais on ne saurait très bien dire, dans le second cas notamment, s'il s'agissait de ponts ou de ponceaux. D'autres inscriptions mentionnent encore des viaducs à Colbert, au Sud-Ouest de Sétif (177), à MEDIANA, à l'Est de la même ville (178) et entre RAPIDUM et AUZIA (179).

Mais c'est surtout à l'Archéologie que nous sommes redevables de nos connaissances.

(174) Dr CARTON : « Découvertes... » p. 36.

(175) Rapport sur les travaux de fouilles... en Algérie, 1930 à 1932 pp. 145-147 avec croquis.

(176) Alors que quelques mètres auparavant la voie n'était qu'empierreée (cf. PL. III, 1).

(177) Bull. du Comité, 1936-1937 p. 228.

(178) C.I.L., VIII, 8692 et GSELL « Atl. arch. de l'Algérie » F. 16 Sétif, n° 417-418.

(179) C.I.L., VIII, 9041 (Pont détruit par une insurrection indigène et reconstruit en l'année 290).

Les édifices conservés en Afrique du Nord témoignent généralement d'une très grande hardiesse de conception. Il ne nous est plus permis d'admirer, autrement que sur d'anciennes estampes, le gigantesque pont de 60 m. de long sur 7 m. 5 de large, lancé à une hauteur de 65 m. pour accéder au rocher de CIRTÀ (180). Insuffisamment entretenu au début de l'occupation française, il s'effondra 20 ans après la prise de Constantine (1857).

Mais sur le territoire de l'ancienne province proconsulaire, de saisissants vestiges retiennent l'attention. Le pont de l'époque de TIBERE qui, traversant l'oued Béja, portait la voie de CARTHAGE à HIPHONE (PL. VII, 2) s'apparente, avec ses 3 arches et son dos d'âne, à celui qui, sur l'oued Meboudja au Sud de Bône, recevait la voie des « Alpes » vers Constantine ou celle de RUSICADE par Jemmapes (PL. VIII, 1).

La technique en est différente sur le grand pont de Chemtou, entre SIMITTU et MASCULULA, construction du règne de TRAJAN (PL. VII, 3). Son type se retrouve sur le pont de l'oued Cherchar à El Knatir, où passait la route du littoral entre PUPPUT et HORREA CAELIA, et qui comprenait 19 arches, malheureusement très ruinées aujourd'hui (181).

Il se retrouve encore sur l'unique pile conservée du pont d'OPPIDUM NOVUM à Duperré (dpt. d'Alger), dont on peut aussi faire remonter l'origine à l'époque de TRAJAN (PL. VIII, 3) (182).

Le pont de l'oued Djilf entre CHUSIRA et MANANGE, à l'Est de Maktar, assez mutilé, pouvait atteindre 150 m. de longueur sur une hauteur de 30 m. (183).

Résultaient d'autres conceptions le pont d'HIPHONE qui supportait la route du littoral (PL. VIII, 2) et celui de l'oued Nebana où passait la voie romaine de Carthage à Gabès par THUBURBO MAJUS (PL. VII, 1). Tous deux avaient un nombre équivalent de piles et étaient armés d'éperons.

PLINE L'ANCIEN trouvait déjà digne de figurer dans son « Histoire Naturelle » le grand viaduc qui reliait les deux îles Kerkenna : CERCINA et CERCINITIS (184). Bien que détruit par les eaux, on a pu en repérer quelques fragments sur une étendue de un km. C'était, sans doute, l'ouvrage le plus considérable de l'Afrique romaine.

Les ponts à arche unique étaient de beaucoup les plus nombreux. On en connaît d'intacts entre THUBURNICA et AD AQUAS (Ouest de Chemtou) et à Gatal, au Nord de Tébessa, sur lequel passait la voie romaine d'AMMAEDARA, à Morsott (185). La route CARTHAGE-THEVESTE en comptait plusieurs : l'un d'eux sur l'oued Guettar à proximité d'Ain Younès, était muni, à l'amont, de plusieurs contreforts contre lesquels l'eau se brisait et qui valurent à l'ouvrage sa conservation totale jusqu'à nos jours (186). Sur un autre, celui de THACIA, une voûte, consti-

(180) GSELL : « Monuments antiques... » II p. 5.

(181) Bull. de Sousse, 1904 p. 104 fig. 1 et 2.

(182) On remarquera que, de part et d'autre de cet élément conservé, quelques buissons ont pris racine sur les résidus calcaires des piles détruites.

(183) Bull. du Comité 1886 p. 211.

(184) « Histoire Naturelle », V, 7, 2.

(185) GSELL : « Monuments antiques... » II p. 9.

(186) Dr CARTON : « Découvertes... » pp. 23-24 avec figure.

tuée par 4 anneaux indépendants en pierres de taille, y servait d'appui à un beau dallage appareillé en forme de berceau. Les particularités techniques de ce dernier ouvrage le font considérer comme un lointain précurseur des viaducs modernes dits « Séjourné » dont le prototype est le grand pont de Luxembourg.

Le joli pont qui franchissait la gorge d'El Kantara sur la route de Lambèse à GEMELLAE datait de l'empereur CARACALLA (187), mais une restauration maladroite du Génie militaire en 1862 l'a profondément modifié. Les photographies publicitaires ont néanmoins popularisé sa silhouette (188).

Lorsque la sérénité des eaux traversées n'inquiétait pas les ingénieurs, on avait remplacé les ponts, trop coûteux, par de simples digues en maçonnerie percées par endroits, de quelques ouvertures.

On en connaît un modèle très soigné sur la route qui, se dirigeant d'HORREA CAELIA (Hergla) vers l'Ouest, franchissait la Sebkhâ Halk el Menzel au Nord-Ouest de Sousse (189).

Mais le plus beau travail de ce genre est, sans nul doute, celui qui réunissait l'île de Djerba à la presqu'île de Zarzis. Les Romains ont fait preuve, en le construisant, de la compréhension la plus sûre des éléments techniques et psychologiques de la question : entre Djerba et le continent, il n'y avait, en effet, que deux itinéraires possibles, deux hauts fonds : au Sud-Ouest d'El Kantara, au bout d'une petite langue de terre, le « Trik el Djemel », le « chemin des chameaux », haut-fond de 20 à 80 cm. à marée basse sur une longueur de 4 kms environ. Un peu plus à l'Est, la distance à franchir était supérieure mais le haut-fond se prêtait beaucoup mieux à l'établissement d'une digue. C'est sur cette étendue de 6 kms que fut bâti le « PONS ZITHA », magnifique chaussée en maçonnerie, dont le nom évoquait celui de la ville continentale la plus proche.

La région de MENINX où débouchait ce « pont » se signalait dans l'Antiquité par sa richesse et sa prospérité, et l'île entière produisait en abondance l'huile d'olive, les poteries et les tissus. Ses teintureries de pourpre étaient universellement réputées. En remplaçant le trafic des petites barques à capacité réduite (190) par une circulation routière permanente et à gros débit, les Romains multiplièrent dans une proportion sans doute considérable l'activité économique de cette région. Ce processus fait songer à l'apparition des premiers chemins de fer dans des pays primitivement isolés par l'incommodité de leurs relations. De nos jours, l'accès de l'île dépend à nouveau de la pittoresque embarcation du passeur, mais, de part et d'autre de l'ancienne chaussée mourant sous les flots, les deux petites bourgades d'El Kantara, modestes et cubliées, perpétuent encore le renom d'une antique splendeur (191).

(187) GSELL : « Monuments antiques... » II p. 7.

(188) Nous laissons aux spécialistes le soin d'apprécier la valeur technique de tous ces ouvrages d'art. La liste que nous en avons donnée, pour autant qu'elle mette en valeur le génie romain, n'est cependant pas limitative.

(189) De ROUIRE : « Etude sur le réseau routier moderne et le réseau routier ancien du littoral du golfe de Hammamet » (Bull. d'Oran, 1893 p. 343).

(190) Un exemple précis d'opérations de transbordement nous est fourni par les communications qui existaient à l'époque romaine entre les villes de Carthage et de Maxula-Radès. Si l'on ne voulait emprunter la route qui contournait le lac de Tunis, on pouvait se rendre directement d'une ville à l'autre « per rates » c'est à dire sur un bac dont une inscription nous a conservé le tarif destiné aux piétons et aux bêtes de somme (C.I.L., VIII, 24512). Ce bac circulait à travers le chenal de La Goulette qui fait communiquer le lac de Tunis avec la mer. Le nom moderne de Radès accolé au nom antique de Maxula dérive sans nul doute de l'expression latine « per Rates » déformée d'abord en Prates comme sur la TABLE de PEUTINGER, puis en Radès.

(191) Le mot arabe « El Kantara » signifie « Le Pont ».

LES CONSTRUCTIONS ANNEXES DE LA VOIE.

Il n'est pas d'usage de lancer une chaussée à l'aventure sans l'accompagner de constructions indispensables aux hommes pour veiller à son entretien et faciliter son trafic.

Nous connaissons suffisamment les conditions physiques et humaines qui déterminèrent l'établissement d'un réseau routier dans l'Afrique ancienne, pour penser que l'on dut pourvoir, dès l'origine, à l'aménagement de constructions de service dépendantes des voies de communication.

Dans un pays au climat méditerranéen ou steppique, il n'est guère possible de franchir de très longues distances sans prévoir la question du **ravitaillement en eau potable**. Nous savons par les écrivains latins que les indigènes de l'époque préromaine ne se mettaient jamais en chemin sans se munir d'abondantes provisions d'eau qu'ils suspendaient dans des outres aux flancs de leur monture (192). Les contingents romains qui poursuivirent JUGURTHA n'employèrent pas un autre procédé (193). C'est pourquoi, dès que l'organisation routière prit forme officielle, les Romains aménagèrent des points d'eau sur les itinéraires qu'ils empruntaient.

Ce fut là, peut-on dire, l'origine des premières stations routières. Autour des puits, les maisons se groupèrent et les agglomérations naquirent.

Sans même que les villages aient toujours couru au-devant des routes, on a remarqué en rase campagne des installations très rudimentaires où le seul puits entouré d'abreuvoirs tenait lieu d'étape. Appréciable déjà, dans des régions relativement bien arrosées comme les campagnes de Bizerte (194) et de Sousse (195), ce fait prit une signification décisive dans les régions sèches de l'Algérie et de la Tunisie méridionales. Le secteur nouvellement prospecté autour de Biskra en fournit des dizaines d'exemples (196). Sur la grande voie romaine de Gafsa à Gabès, au lieu dit Biar Belouffa, avant le passage du chott El Fedjedj, 13 puits antiques se trouvent encore groupés (197); et dans la région semi-désertique de Gabès à Leptis Magna, les 5 ou 6 routes connues des ITINERAIRES ANCIENS mentionnent 4 stations différentes nommées PUTEUS (Le puits).

C'est donc, croyons-nous, le point d'eau qui, dans un très grand nombre de cas, détermina les premiers arrêts.

Des intérêts stratégiques se chargèrent par la suite de multiplier et de diversifier la nature des étapes routières. Car il faut dire qu'une route stratégique pour les Romains n'est point surtout une chaussée; elle est même moins une chaussée que la protection d'un itinéraire par des organisations défensives appropriées. Si l'aménagement de la voie ne perd pas ses droits et revendique, en particulier, des travaux d'art pour permettre une avance rapide des troupes, c'est plutôt

(192) STRABON : « Géographie », XVII, 39.

(193) SALLUSTE : « Guerre de Jugurtha » LXXV, 3 et XCI, I.

(194) Bull. du Comité, 1894 p. 370.

(195) Dr CARTON : « La campagne d'Hadrumète » (Bull. de Sousse, 1904 pp. 176-203; 1905 pp. 124-131 et 168-186).

(196) J. BARADIZ : « Fossatum » photo C p. 338.

(197) R-v tunisienne, 1915 p. 36.

sur la construction des **fortins et des tours de guet** que les militaires doivent faire porter leurs efforts. Les inscriptions d'Afrique n'ont pas négligé, à ce propos, de nous faire connaître des BURGI, constructions annexes de la voie et dont les garnisons, véritables milices routières, en assuraient l'entretien, en même temps qu'elles exécutaient une mission générale de police. Il est remarquable que ce soit sous le règne de l'empereur COMMODE, à la fin du II^e siècle, que le nombre de ces postes fortifiés ait été sensiblement accru, tant en Numidie qu'en Maurétanie Césarienne (198).

Mais l'Archéologie s'est montrée plus généreuse encore des vestiges de ces bâtiments : le nombre de tours jalonnant les voies les plus diverses, en pays désertiques ou montagneux, qui ont fait l'objet de reconnaissances, est déjà prodigieux et augmente à mesure des nouvelles recherches, si bien que l'on peut souvent repérer par leur seule présence les itinéraires des anciennes routes romaines. Nous en avons déjà cité de nombreux exemples à propos de la stratégie routière (199).

Ces tours participaient probablement aussi aux réseaux de télégraphie optique qui doubleraient de sommet en sommet la circulation terrestre.

Des textes juridiques et épigraphiques nous parlent également des stations où résidaient les BENEFICIAIRES, prédécesseurs de nos gendarmes, qui, entre autres fonctions policières, assuraient la sécurité des voies. Abusant parfois de leur qualité, ils n'étaient guère sympathiques aux gens des campagnes et plus d'une loi romaine dut intervenir en Afrique pour régler les conflits qui s'élevaient quotidiennement entre policiers et civils (200).

L'Administration centrale avait, elle aussi, prévu pour ses besoins un équipement complet et minutieux des étapes routières. On sait que le service public de la Poste impériale (CURSUS PUBLICUS) exigeait, pour la bonne marche de ses circuits de messageries et de ses convois d'approvisionnements, un nombre fort élevé de haltes. On appelait MANSIO la station de gîte pour la nuit, et MUTATIO le simple relais d'attelage. En région montagneuse, les secondes devaient être beaucoup plus fréquentes, mais on comptait en principe une MANSIO tous les 30 ou 40 milles (44 à 60 kms) et une MUTATIO tous les 10 à 12 milles (15 à 18 kms) (201).

Nous ne saurions dire si ces données théoriques ont été strictement suivies dans l'organisation des stations routières africaines. La TABLE DE PEUTINGER et l'ITINERAIRE D'ANTONIN en ont toutefois dressé de longues listes.

(198) C.I.L., VIII, 2495 : BURGUS SPECULATORIUS surveillant deux routes, entre El-Kantara et Gemellae (188); C.I.L. VIII, 20816, à quelques kilomètres à l'Ouest d'Aumale (Atl. arch. de l'Algérie, F. 14, Médéa, n° 99 : construction et réfection de tours pour la sécurité des provinciaux (entre 183 et 185); C.I.L., VIII, 22629 à Albulae (Ain-Témouchent) : construction de nouveaux Burgi dans toute la province (191).

(199) Le nom de TURRIS, la Tour, appliqué très fréquemment à des stations routières, n'indiquait pas toujours un ouvrage militaire. Il pouvait désigner également le centre d'un grand domaine, comme cette TURRIS RUTUNDA, chef-lieu d'un SALTUS impérial à 7 kms au Sud-Est de MUSTI (Le Krib), ou la TURRIS MANILIORUM, demeure fortifiée au Bas-Empire, de la famille des MANILII (près de Médenine dans le Sud tunisien).

(200) Code Théodosien, VIII, 4, 2. (Constantin aux Africains en 315). Cf. Inscr. lat. d'Afrique n° 269 : Lettre d'un empereur (Constantin ?) contre les abus des Bénéficiaires répartis en Stations (Inscription de Thurburbo Majus). Cf. également : C.I.L. VIII, 17622, 17623, 17626, 17627, 17628, 17634 : dédicaces à Mars par les Bénéficiaires de la Statio de Vazaivi à l'Ouest de Tebessa.

(201) Cf. Dict. des Ant. de Daremberg-Saglio, article Via p. 787 (V. Chapot).

Ces constructions auxiliaires de la route, les MANSIONES en particulier qui avaient intérêt à s'établir dans des villes, comprenaient les aménagements nécessaires aux besoins ordinaires de la circulation charretière : écuries, hangars, forge du maréchal-ferrant, dépôts de denrées. L'Administration de l'ANNONE les choisissait pour y entreposer les prestations en nature des contribuables, et les transformer en HORREA qui, parfois isolés dans des régions peu sûres, avaient une tendance naturelle à se bastionner. Un certain nombre de ces greniers routiers sont connus en Afrique : indépendamment des HORREA portuaires, une station de la route de Sétif à Bougie porte ce nom, et plusieurs bourgades du nom de CELLAE peuvent avoir joué également le rôle de granges officielles (202).

On avait prévu pour les déplacements des hauts personnages, et notamment des gouverneurs de provinces astreints par leur charge à de fréquentes tournées, un établissement spécial, le PRETOIRE, qui s'intégrait dans l'organisation des relais. Une loi de Bas-Empire, applicable en Afrique, faisait même défense à ces hauts fonctionnaires de renoncer à loger au prétoire pour aller s'installer chez les particuliers, car, dans cette hypothèse, ils n'auraient plus eu d'intérêt personnel au bon entretien des bâtiments publics (203).

Lorsque le nom de BASILICA se rencontre sur les étapes des ITINERAIRES ANCIENS on ne doit pas l'interpréter comme un témoignage du culte chrétien, mais se souvenir que la législation romaine prévoyait également des basiliques judiciaires où les gouverneurs en tournée d'inspection rendaient leurs sentences (204). L'expression pouvait aussi désigner soit des marchés, soit des caravansérails publics ou privés qui s'échelonnaient le long des routes. Nous connaissons de la sorte les stations d'AD BASILICAM entre SITIFIS et IGILGILI et d'AD BASILICAM DIADUMENE sur la voie de LAMBAESE à Biskra par El-Kantara, qui paraissent avoir plutôt répondu à la dernière définition.

Si la circulation officielle avait, en effet, priorité sur les itinéraires « administratifs », aménagés en conséquence, les déplacements privés n'étaient pas négligés pour autant. Les particuliers avaient bien des titres à se mettre en route, et les voies romaines, en Afrique comme ailleurs, devinrent le rendez-vous des commerçants pour leur négoce, des ouvriers en quête de travail, des artistes en tournée, des professeurs itinérants, des malades se rendant aux eaux et des spectateurs aux théâtres, des plaideurs mécontents, des touristes curieux, des pèlerins en marche. Chaque année, des foules considérables accouraient vers CARTHAGE pour y célébrer, au mois de mars, le culte de la déesse CAELESTIS, en octobre celui de l'empereur régnant. L'encombrement y était tel, au moment de ces secondes fêtes, que deux décrets du début du V^e siècle durent interdire à tous « prêtres » provinciaux du culte impérial de demeurer plus de 5 jours dans la capitale (205).

(202) Le mot CELLA sur un itinéraire routier peut encore signifier « cabane » ou simplement « habitation rurale ».

(203) Code Théodosien, VII, 8, 6 et VII, 10, 2. Notons encore que les stations routières nommées PRAETORIUM, fréquentes en Afrique, pouvaient désigner également, soit des constructions militaires ou douanières, soit des habitations de campagne des grands propriétaires. Cf. la mention de TABERNAE et PRAETORIA construits sur les voies militaires de Thrace. C.I.L. III, 6123 et Pflaum « Essai sur le Cursus publicus » pp. 219-224.

(204) Code Théodosien, I, 16, 12 (ed. Mommsen) I, 16, 11 (ed. Haenel) : Valentinien, Valens et Gratien au préfet du Prétoire en 369.

(205) A AUDOLLENT : « Carthage romaine » p. 416. En 425 l'adoration des effigies et statues impériales fut interdite (Code Théodosien, XV, 4, 1).

La religion s'était annexée jusqu'à la voirie et MERCURE, patron des voyageurs, disposait fréquemment d'un sanctuaire routier que les ITINERAIRES ANCIENS nommaient AD MERCURIUM.

Lorsque le Christianisme eut triomphé, les voies d'Afrique furent, selon les déclarations des historiens du temps, le champ d'action quotidien des évêques en route pour quelque concile. Elles attirèrent de plus en plus les chapelles et les tombes de martyrs, et devant la ferveur excessive de cette évangélisation routière, des conciles africains ordonnèrent la destruction de ces MEMORIAE lorsqu'elles n'étaient pas authentifiées par la présence de reliques véritables (206).

On comprend, dès lors, l'avidité des commerçants à tenir boutique. Devant une telle animation, les hôtelleries s'avéraient indispensables. Ces établissements portèrent généralement en Afrique le nom de STABULA (207) et en vinrent même à encombrer les stations routières. Elles rendirent, sans conteste, de grands services, mais l'éclectisme de leurs usagers leur valu bientôt une affreuse réputation.

Un texte épigraphique italien nous a conservé, dans un dialogue très pittoresque entre un voyageur de passage et la propriétaire d'une auberge, le souvenir des différentes spécialités que l'on pouvait se procurer dans ces établissements :

« Aubergiste, comptons ! dit le client.

— Tu as 1 setier de vin, du pain pour 2 « as » et 2 « as » de dessert.

— Bien.

— Une fille : 8 « as ».

— D'accord.

— Du foin pour le mulet : 8 « as ».

— Ce diable de mulet va me mettre sur la paille ! » (208).

En vérité plusieurs conciles du Bas-Empire interdirent aux religieux l'accès des hôtelleries, et Saint Augustin lui-même nous apprend qu'il fut obligé de punir très sévèrement un prêtre de son diocèse qui, de son propre aveu, avait passé la nuit et pris deux repas dans un cabaret du FUNDUS GIPPITANUS, lieu voisin d'HIPPONE (209). Cette situation fut sans doute à l'origine de la création par l'Eglise de maisons d'hospitalité destinées aux pèlerins et missionnaires en voyage, sur toute l'étendue de l'Afrique romaine.

Dans la toponymie de la TABLE DE PEUTINGER et de l'ITINERAIRE d'ANTONIN on a pu reconnaître certaines étapes correspondant vraisemblablement à d'anciennes auberges. Des stations nommées TABERNAE en Tripolitaine, AD GALLUM GALLINACIUM sur la route de CAR-

(206) Concile de Carthage de 397 (Codex canon. eccles. Afric. 83), Cf. Monceaux : « Histoire littéraire de l'Afrique Chrétienne », tome III p. 107. Concile de Carthage de 401 (Dict. d'Arch. chrét. et liturgie, article « Saint », col. 431).

Concile de Carthage de 438 canon 34 (Ibid, article « Afrique » col. 661).

(207) Qu'il ne faut pas confondre avec les STABULA de la Poste Impériale, étables ou dépôts de denrées, comme la station AD STABULUM OLEARIUM (« Le Dock des prestations d'huile ») à l'Est de Sétif sur la TABLE de PEUTINGER. Mais Saint-Augustin emploie couramment le mot STABULUM dans le sens d'hôtellerie à propos du déplacement des fidèles. (Sermo, 177-2 - In Iohannis evangelium tractatus, 40, 10).

(208) C.I.L., IX, 2689 : inscription d'Isernia (Samnium).

(209) St Augustin : « Lettres », LXV, 1.

THAGE à UTIQUE, AVIBUS à 19 milles à l'Ouest de Gabès, AD ROTAM entre CIRTA et Timgad, AD MEDIAS sur la voie du Sud de l'Aurès, PERDICES au Sud-Est de Sétif, AD STURNOS sur une route de SITIFIS à SIGUS, AD DRACONES à Hammam Bou Hadjar près d'Oran, semblent bien avoir tiré leur nom des enseignes qui surmontaient autrefois les hôtelleries routières. On pourrait les traduire en langage moderne par « La Taverne », « A l'enseigne du coq », « Aux oiseaux », « A la roue », « A mi-chemin », « Aux perdrix », « Aux étourneaux », « Aux dragons ».

Aimantés tout au long d'un itinéraire par la puissance attractive de la Route, ces établissements s'ordonnaient, sans doute, suivant l'intérêt qu'ils pouvaient susciter chez l'utilisateur.

La naissance de petits noyaux routiers qui font boule de neige et la concentration des groupes sociaux en fonction des voies de communication, sont des problèmes de géographie humaine qu'il n'est pas loisible d'exposer ici (210). Retenons-en simplement que « la fréquence des contacts que le voyageur prend avec le pays est en raison inverse de la facilité du voyage » et que, par conséquent, les stations routières de l'Afrique romaine se situaient en ces lieux où leur présence était rendue nécessaire par des points d'eau, de brusques obstacles montagneux exigeant un renfort d'attelage, des frontières douanières, des ponts à péage, des transbordements...

Et quant aux croisements de routes, il n'est que de se référer aux arguments de M. Capot-Rey pour comprendre qu'ils n'ont jamais fait jaillir les villes « comme l'étincelle du choc de deux silex ». Un « temps d'arrêt » dû à des circonstances physiques ou humaines est indispensable pour appeler les groupements humains sur le bord des routes. Mais il n'en est pas moins certain que si la voie romaine n'a pu « créer » les cités africaines, sa vertu nutritive en a singulièrement favorisé et hâté l'expansion.

N'était-il donc pas nécessaire à ces villes d'y accueillir les grandes voies par des aménagements dignes d'elles ?

LA VOIRIE URBAINE (211).

On sait l'importance que la ROME antique accordait aux villes, ces cadres de la vie collective, expressions de la solidarité des indigènes et Latins pour un commun amour de la patrie. Religieux dans ses lointaines origines étrusques, puis militaire dans l'esprit romain, l'urbanisme de la cité obéissait à des règles formelles exigeant en toute circonstance un plan régulier. Une symétrie inconditionnelle devait donc résulter d'un dispositif rigide de la voirie, dont le CARDO Nord-Sud et le DECUMANUS Est-Ouest se croisaient inévitablement au FORUM, et servaient de lignes de base à tout le réseau de rues qui leur étaient parallèles, une voie n'ayant jamais licence de se détourner de son orientation cardinale.

(210) Questions magistralement traitées par M. Robert CAPOT-REY dans le chapitre « Les voies de communication et les établissements humains de sa « Géographie de la circulation sur les continents », pp. 219-236 et par Max. SORRE : « Les fondements de la géographie humaine - Tome II. Les fondements techniques » (Paris, 1948) pp. 392-599 (La conquête de l'espace).

(211) Nous laissons volontairement de côté des problèmes aussi importants que la détermination géographique et humaine du site des villes africaines, leur rôle politique, leur étendue, leur population, leurs administrations et monuments, problèmes qui seraient hors du sujet, pour ne nous intéresser qu'à la rue, prolongement urbain de la Route.

Tel apparut en Afrique, avec quelques nuances toutefois, le plan de la colonie militaire de THAMUGADI, bâtie sous l'empereur TRAJAN en l'année 100 de notre ère, mais dont les quartiers additionnels, débordant l'enceinte quadrangulaire primitive ne respectèrent plus la rigueur du dessin.

Les Romains, en effet, peuple traditionnaliste mais pratique, surent se dégager lorsqu'il le fallait de ces étroites servitudes. En Afrique surtout, où leur souci d'éviter les bas-fonds ensoleillés et les plaines fiévreuses conduisit leurs villes à flanc de côteau ou sur des mamelons aérés, la topographie du sol contrariait presque toujours l'exécution d'un plan d'urbanisme uniforme. Il en résulta un urbanisme de compromis, unissant le canon traditionnel aux possibilités offertes par le terrain et qui inspira des ensembles aussi harmonieux que Djemila, THUBURBO MAJUS ou Dougga, où les voies maîtresses, pour mériter encore le nom de DECUMANUS ou CARDO, eurent parfois bien du mal à s'orienter selon les vieux usages.

Dès le début de l'Empire avec le « Traité d'Architecture » de VITRUVÉ, l'ordonnance et l'alignement des voies urbaines répondirent beaucoup plus à des considérations climatiques et utilitaires qu'à la volonté de se plier encore aux anciens rites. On avertit, en particulier, les urbanistes locaux de l'intérêt qu'ils auraient dans chaque cas à préserver les rues de l'ardeur excessive des rayons solaires et de les adapter le mieux possible à l'orientation des vents dominants.

Les intérêts majeurs de la circulation ne furent pas moins écoutés :

Les historiens modernes ont souvent montré, s'autorisant de textes laconiques ou de portée particulière, que les lois romaines s'efforcèrent d'interdire aux véhicules l'entrée des agglomérations urbaines. Un texte posthume de CESAR, l'importante LEX JULIA MUNICIPALIS datée de 43 av. J.C. (212), ne prévoyait que peu d'exceptions au roulage diurne dans les rues de Rome, car, sauf pendant certaines fêtes, les chariots employés aux constructions et démolitions publiques y avaient seuls liberté d'accès ; la circulation nocturne, tout à son aise, ne marchandant pas son vacarme.

Doit-on estimer que ces rigoureuses dispositions s'appliquèrent de plein droit aux cités provinciales ? Ne doit-on les tenir, au contraire, que pour des mesures de circonstance que seuls justifiaient les encombrements légendaires de la Grande capitale ? Quelle portée pratique attribuer encore aux décisions d'HADRIEN et de MARC AURELE qui, selon leurs biographes, auraient interdit l'accès des villes aux voitures et aux cavaliers ? (213).

Pour toute réponse, l'Archéologie semble s'orienter dans un sens très différent. Au I^{er} siècle déjà, POMPEI offre sur ses chaussées de saisissantes ornières dont on a peine à attribuer l'importance à d'unique déplacements nocturnes, à moins qu'elles n'aient été artificiellement creusées. En Afrique, Timgad, HIPHONE, Tébessa... en connaissent un grand nombre, preuve que les restrictions au roulage, si restriction il y eut jamais, furent nécessairement abolies à une certaine époque. Et, de fait, si l'on se reporte aux textes juridiques dont la compilation de JUSTINIEN a recueilli l'antique patrimoine, on est surpris de n'y point trouver la moindre allusion à ces exigences en droit classique.

(212) C.I.L., I, 206 : Dessau « Inscriptiones Latinae selectae », 6085, lignes 56-61 et 66-67.

(213) « Histoire Auguste » : Hadrien, XXI ; Ibid, Marc-Aurèle, XXIII.

PAPINIEN, préfet du prétoire de SEPTIME SEVERE, s'élève au contraire, dans les fragments de son œuvre qui ont été repris au DIGESTE, contre ces bâtiments qui, par leur saillie, entraveraient la circulation charretière en empiétant sur la voie publique. « Ils auront soin, ajoute-t-il, en fixant le rôle des édiles, que l'on n'avance rien devant les boutiques de sorte qu'un véhicule puisse toujours passer, exception faite pour les foulons qui font sécher leurs étoffes et les charrons que leur métier appelle au dehors » (214). La présence de ces ouvriers exclut, donc, du texte toute idée de charrois nocturnes.

On doit plutôt convenir que les restrictions au roulage à l'intérieur des cités provinciales durent procéder en grande partie de l'application d'un code de circulation qui, offrant asile aux véhicules sur certaines artères, regardait d'un œil malveillant l'accès des chariots dans les ruelles, outre que les alignements irréguliers de la voirie commandaient un fréquent usage du « sens unique » et du « passage interdit ».

Tout lieu n'était donc point accessible aux véhicules. Les forums, s'ils ont pu jouer, à l'occasion, le rôle de marchés, furent dès l'origine des aires de rencontre et d'assemblée, des salons urbains. Cernés de murs ou de colonnes, ils permettaient rarement aux voies d'y déboucher de plain-pied et, en conséquence, refusaient tout charroi sur leur dallage. Il fallait monter des degrés pour accéder au forum de Timgad et, suivant les points par lesquels on l'abordait, celui de THUBURBO MAJUS se plaçait en hauteur ou en contre-bas (215). Dans les villes en pente, on avait dû faire en sorte que le roulage ne fût toléré que sur certaines artères, pour permettre aux autres rues de pouvoir, au besoin, racheter leurs déclivités par des escaliers (216).

C'est pourquoi, non seulement on ne remarque pas de traces d'ornières sur toutes les rues des villes africaines, mais le réseau de voirie, libéré sur de grands espaces de la soumission au roulage, y pouvait mieux s'harmoniser avec les données topographiques du site et adopter, dans chaque cas, une technique particulière.

On sait, à ce propos, que la largeur des rues, comme celle des voies de campagne, était à l'origine formellement réglementée et que toute ville établie selon le système de la cadastration affectait une structure en damier d'une régularité impeccable avec ses voies rectilignes et ses îlots de maisons découpés en quartiers rectangulaires.

On a calculé qu'à CARTHAGE, colonie posthume de CESAR, le DECUMANUS MAXIMUS et le GRAND CARDO devaient s'ouvrir sur 11 m. 76 de largeur, les autres DECUMANI et CARDINES, sur 7 m. 06 seulement (217).

(214) Digeste, XLIII, 10, 4.

(215) Même remarque à Althiburos (Merlin : « Forum et maisons... » p. 22). A Gighis, on a même retrouvé des encastres de gonds sur le seuil surélevé d'une des portes du forum. Ainsi, non seulement les véhicules n'avaient pas accès sur la place, mais le soir on fermait celle-ci par une porte (cf. Constans : « Gighis » p. 35). A Tipasa de Maurétanie le forum semble avoir été de tous côtés isolé des voies.

Toutefois à Djemila, le « nouveau forum » aménagé au III^e siècle à un carrefour de routes était nécessairement accessible aux voitures.

(216) Le visiteur de Dougga, Djemila ou Timgad est toujours saisi par les déclivités très accusées des rues de ces villes antiques (PL. IX, 2 et X, 1, 2, 3). Mais peut-être oublie-t-il trop souvent que nos modernes Alger, Constantine, Tiaret ou Bougie lui offrent chaque jour de pires exemples et n'ont parfois supprimé leurs pénibles raidillons qu'à grand renfort d'escaliers, tout aussi fatigants et incommodes.

(217) Saumagne : Bull. arch. du Comité, 1930-1931 p. 126. Une description anonyme de CARTHAGE au IV^e siècle nous présente cette cité, « si fière de l'ordonnance de ses rues et de ses places, avec ses plantations ménagées le long de ses rues égales ». « Anonymi Orbis Descriptio » (C. Mueller : Geographi Graeci Minores, II pp. 526-528). C'est là le seul texte en Afrique où il est fait mention d'avenues plantées d'arbres. Peut-être faut-il y voir une tradition de l'époque punique ou une influence particulière exercée sur la ville par l'Alexandrie grecque, s'inspirant elle-même des modèles de l'Égypte pharaonique.

Dans la colonie primitive de TRAJAN à Timgad ces proportions étaient ramenées à 5 m., autant pour les artères maîtresses (PL. X, 4) que pour les autres voies (PL. IX, 3) (218).

Mais cet apanage de rigueur et de clarté était loin de s'imposer à beaucoup d'autres villes — tout au moins en l'état incomplet des connaissances archéologiques. Peut-être faudrait-il y voir par endroits l'acceptation d'un plan d'urbanisme antérieur aux Romains et que ceux-ci auraient simplement décalqué, ou bien, au contraire, quelque déplaisir à suivre trop longtemps les enseignements monotones des arpenteurs classiques.

De fait, la belle ordonnance géométrique traditionnelle laisse place, dans bien des cas, à un lacs de rues, anarchique et désordonné, que les conditions topographiques, seules, ne peuvent expliquer. Ainsi, ce mélange de régularité et de caprice qui s'observait sur les voies rurales, caractérise encore les réseaux urbains.

Ainsi à ALTHIBUROS, station de la voie romaine CARTHAGE-THEVESTE, une rue menant au forum va s'élargissant de 7 m. 35 à 8 m. 60 (219).

A THUBURBO MAJUS, une des voies d'accès du forum, longeant pendant une trentaine de pas le temple de Mercure, réussit à gagner 2 m. de largeur sur cette bien courte distance ; les autres rues du même quartier sont des modèles de contorsion et se dilatent et s'amincissent à leur fantaisie (220).

Si Djemila conserve, en ses quartiers du second siècle, un équilibre ordonné comparable à celui de Timgad, comme en témoigne avec un écartement invariable de 8 m. son CARDO MAXIMUS (PL. X, 3), le prolongement de celui-ci au-delà du forum des SEVERES montre que dès le III^e siècle on a nettement rompu avec la tradition. Débutant sur une largeur de 12 m. 80, cette voie se rétrécit à 10 m. 60 puis 7 m., s'élargit à nouveau à 9 m. 40 (PL. X, 2) et ne possède plus que 6 m. 30 à l'endroit où s'arrêtent les fouilles (221).

La grande rue de THIBILIS (Announa), large, au départ, de 13 à 14 m. puis de 20 m. entre les deux arcs, tombe tout à coup à 8 m. et 5 m. un peu plus loin (222).

MADAURE et Dougga abondent en anomalies de cette nature.

Mais pourquoi s'en exagérer les inconvénients ? Nous ignorons dans quelles conditions les véhicules empruntaient ces artères et si même ils y avaient accès (223). On doit, pour apprécier la valeur d'usage des réseaux urbains, tenir compte de ce qu'une hiérarchie des voies est indispensable dans toute cité policée et que les unes y sont normalement sacrifiées aux autres.

Les meilleures preuves de l'accès d'un trafic important à l'intérieur des villes romaines seraient plutôt les portes qui, à l'entrée, raccordaient leur voirie aux routes de campagne. Or, à Timgad,

(218) BOESWILWALD - CAGNAT - BALLU : « Timgad » pp. 343-345.

(219) MERLIN « Forum et maisons... » p. 22.

(220) MERLIN : « Le forum de Thurburbo Majus » p. 48 et Pl. 1.

(221) Bull. du Comité, 1917 pp. 278-280. A Timgad même, la rue du théâtre va en s'amincissant vers l'Est.

(222) GSELL : « Announa » pp. 53-55. A Tipasa de Maurétanie, le seul Decumanus fouillé a une largeur de près de 15 m.

(223) Ajoutons que lors du percement des rues, il avait fallu souvent tenir compte de bâtiments préexistants dont on voulait respecter les limites. Cela se remarque notamment à Gighis (cf. CONSTANS « Gighis » p. 38).

l'arc à 3 baies, dit de TRAJAN, qui accueillait la route de Lambèse, mesurait 4 m. 20 dans sa partie centrale réservée aux chariots (PL. X, 4) (224). A RAPIDUM, ville de Maurétanie Césarienne annexée à un camp d'HADRIEN, le passage le plus étroit de la porte occidentale avait 4 m. 60 (225). Le bel arc de CARACALLA à Djemila s'ouvrait sur la route de Sétif par un écartement de 4 m. 34 (226). Et si la grande porte à 4 faces, construite à CIRTA vers l'année 360 et aujourd'hui disparue, réservait des entrées de 6m. 20 de largeur (227), la majorité des portes et de ces bases monumentales de statues et de quadriges appelées arcs de triomphe, se contentaient en Afrique d'un passage variant en moyenne de 3 m. 90 à 4 m. 30. C'était, comme on l'a vu à propos des routes, assez suffisant pour donner accès aux véhicules de l'époque, surtout en cas de « sens unique » — avec cette réserve, toutefois que nous ne savons pas si le roulage y était toujours admis.

On ne doit point s'étonner davantage de l'étroitesse de certaines rues qui, dans tous les cas, constituaient la majeure partie de la vicinalité urbaine. Dans les villes hellénistiques déjà, comme à Palmyre et Alexandrie, seules les grandes avenues, en nombre très réduit, étaient larges et rectilignes ; les autres voies plus étroites encore que dans les cités romaines. Et en Afrique, en particulier, l'intérêt n'eut pas exigé d'ouvrir de trop larges espaces à l'emprise d'un soleil ardent. Il était exceptionnel à Dougga de voir une artère aussi spacieuse que celle de la PL. IX, 2 ; on y rencontrait le plus souvent de petites rues grimpantes et tortueuses (228). Hormis ses deux grandes voies principales, MADAURE ne connaissait que de petites artères d'au plus 3 m. 50 de large (229), celles de THIBILIS tombaient fréquemment à 2 m. 50 (230), et les rues du quartier chrétien de Djemila n'étaient, en somme, que des venelles.

Des trottoirs bordaient souvent les allées urbaines, et l'on avait prévu, dans les plus grandes, un aménagement de portiques à colonnades qui, protégeant les passants des rigueurs solaires ou de la pluie, tenaient le rôle de nos arcades (PL. X, 3 et 4). Une inscription de CIRTA nous apprend que ces accotements pouvaient être à tel point encombrés de statues, qu'il fallut l'intervention d'un gouverneur de province au Second siècle pour en obtenir l'enlèvement, tant elles gênaient la circulation (231).

Mais le caractère le plus original de ces rues concernait la **structure de leur revêtement**.

Les textes juridiques romains ne nous ont point caché les obligations qui incombaient aux riverains de ces voies urbaines quant à la construction et à l'entretien des sections qui les bordaient. Le pavage avait été rendu obligatoire devant chaque maison (232). Généralement les édiles locaux pourvoyaient à ces travaux au moyen de contributions reçues des assujettis, formule la plus pratique pour réaliser une unité de dallage à travers toute la cité.

(224) GSELL : « Monuments antiques... » 1 p. 175.

(225) Ibid p. 94.

(226) Ibid p. 169.

(227) Ibid p. 179.

(228) Bull. du Comité, 1912 p. 133 (Poinssot).

(229) GSELL : « Mdaourouch » p. 19.

(230) GSELL : « Announa » p. 56.

(231) C.I.L., VIII, 7046. On ignore, par ailleurs, si les rues romaines d'Afrique étaient parfois couvertes de claies comme les souks marocains ou d'un velum de toile analogue au toldo de certaines villes espagnoles.

(232) Digeste, L, 4, 18, 15.

Rares étaient les voies non revêtues dans les agglomérations urbaines. A Djemila, les moindres ruelles de 3 à 5 m. de largeur avaient leur dallage, et il faut dénicher des voies secondaires comme celles de la petite ville de MADAURE pour n'y trouver aucun aménagement (233).

Dans la majorité des cas, les soins particuliers accordés à la voirie faisaient l'orgueil des cités d'Afrique (234). Des historiens latins prétendaient même que les Carthaginois passaient pour avoir été les premiers dans l'Antiquité à daller leurs chaussées (235), de sorte que les Romains n'auraient fait ici qu'acquérir une succession en ligne directe.

L'Archéologie nous révèle, en tous cas, une technique extrêmement raffinée des dallages de rues dans les villes romaines de l'Afrique du Nord.

Au procédé habituel en Gaule ou en Italie qui consistait en un assemblage de polygones irréguliers, très caractéristique à POMPEI, HERCULANUM, Vaison-la-Romaine ou Lyon (236), la voirie d'Afrique a toujours opposé un agencement soigné de belles dalles régulières, dont seules les méthodes de pose différaient de ville à ville ou de rue à rue (237).

Dans la grande cité d'HIPPONE, par exemple, dont on exhume actuellement des quartiers du I^{er} siècle, la technique du revêtement, très simple et très solide, procédait d'un ajustement de grandes dalles rectangulaires, atteignant parfois des dimensions considérables — celle qui termine le DECUMANUS de la PL. IX, 1 mesure 3 m. 50 de long sur 1 m. 30 de large et 25 cm. d'épaisseur ! — et encadrées d'éléments rectangulaires de moindre grandeur. Ce dispositif s'orientait en largeur, perpendiculairement à l'axe de la rue, et la longue dalle médiane recouvrait un gros égout (238).

La même imbrication se retrouvant sur le CARDO MAXIMUS de Djemila, voie du début du II^e siècle, sinon de la fin du I^{er} (PL. X, 3) et à la même époque à MACTARIS (PL. XI, 2), on pourrait se demander si cette technique du dallage transversal n'a pas été la plus anciennement pratiquée en Afrique (239).

Mais dans le même temps, le DECUMANUS MAXIMUS de Djemila et l'entière voirie de Timgad attestent l'emploi d'une méthode différente dans l'agencement des dalles : plutôt que d'exposer les éléments du dallage à l'attaque frontale des roues des chariots, on avait pensé à

(233) GSELL : « Mdaourouch » p. 19. En tenant compte du fait que les Byzantins ont pu utiliser ces dallages dans leurs constructions.

(234) A Cherchel par exemple, l'inscription sur bloc de marbre onyx trouvée près de la porte de Miliana (C.I.L., VIII, 10979) mentionne le dallage d'une voie par les habitants de Caesarea sur l'initiative de P. AELIUS PEREGRINUS, Gouverneur de la Province sous Septime Sévère.

(235) VIRGILE « Eneide », I, 422. Cf. GSELL : « Hist. ancienne », IV, p. 129. Renseignement inexact puisque la Babylone du roi Hammourabi, au XX^e siècle av. J.-C. avait déjà ses rues garnies de grandes dalles liées au bitume. Mais peut-être pourrait-on induire de cet emprunt aux Carthaginois la technique, toute particulière, des dallages romains d'Afrique, qui se retrouve rarement en Europe.

(236) Le seul cas de dallage irrégulier du type européen, signalé en Afrique, se trouve à Chemtou. (Toutain : « Les Cités romaines... » p. 78). J'ai pu en remarquer une section très courte sur la voie en lacets de TIDDIS, mais peut-être n'est-elle que le résultat d'une mauvaise réparation.

(237) Les rues de Gigthis, pavées de petits cailloux, apparaissent comme des exceptions. V. Pl. VIII du « Gigthis » de Constans.

(238) Très exceptionnellement cette technique apparaît en Gaule : à Aix en Provence (Grenier : Manuel pp. 233-234) et à GLANUM (près de St-Rémy de Provence).

(239) A Althiburos toutefois où cette technique apparaît sur deux rues, le quartier où elles se trouvent a été aménagé d'Hadrien à Commode, soit tout au cours du second siècle. Voir 1^{er} Pl. II de Merlin : « Forum et maisons d'Althiburos ».

les disposer obliquement par rapport à l'axe de la chaussée, amortissant ainsi le choc des roues, tout en évitant le déchaussement des carreaux. Une fois ce principe admis, il ne restait plus qu'à l'adapter dans chaque ville avec plus ou moins de sagacité :

A THAMUGADI, un parallélisme ordonné tendait obliquement les rangées de dalles d'un bord à l'autre de la chaussée (PL. IX, 3 et X, 4).

A THIBILIS, au contraire, les dalles partant obliquement formaient deux séries qui se rejoignaient à angle droit au milieu de la rue (240). Cette structure en chevron caractérisait de nombreuses voies de CUICUL et notamment le DECUMANUS MAXIMUS et la grande artère Nord-Sud qui desservait les quartiers des III^e et IV^e siècles (PL. X, 1 et 2). Les rues de LAMBAESE, d'ICOSIUM (241), d'AMMAEDARA comme de la plupart des villes africaines s'en inspiraient également.

Quant à la grande rue de THUGGA montant en lacets vers le haut de la ville, il faut y voir un des plus beaux exemples de la technique des revêtements en losange (PL. IX, 2).

La qualité des matériaux choisis pour ces dallages attestait parfois une très grande recherche et à Timgad notamment le DECUMANUS et le CARDO principaux tranchaient par leur beau calcaire bleu sur le grès commun des voies secondaires (PL. IX, 3).

Pour faciliter le ruissellement des eaux pluviales, la surface des chaussées était généralement convexe et cette technique des pentes dénotait une remarquable subtilité aux zones de confluent (PL. X, 1) (242).

On ne saurait mettre en doute la solidité de ces revêtements (243), l'habileté et l'élégance de leur appareillage ni la discrétion avec laquelle ils dissimulaient des réseaux d'égouts. A distances variables suivant l'inclinaison du terrain, des « regards » permettaient de vérifier à tout moment le bon fonctionnement des canalisations sous-jacentes. Affectant sur les pavés de Timgad, la forme de couvercles ronds, ils réduisaient sobrement, à Dougga, le périmètre des grands losanges (PL. IX, 2).

Lorsque la circulation était aiguillée dans les ornières, on n'avait pas à craindre de dommages pour les habitations riveraines ou les portiques. Mais, à défaut de rainures-guides, un alignement de chasse-roues et de bornes placés de distance en distance permettait de laisser entre véhicules et bâtiments un espace de sécurité judicieusement mesuré. Le cas est formel à THUBURBO MAJUS dans la rue qui longe le mur dorsal de la curie (244), preuve que cette rue, large, suivant les endroits de 2 m. 85 à 3 m. 70 était accessible aux charrois. A MADAURE, au centre de la ville, on a retrouvé en place les 2 chasse-roues qui gardaient le portail d'une grande hui-lerie (245).

(240) GSELL : « Announa » p. 50.

(241) Rev. Africaine, 1858-1859 p. 69 (Berbrugger).

(242) On ne trouve pas dans les villes d'Afrique le système si caractéristique des rues de POMPEI où de gros blocs scellés sur le dallage, permettaient aux piétons de franchir la chaussée à pied sec en temps de pluie.

(243) Parfois même les réseaux urbains, comme les voies rurales, s'installaient sur des bancs de rochers dont on taillait soigneusement les parois. Cela se remarque encore très bien à TIDDIS, et à Kalaa, au Nord-Ouest d'Orléansville).

(244) MERLIN : « Le forum de Thuburbo Majus » p. 33 note 1.

(245) Rapport sur les travaux de fouilles... en Algérie, 1927 à 1929 pp. 50-54.

On ne sait depuis quelle époque les maisons particulières ou les monuments publics se permirent, enfreignant les lois, d'empiéter sur les voies publiques. Le droit classique, on le sait, frappait de démolition toute avancée qui modifiait l'alignement des rues, et punissait son auteur d'une très forte amende s'il était homme libre, de la peine du fouet s'il était esclave (246).

Les temps troublés que vécut l'Empire assouplirent sans aucun doute les rigueurs de cette législation, et l'on vit très fréquemment les bâtiments conquérir peu à peu les chaussées publiques (247).

Sans doute ces exceptions furent-elles accordées en bonne et due forme par les magistrats locaux aux hommes éminents qui, construisant de fastueux édifices, embellissaient leurs cités. La Bibliothèque de Timgad, bâtie par donation du riche citoyen FLAVIUS ROGATIANUS, s'annexa en largeur la moitié d'une rue pour loger son hémicycle (248).

Des latrines dépendant de la demeure de CORFIDIUS CREMENTIUS s'édifièrent en saillie sur la chaussée voisine. Or, l'inscription de cette maison nous apprend que son propriétaire, flamme perpétuel de la colonie de THAMUGADI, rebâtit son habitation après que sa cité eût été couverte de ruines (249). Ceci nous place probablement au IV^e siècle, à l'époque des révoltes indigènes. C'est par émulation, peut-être, que le propriétaire voisin JANUARIUS établit sa demeure en débordant sur la même rue par une avancée de 2 m. 60 sur 20 m. de longueur (250). La maison de CASTORIUS à Djemila se permit de semblables excès (251).

Parfois même la liberté dépassait les bornes et l'on ne tenait même plus compte du réseau de voies préexistant. Le marché de l'Est à Timgad, édifié à basse époque, s'assit délibérément sur une voie (252). On dut couramment assister au spectacle de ces maisons « condamnant » les rues dans toutes les villes africaines, à LAMBAESE (253), à SUFETULA (254), à HIPONE (255), à MACTARIS (PL. XI, 2). Il est vrai que l'Archéologie, pour juger de ces empiètements, n'a pas toujours fait le départ entre l'époque de la décadence romaine et celle de l'occupation byzantine.

Pendant ce temps, le revêtement des chaussées, lui-même, subissait de durs affronts. Que pensait-on de l'interdiction formelle, mentionnée au DIGESTE (256), de creuser des cavités dans les voies urbaines lorsqu'on se mit à y percer des puits comme à Djemila ? (PL. XII, 1).

(246) Digeste, XLIII, 10, 2, (Papinien).

(247) On ne sait dans quelle mesure le Haut Empire n'avait pas lui-même donné l'exemple. Les vestiges des grands thermes de l'Est à Timgad sont assis sur près de quatre « îlots » et recouvrent donc deux rues perpendiculaires. Or, l'inscription que l'on y a découverte indique que ce bâtiment fut agrandi sous MARC AURELE en 167. GSELL : *At. Arch.* F. 27, Batna p. 27 § 18. L'empiètement sur les voies publiques serait-il contemporain de ces travaux ? A ALTHIBUROS on n'a pas daté la belle fontaine rectangulaire installée sur le carrefour des deux rues les mieux dallées du quartier du Forum et du Capitole. (Cf. MERLIN : « Forum et maisons d'ALTHIBUROS p. 32). A GIGTHIS, le remaniement du plan d'urbanisme de la ville au III^e siècle aboutit au rétrécissement ou à la suppression totale de certaines rues, alors qu'on en créait de nouvelles (Cf. CONSTANS : « Gighthis » pp. 38, 61, 62, 63, 71 et PL. II et IX).

(248) Ballu : « Les ruines de Timgad - Sept années... » p. 8.

(249) Ibid p. 73. Les cas de latrines privées empiétant sur les rues sont, d'ailleurs, très fréquents à Timgad.

(250) Ballu : « Les ruines de Timgad - Nouvelles découvertes » p. 31.

(251) Y. ALLAIS : « Djemila » p. 49.

(252) BALLU : « Les ruines de Timgad - Sept années... » p. 13.

(253) Bull. du Comité, 1914 pp. 287-288.

(254) Ibid, 1922 p. CXVIII.

(255) Document inédit.

(256) Digeste, XLIII, 10, 2 (Papinien).

Et ce dernier chantier archéologique de Djemila allait nous réserver encore une plus grande surprise.

Alors qu'en 1947, on dégagait une petite rue du quartier Est, on eut l'idée de retourner son dallage. On s'aperçut alors que celui-ci n'était pas formé d'éléments homogènes, mais composé entièrement de matériaux de remploi. La photographie qui en fut prise à l'époque (PL. XII, 2) fait apparaître une dédicace au dieu païen LIBER (257), un fragment d'inscription funéraire portant le D.M.S. traditionnel des tombes païennes, et une série très abondante de stèles à personnages, dédiées par les fidèles au dieu SATURNE; bref, un « cimetière » de documents, appartenant par leur caractère à une époque antérieure à l'éviction des cultes païens de la religion romaine.

La condamnation de ces monuments à servir de matériaux de dallage soulève pour l'archéologue un problème historique des plus intéressants, car il faut y voir, à n'en pas douter, une preuve de cet assaut livré au paganisme dès la seconde moitié du IV^e siècle et dont la littérature du temps a porté témoignage.

On sait notamment qu'après la politique de tolérance de CONSTANTIN à l'égard des anciens cultes, la situation des païens avait empiré sous le règne de CONSTANCE II (337-361). Celui-ci, sous prétexte de combattre la sorcellerie, s'en prit aux bâtiments des cultes eux-mêmes, et dans une loi du 1^{er} décembre 356, exigea « qu'en tous lieux et dans toutes les villes, les temples soient immédiatement fermés et que l'accès en soit interdit, afin que les hommes perdus n'aient plus licence de pécher » (258).

Nous ne savons dans quelle mesure ce texte fut appliqué en Afrique, mais il est certain qu'à Djemila lorsqu'une basilique judiciaire s'éleva en bordure du forum des SEVERES sur l'emplacement d'un ancien temple de SATURNE-FRUGIFER, celui-ci était déjà, ainsi qu'en témoigne une inscription datée de 364-367, un édifice en ruines depuis plusieurs années (259). Nous ignorons la cause exacte de cet état, mais un texte de saint OPTAT, évêque de MILEV, nous apprend qu'avant le règne de JULIEN, il était interdit aux païens d'Afrique de pratiquer leurs sacrilèges (260). C'est dire que les lois de CONSTANCE y étaient appliquées. Nous savons qu'en Orient l'édit de 356 s'accompagna de la destruction des temples (261); peut-être en alla-t-il de même dans certaines parties des provinces africaines.

Il fallut attendre la fin du IV^e siècle pour voir les passions redoubler d'ardeur contre le paganisme. La réaction de l'empereur JULIEN (361-363) et l'indifférence de VALENTINIEN à son égard, avaient jusqu'alors neutralisé la politique de CONSTANCE.

A la fin du règne de THEODOSE, au contraire (379-395) et surtout à l'avènement de ses fils ARCADIUS et HONORIUS, la législation anti-païenne fut empreinte de la plus grande fermeté. Dans la partie orientale de l'empire, la destruction des temples fut sanglante (262).

(257) Remarquons l'intéressante analogie entre le cas de Djemila et celui de Gigthis où la dédicace du temple de LIBER était également remployée dans le dallage d'une rue (Cf. CONSTANS : « Gigthis » p. 40).

(258) Code Théodosien, XVI, 10, 4.

(259) E. ALBERTINI « Une nouvelle basilique civile à Cuicul » (C.R. de l'Acad. des Inscr. 1943 pp. 376-386) et « Note additionnelle » de J. CARCOPINO (Ibid pp. 387-395).

(260) OPTAT : « De schismate donatistarum » II, 15.

(261) LIBANIOS : « Pro Templis », 8 - « Oratio », II, 32.

(262) « Histoire de l'Eglise » de A. FLICHE et V. MARTIN - Tome IV pp. 19-21 par P. de LABRIOLLE (Paris, Bloud et Gay, 1937).

En Afrique, un édit du 20 août 399 adressé par les deux empereurs au proconsul APOLLODORE enjoignit de vider les temples de toutes représentations illicites, et notamment des anciennes idoles « dans le but, disait-on, de calmer le trouble et la surexcitation des esprits dans cette province » (263).

Or, dans le même temps, SAINT AUGUSTIN consignait dans ses écrits les résultats de la lutte anti-païenne. Au cours de l'année 399, nous fait-il savoir, deux émissaires impériaux, les comtes JOVIUS et GAUDENTIUS s'acharnèrent à faire abattre un grand nombre de temples en Afrique (264) et, dans une lettre adressée aux païens de MADAURE, l'évêque d'HIPPONE dressait en ces mots le bilan de la destruction : « Vous voyez, leur disait-il, les temples tomber en ruine sans qu'on les répare, ou bien renversés ou fermés, ou servant à d'autres usages; leurs idoles brisées, brûlées, cachées ou détruites » (265).

Deux ans plus tard, en l'année 401, un concile chrétien réuni à Carthage réclamait enfin du Pouvoir Central l'autorisation de « parachever la destruction des temples encore debout » (266). Mais nous savons qu'en 408 et 415 quelques-uns de ces édifices subsistaient encore en Afrique puisque des lois prévoyaient leur transformation en bâtiments d'utilité publique (267). Seulement on pouvait intervenir par rescrit pour en obtenir la démolition, prévenance que la fureur populaire n'avait sans doute jamais eue.

C'est donc aux environs de ces dates qu'il faut placer la dispersion des matériaux des anciens édifices païens. Beaucoup d'entre eux servirent à orner les églises, d'autres les monuments publics, mais l'administration impériale s'était préoccupée par avance de leur trouver des débouchés. Le 1^{er} novembre 397, précédant de deux ans le drame africain, un édit d'ARCADIUS et HONORIUS recommandait au comte d'Orient d'affecter tous les matériaux provenant de la démolition des temples païens à l'entretien des voies, ponts, aqueducs et murailles (268). Il est probable qu'on ne se fit pas faute de généraliser en toute province ces mesures utilitaires qui intervenaient providentiellement à une époque d'abandon de la voirie, de difficultés des déplacements, de révoltes sociales et d'invasions barbares.

Que notre petite rue de Djemila, parée des dépouilles de temples païens, ait consigné dans ses flancs une pratique officiellement admise à la suite de lois impériales, voilà qui est bien tentant de supposer.

Nous savons, d'ailleurs qu'il existait à CUICUL un temple de SATURNE sur les ruines duquel un gouverneur de Numidie sous VALENTINIEN et VALENS édifia une grande basilique judiciaire (364-367). Peut-être comprenait-il, comme la plupart des sanctuaires de ce dieu, un enclos où

(263) Code Théodosien, XVI, 10, 17, 18 et XVI, 11, 1.

(264) St AUGUSTIN : « Cité de Dieu », 18, 54; « Sermon » 24, 6. Cf. « Liber de Promissionibus » III, 38, 41, dont l'auteur est peut-être Quodvultdeus disciple d'Augustin. Autres textes concernant la destruction des temples en Afrique pendant l'épiscopat de St Augustin : « Contra Gaudentium » II, 38, 50; « Lettre » 47, 3; « Contra Epist. Parmen » I, 9, 16; « Sermon » 163, 2 et 328,5; « Cité de Dieu » IV, 34; « Enarratio in Psalmum » 40, 4.

(265) « Lettres » CCXXXII, 3.

(266) Concile de Carthage de 401, canon 2 (Hefele-Leclercq : « Histoire des Conciles », tome II, 1^{re} partie, p. 126).

(267) Code Théodosien, XVI, 10, 19 (15 novembre 408) et XVI, 10, 20, (30 août 415).

(268) Code Théodosien, XV, 1, 36.

s'entassaient des forêts de stèles que les adorateurs y dédiaient. L'une d'entre elles s'y trouvait encore au cours des fouilles de ces dernières années. Ces petits monuments, mis d'abord au rebut, auraient pu recevoir un emploi vicinal au moment des lois d'HONORIUS (269).

Peut-être aussi, les stèles de la voie provenaient-elles d'un autre sanctuaire couronnant quelque colline autour de CUICUL et dont on n'a pas encore découvert l'emplacement ?

Le fait est que la destruction des stèles païennes était chose courante à l'époque chrétienne puisque le temple et l'enclos du SATURNE BALCARANENSIS, sanctuaire des II^e et III^e siècles au sommet du Djebel Bou Kornine près de Tunis, furent l'objet de mutilations systématiques au IV^e siècle (270). Mieux inspirés, les magistrats municipaux de Djemila surent en tirer un meilleur parti.

L'exemple valait d'être cité. N'est-il pas un lointain précurseur des mesures infamantes qui accompagnèrent, au début du XVIII^e siècle, l'extermination du Jansénisme ? Mais si Louis XIV ordonna d'incorporer aux pierres du chemin les débris malheureux de l'abbaye de Port Royal des Champs, n'allons pas conclure que nos braves cantonniers, rencontrant au hasard de leurs travaux des matériaux d'origine romaine, les sacrifient toujours, au nom de ces augustes principes, à l'empierrement des routes ou au ballast des voies ferrées !

Mais lorsqu'on se place à la fin du IV^e siècle, à une époque où la voirie était par ailleurs négligée (PL. XI, 3) ou détériorée, il est réconfortant de rencontrer un cas où, quelle qu'ait été la nature des matériaux employés, on s'était efforcé non plus de détruire ou d'obstruer des chaussées mais d'en reconstruire de plus solides.

Sans doute se rappelait-on que les travaux d'édilité avaient fait autrefois la splendeur des villes et que le réseau de voies rurales leur avait valu leur fortune. Peut-être l'ascendant symbolique de la Route n'avait-il pas entièrement sombré au milieu des troubles, et ces ouvrages qui, par esprit d'impérialisme, étaient les meilleurs garants de l'ordre, les seules voies respiratoires d'un organisme qui voulait vivre et les moyens d'en imposer aux peuples, méritaient bien encore quelque crédit.

Combien d'hommages ne leur avait-on prodigués jadis ! Le temps n'était pas loin où l'opulente cité de THUGGA, suspendue au sommet de sa falaise et ne pouvant accueillir dans la plaine la grande route impériale CARTHAGE-THEVESTE, y déléguait le plus représentatif de ses monuments, un arc de triomphe, alors que VAGA, distante de 60 kms, s'y inscrivait à son tour par un milliaire (271). Et lorsque les finances municipales des grandes villes ne suffisaient pas à l'entretien des routes, on avait vu les petites bourgades y venir de leur mieux apporter leur contribution.

(269) Un exemple de remploi de stèles païennes dans une construction d'intérêt public avait été signalé au cours des fouilles de Tizirt par P. Gavault : « Etude sur les ruines romaines de Tizirt » (Paris, Leroux 1897) p. 86. cf. Gsell : « Atl. arch. de l'Algérie », F. 6, Fort-National p. 5 § 11. Il s'agissait d'une conduite d'eau dont le radier et le plafond étaient constitués de stèles à Saturne et qui ne se trouvait qu'à une quinzaine de mètres de la grande basilique chrétienne où des stèles semblables étaient remployées. L'existence d'un temple de Saturne à Tizirt est, d'autre part, attestée par l'inscription C.I.L., VIII, 20711. On a daté la grande basilique de l'époque vandale ou byzantine. La conduite d'eau lui serait-elle contemporaine ?

On sait, en effet, que les byzantins s'attachèrent particulièrement à la réfection des aqueducs dans les villes (V. infra note 278) mais les témoignages de l'occupation byzantine sont beaucoup plus évidents à Tizirt qu'à Djemila.

(270) Mélanges de Rome XII, 1892 p. 122 (Toutain).

(271) C.I.L., VIII, 21995 : Milliaire de Hr el Aouinia (TURRIS ?).

Ainsi s'était organisée la communauté routière, cet unanime élan des uns et des autres vers la sauvegarde d'un patrimoine indivisible, résultat de plusieurs siècles d'efforts. Pour apprécier la valeur et le prestige dont pouvait jouir ce monument, il faut tenir compte de l'idée maîtresse qui, de tout temps, avait présidé à la construction des voies romaines. ROME regardait la route comme un principe créateur d'unité. Unité géographique d'abord, puisque trait d'union entre des régions naturelles souvent dissemblables, la voie, par la multiplicité des échanges qu'elle provoquait, permettait de réaliser une compensation des productions économiques des différentes zones traversées.

Unité politique surtout. Et là, ROME fut influencée par le souvenir de l'empire perse dont les « Routes royales » bien construites et militairement surveillées, avaient assuré pendant longtemps l'hégémonie de la dynastie achéménide (272).

La Route à l'époque romaine est une œuvre d'impérialisme, un monument élevé par les Césars et pour leur gloire (273). Elle est aussi indispensable pour la bonne marche des institutions, que le sont l'armée pour la défense du territoire, ou la religion impériale pour la formation morale des esprits. C'est pourquoi, tant de souverains, les plus éphémères parfois, tant de gouverneurs au nom souvent obscur, lui ont consacré autant de sollicitude et d'honneurs.

L'Histoire nous apprend que les périodes de « mauvaises routes » correspondent généralement à l'affaiblissement du pouvoir central ou à un excès de décentralisation. Mais l'Histoire de l'Afrique du Nord est peut-être l'exemple le plus suggestif d'une telle corrélation, car si nous considérons l'héritage de ROME au moment où les barbares envahissent les provinces africaines, que voyons-nous demeurer de ce grand principe d'impérialisme et de ce patrimoine routier si chèrement acquis ?

(272) V. notamment : L. DELAPORTE : « Les peuples de l'Orient méditerranéen. I. Le Proche Orient asiatique » (Collection « Clio » Paris-Presses Universitaires de France, 1948) p. 301.

L'organisation de la Poste impériale romaine s'inspira sans doute des anciennes messageries d'Etat en Perse. Cf. H.-G. PFLAUM « Essai sur le cursus publicus sous le Haut-Empire » pp. 192-205.

(273) Code Théodosien, XV, 3, 6.

CONCLUSION

L'HERITAGE DE ROME

La Succession romaine échet d'abord aux **Vandales**, scandinaves émigrés d'étape en étape à travers l'Europe et qui, profitant d'une querelle de généraux en Afrique, franchirent le détroit de Gibraltar sous la conduite de leur roi **GENSERIC** (429). Les historiens du temps ont prétendu que le nombre de ces envahisseurs s'élevait à 80.000. Quelle que soit la véracité de ce chiffre, on a pu, grâce à des documents les plus divers, reconstituer leur marche à travers les provinces d'Afrique et déterminer, avec une certaine vraisemblance, la plupart des voies romaines qu'ils empruntèrent (274).

Débarqués à Tanger, ils se seraient rendus à **VOLUBILIS**, pour pénétrer en Maurétanie Césarienne par le couloir de Taza et **NUMERUS SYRORUM**. D'**ALTAVA**, où leur passage est attesté par une inscription, ils auraient rejoint le littoral à **PORTUS MAGNUS** et suivi la route côtière jusqu'à **ICOSIUM**. De là, s'infléchissant vers **AUZIA** puis **SITIFIS**, ils auraient « dépassé » **CIRTA**, pour s'enfoncer plus rapidement vers **CARTHAGE** suivant le trajet de la voie romaine qui passait à **THAGASTE** et **SICCA VENERIA**. Mais, sans attaquer la capitale, ils seraient revenus investir **HIPPONE** où **SAINT AUGUSTIN** mourut au bout du troisième mois de siège (28 août 430). **CARTHAGE** ne fut définitivement conquise que 9 ans plus tard.

Après une série de négociations et de ruptures entre **GENSERIC** et l'Empire, les guerriers vandales étendirent théoriquement leur domination sur toutes les provinces, mais il semble bien qu'effectivement ils ne s'égarèrent pas très loin dans l'intérieur du territoire. Leurs collecteurs d'impôts furent sans doute leurs éléments les plus avancés. Au reste, on conserva probablement les anciens rouages de l'administration romaine.

Si l'on excepte les conflits religieux qui mirent aux prises les usurpateurs et le clergé catholique, on ne voit pas que les populations aient eu à souffrir outre mesure d'une occupation qui s'amollissait de jour en jour. Le péril était bien plus grand du côté des tribus indigènes, celles de l'Aurès et de la Maurétanie Césarienne en particulier, qui se rendirent indépendantes et ruinèrent sans merci les plus belles villes du pays.

Il est peu vraisemblable que les Vandales se soient souciés de l'entretien des routes. Eux-mêmes étaient des cavaliers et, pour cette raison, n'attachaient aucune importance à la largeur des voies, pas plus qu'à la qualité de leur revêtement. Nous savons qu'ils organisèrent un corps

(274) J. Le GALL : « L'itinéraire de Genséric » (Rev. de philosophie littérature et histoire ancienne, 1936 pp. 268-273) V. également Chr. COURTOIS : « De Rome à l'Islam » (Rev. Africaine, 1942 pp 24-56).

de messagers royaux qui rappelait par certains côtés la cavalerie officielle de l'ancien CURSUS PUBLICUS (275).

Semant la panique en Méditerranée par leurs entreprises de piraterie, ils ne recherchaient point l'exportation des produits du sol, et les quelques ventes de récoltes qu'ils consentirent à la cour de Constantinople apparaissent comme des exceptions. A ce titre, ils ne pouvaient stimuler la circulation charretière à l'intérieur du pays pour le ravitaillement des ports, d'autant que cette époque se caractérisait par une utilisation de plus en plus marquée du chameau comme bête de somme.

Mais si, dans la nomenclature de leurs peines criminelles, il n'est pas fait mention de la condamnation aux travaux publics des routes, châtement très en faveur jadis chez les Romains, il y est question de supplicier des condamnés en les attachant à des chars (276). Ceux-ci n'avaient donc point disparu. D'ailleurs, comment croire qu'en si peu de temps que dura l'hégémonie vandale sur l'Afrique, les mœurs et coutumes ancestrales des populations romanisées aient brutalement rompu avec un passé tout récent. On en vient même à se demander, contrairement à l'opinion courante, vraiment simpliste, si ces « barbares » n'auraient pas été en Afrique du Nord les gardiens vigilants de la civilisation latine.

Il est certain, pour le moins, que le patrimoine routier de la ROME impériale, se conserva suffisamment pendant un siècle pour que les Byzantins, successeurs des Vandales, pussent le choisir comme ossature de cette formidable organisation militaire dont ils couvrirent au VI^e siècle près de la moitié du pays (277).

En 533, les troupes « libératrices » envoyées d'Orient par l'empereur JUSTINIEN (527-565) débarquaient à CAPUT VADA, promontoire de la Byzacène, enlevaient CARTHAGE et détruisaient en quelques semaines la puissance vandale. Mais contre les indigènes révoltés, de durs combats dont l'Aurès fut le principal théâtre, ensanglantèrent les premières années de l'occupation byzantine. Pendant toute la durée de celle-ci, il fallut même demeurer sur le pied de guerre tant les rébellions furent fréquentes. On comprend donc la précipitation du gouvernement de Constantinople, à transformer la province d'Afrique en un immense bastion fortifié, travaillant avec une ardeur sans précédent dès le début de la reconquête, sous le gouvernement du patrice SOLOMON. Le temps n'apportant pas la quiétude que l'on attendait, les successeurs de JUSTINIEN continuèrent à élever des citadelles et les populations elles-mêmes construisirent en tous lieux des refuges. L'Archéologie nous prend aujourd'hui à témoin de cette œuvre colossale de fortification.

Mais malgré l'ambition des souverains de Byzance, la reconquête de l'ancienne province ne fut pas totale : vers l'Ouest, elle ne dépassa la Maurétanie Sitifienne que par quelques enclaves côtières comme celles de Tizirt, RUSGUNIAE, Tipasa, Cherchel ou Ténès. Le reste du pays demeura aux mains de roitelets berbères.

(275) PROCOPE : « De Bello Vandalico » I, 16, 3.

Victor de VITE : « Historia persecutionis Africanæ provinciae » II, 38 ; Ibid, III, 39.

(276) V. de VITE : « Hist. pers. Afr. prov. » I, 11.

(277) Cf. Ch. DIEHL : « L'Afrique byzantine - Histoire de la domination byzantine en Afrique (533-709) » (Paris - Leroux 1896) Ch. COURTOIS, op. cit. pour la bibliographie récente.

S'il est fait état de la reconstruction de 150 villes et de multiples travaux hydrauliques dans la province d'Afrique, parmi les réalisations grandioses attribuées à JUSTINIEN par les historiens (278), ceux-ci n'ont soufflé mot de la politique routière qui y fut suivie (279). Bien qu'aucune borne milliaire n'ait été posée sur les anciennes voies par les Byzantins, doit-on penser que ces guerriers négligèrent d'intégrer dans leur dispositif stratégique le puissant réseau qui avait tant contribué à maintenir le prestige militaire de ces Romains dont les nouveaux venus se prétendaient les légitimes héritiers ? Il suffit de considérer les alignements de forteresses du VI^e siècle pour se persuader du contraire, et l'on peut même être assuré que chaque citadelle byzantine reçut dans ses attributions premières le contrôle et la protection des voies.

L'éparpillement des places fortes sur l'ensemble du territoire peut nous paraître, de prime abord, assez confus ; mais on s'aperçoit bientôt qu'elles s'échelonnaient le plus souvent tout au long de lignes-maîtresses dont 5 siècles d'expérience romaine avaient largement démontré l'importance. Aussi peut-on proposer de reconnaître dans le dispositif byzantin le cas le plus accusé de la militarisation des voies, phénomène résultant de cet état d'insurrection nationale qui régnait sur le pays et rééditait aux yeux des armées de Constantinople des problèmes que leurs ancêtres avaient patiemment résolus.

La stratégie byzantine avançant probablement ses pions, case après case, comme l'avait fait la poussée romaine des premier et second siècles, mais à une allure beaucoup plus rapide, aboutit à l'établissement de lignes successives de forts d'arrêt dont les routes avaient pour mission de relier les points d'appui. On pourrait y voir un échelonnement en profondeur, réparti sur les artères suivantes :

Une « voie-frontière » qui, en l'état de nos connaissances archéologiques, s'appuyait sur la lisière Nord des chotts Fedjedj, Melghir et Hodna, et avait pour verrous principaux les forteresses de GIGTHIS, sur la route du littoral tripolitain en jonction avec les garnisons côtières de l'Est, de CAPSA, d'AD MAJORES, de THABUDEOS, de TUBUNAE et de ZABI.

En deuxième échelon, l'énorme forteresse de Tébessa était, comme au second siècle, à l'origine d'une grande route longitudinale qui filait vers l'Ouest. La citadelle de THELEPTE la mettait en contact avec la « route-frontière » méridionale, celles de SUFETULA et de SUFES, avec les pla-

(278) EVAGRIUS : « Historia ecclesiastica » IV, 18.

PROCOPE : « De Edificiis », 341-342, mentionne des constructions de ports maritimes en Afrique et les embellissements de Carthage (Ibid, 339).

(279) Le traité « De Edificiis » de l'historien byzantin PROCOPE, consacré à l'œuvre de travaux publics de Justinien, fait état de nombreuses constructions de routes en Asie mineure, Syrie, Cilicie, de l'établissement de puits et citernes routières pour les caravanes en Syrie et Palestine, de ponts en Bythinie, en Asie mineure, à Antioche, mais ne mentionne aucun travail de cet ordre en Afrique.

Cf. Ch. Diehl : « Justinien et la civilisation byzantine au VI^e siècle (Paris, Leroux 1901) p. 286.

D'autre part, dans ses instructions administratives données à certains gouverneurs de provinces, Justinien nous a fait connaître l'intérêt qu'il attachait aux réparations et à l'entretien des routes, ponts, aqueducs et murailles (Novelle 24, 3 pour la province de Pisidie - Novelle 25,4 pour la Lycaonie, Novelle 26,4 pour la Thrace - toutes trois de l'année 535).

Le même souci n'apparaît pas dans l'Edit de 534 relatif à l'organisation de la Préfecture du Prétoire en Afrique (Code Justinien I, 27, 1).

Mais dans la grande ordonnance du 16 avril 535 (Novelle 17 adressée à Tribonien, questeur du Palais Sacré c'est-à-dire, premier ministre) où Justinien pose les principes généraux de la réforme administrative de son empire et trace les devoirs de tous les gouverneurs de provinces, le § 4 promet une aide financière impériale lorsque les budgets des cités ne suffiront pas à l'entretien des voies et autres travaux publics. Ce texte de portée générale dut être applicable autant en Afrique que dans les autres provinces byzantines.

ces côtières de la Byzacène et, au Nord-Est, la grande voie impériale traditionnelle la reliait à CARTHAGE. Des ouvrages considérables s'y échelonnaient à Ksar Gouraï, AMMAEDARA, LARES, AGBIA, THUGGA, AUNOBARI et UCHI MAJUS, THUBURSICU BURE, TIGNICA et COREVA. Comme le vieux boulevard de TRAJAN au Nord de l'Aurès, la route de l'Ouest quittait THEVESTE pour les nouvelles garnisons de VEGESALA, MASCULA et BAGAI, Timgad, Henchir Guessès, Lambèse, Ksar Bellezma (à 5 kms au Nord de LAMASBA), DIANA et THAMALLULA. Chacune de ces étapes se situait au point de contact de l'artère principale avec les couloirs d'infiltration qui lui étaient adjacents.

Une troisième ligne militaire se séparait vers AGBIA de la route de CARTHAGE à THEVESTE, et reliait les citadelles de SICCA, THAGORA, MADAURE, TIPASA, THUBURSICU NUMIDARUM, GADIAUFALA, TIGISI, SILA et SITIFIS. En arrière se développait encore un alignement de villes fortes à VAGA, BULLA REGIA, Bordj Hellal, ZATTARA, CALAMA, THIBILIS, CIRTA et MILEV, rejoignant ensuite SITIFIS.

Les forteresses de THABBORA, LIMISA, AGGAR et CHUSIRA encerclaient le bastion montagneux du massif central tunisien.

Enfin, on avait garni la route côtière elle-même d'un nombre imposant de places de guerre littorales, principalement aux points où débouchaient les grandes routes de l'intérieur. C'étaient GIGTHIS, IUNCI (MACOMADES MINORES), JUSTINIANOPOLIS sur le promontoire de CAPUT VADA où les Byzantins avaient débarqué, SULLECTHUM, THAPSUS, LEPTIS MINOR, HADRUMETE et HORREA CAELIA. Celles d'UPENNA, PHERADI MAJUS et TUBERNUC les reliaient à Carthage.

Ces énumérations seraient fastidieuses si elles ne répondaient à des sites déjà connus, et ne s'inscrivaient sur la carte pour perpétuer, de point sensible en point sensible, des itinéraires routiers qui avaient fait leurs preuves à l'époque romaine. De sorte que si nous n'avons point la certitude archéologique que les Byzantins aient entretenu les anciennes chaussées, nous devons être persuadés que la nouvelle organisation militaire s'établit en fonction de leur existence. On pourrait, dans chaque cas, évaluer l'importance hiérarchique des places fortes au seul examen des carrefours stratégiques qu'elles étaient chargées de défendre.

Nous savons, d'autre part, que les Byzantins s'efforcèrent de rétablir au profit de Constantinople l'administration de l'ANNONE d'Afrique qui approvisionnait jadis la capitale romaine. Les contributions de blé et d'huile perçues dans la province semblent avoir été assez régulières pour que nous puissions supposer un regain d'activité sur les routes. Mais leur perception dépendait surtout de la sécurité qu'on pouvait assurer aux communications et du degré de prospérité économique du territoire qui, d'une année à l'autre et suivant la situation militaire du moment, pouvait toujours varier. Aussi les constitutions impériales adressées par Byzance aux gouverneurs d'Afrique se ressentent de cette instabilité de la situation générale du pays (280).

La décadence du CURSUS PUBLICUS y est toutefois attestée par les textes législatifs et les historiens, diminuant d'autant l'importance de la circulation terrestre (281). Comme les transports

(280) Nouvelle 149, 2 (Constitution impériale de l'année 570).

(281) Cf. L. BREHIER : « Les institutions de l'empire byzantin », I p. 327 (collection « L'évolution de l'Humanité » - Paris, Albin Michel, 1949).

de matériaux lourds à grande distance n'étaient plus indispensables — les constructeurs trouvant toujours sur l'emplacement des anciennes cités des éléments architecturaux tout prêts à être agencés dans les nouvelles murailles (282) — l'utilisation de gros véhicules devint de moins en moins nécessaire, et il faut croire qu'insensiblement on en vint, par un fractionnement de la charge à transporter, à une circulation plus fréquente d'animaux de bât, favorisée par l'accroissement et la commodité qu'offrait le cheptel camelin. C'est vraisemblablement à compter de cette époque que la technique perfectionnée du roulage se vit relayée, dans une large mesure, par la pratique moins exigeante du portage animal.

Les trois premiers siècles de l'occupation musulmane marquèrent la fin de cette lente évolution. Si la conquête orientale, au cours de la seconde moitié du VII^e siècle, ne se fit pas sans heurts et commit çà et là de graves excès, le IX^e siècle fut au contraire pour l'Afrique du Nord une période de « renaissance » comparable aux plus beaux jours de la ROME impériale. D'importants royaumes se divisèrent le territoire de la Berbérie, mais qu'il s'agit de ceux des Idrisides de Fès (ville fondée en 789), des Rostemides de Tihert (près de Tiaret, 761) ou des Aghlabides de Kairouan (671), l'activité économique y fut délivrée en grande partie du souci perpétuel d'insécurité qui avait hanté la période byzantine.

Pendant, le fractionnement de l'autorité en trois zones d'influences interdit pour longtemps tout espoir d'une organisation d'ensemble du pouvoir politique ou des communications routières. Kairouan entretint de puissantes relations avec l'Égypte et l'Orient. Fès fut influencée par l'Espagne. Tihert réalisa la jonction entre la côte méditerranéenne et la région du Souf. Toutes trois commercèrent activement avec le Soudan. Quels que furent ensuite les empiètements de l'Ouest sur l'Est, les annexions et partages d'influences qui agitèrent ces « siècles obscurs », il n'en est pas moins vrai que jusqu'à la seconde moitié du XI^e siècle, la Berbérie, islamisée, unit au courant de civilisation orientale qu'elle recevait de Damas et Bagdad, les qualités que la ROME antique y avait profondément inscrites (283). Les géographes arabes des VIII^e au XI^e siècles nous la présentent, sans doute avec beaucoup d'emphase mais une grande part de certitude, comme une contrée agricole opulente, un pays industriel en pleine activité. Les itinéraires routiers, quelque peu déplacés en Tunisie orientale par la capture qu'en faisait la nouvelle métropole de Kairouan, s'y maintiennent en général le long des antiques voies romaines, et la plupart des agglomérations urbaines de l'ancienne ROME subsistent, et prospèrent même, à l'abri de leurs remparts byzantins.

En Tunisie, surtout, la civilisation urbaine est florissante. Nous y retrouvons les noms familiers de Béja, Boll (ancienne BULLA REGIA), Laribus (LARES), Sfax, Sousse, Gafsa, Gabès. Des guides-itinéraires comptés en journées de marche, et non plus en milles, orientent les voyageurs au départ de Kairouan vers les cités toujours vivantes de Sbiba, Tébessa, Bagai, Tobna, Ngous, Bellezma, et plus au Nord, de Tigisi, Constantine, Mila, Sétif, preuve que les grandes communications routières des provinces latines n'avaient rien abdiqué de leur importance géographique et humaine. Les produits considérables des droits de douane perçus par les administrations dans les

(282) Contre le reproche adressé généralement aux Byzantins d'avoir dans l'établissement de leurs forteresses, sciemment désorganisé le réseau des rues préexistant des villes romaines, on doit remarquer que celles-ci étaient presque toujours en ruines à l'arrivée des troupes de JUSTINIEN.

(283) Parmi les nombreux ouvrages de M. Georges Marçais sur la question, citons le plus récent : « La Berbérie musulmane et l'Orient au Moyen-Age » (Paris, Aubier, éditions Montaigne, 1946).

entrepôts maritimes et les cités marchandes de l'intérieur, démontrent la persistance et la vivacité des relations commerciales à cette époque.

La situation devait empirer à la suite de l'invasion des nomades hilâliens de la Haute Egypte pendant la seconde partie du XI^e siècle. Progressant de plus en plus vers l'Ouest, ces Arabes, sans compter les dévastations qu'ils multiplièrent sur le territoire, vouèrent celui-ci au nomadisme, c'est-à-dire au pire fléau de la circulation organisée. Contrôlant les routes, ils réduisirent le commerce intérieur à de faibles orbites, paralysèrent les relations à grande distance et anéantirent complètement la circulation charretière qui avait pu se perpétuer jusque là. De grands royaumes purent encore voir le jour aux XIII^e et XIV^e siècles comme ceux de Tlemcen, Bougie ou Tunis, mais la plupart d'entre eux dirigèrent leur activité vers la mer, attendant que l'hégémonie turque y trouve le ferment de sa piraterie. Un régime à combustion lente allait donc s'instaurer en Berbérie pour bien des siècles. Sur les parcours intérieurs, le déclin de la Voie Romaine était acquis.

On aime à citer une anecdote que Jules Cambon rapportait de son voyage en Afrique du Nord à l'époque des grandes discussions « algériennes » qui illustrèrent, à la fin du XIX^e siècle, les séances du parlement français. Rencontrant, sur un chemin des environs d'Alger, un vieil indigène, celui-ci l'avait interpellé en lui déclarant : « Vous êtes bien les mêmes hommes que ces Romains qui sont venus autrefois ; comme eux, ce que vous faites le plus, ce sont les routes. Nous avons bien raison de vous appeler des Roumis » (284).

Si l'on ne doit guère surestimer la portée de ce jugement populaire, on doit néanmoins lui savoir gré de l'exactitude et de la sincérité des louanges dont il gratifiait à la fois l'œuvre romaine et l'œuvre française. Effectivement, le corps expéditionnaire de 1830 arriva ici tout pénétré d'esprit « romain ». Cette attitude était tout à fait remarquable, non point tant à cause de la timidité et des errements qui marquèrent les progrès de l'avance française, à l'image de ce qu'avait été « l'occupation restreinte » de la République romaine, mais parce que, en matière de routes notamment, les seules traditions dont un conquérant européen pouvait se prévaloir étaient des traditions latines. Dans un pays sans communications organisées, où l'œuvre de voirie devait accompagner pas à pas la marche des armées, l'Archéologie et les écrivains de l'Antiquité devaient être pour les stratèges les premiers témoins à consulter. Et de fait, le prestige de la civilisation romaine fut si considérable et si évident aux yeux des généraux français qui menaient l'avance, que l'ITINERAIRE D'ANTONIN et la TABLE DE PEUTINGER apparurent dans les documents d'Etat-Major comme autant de sources de base propres à déterminer à coup sûr l'édification d'un réseau routier (285).

Nous avons vu combien, lors de l'expédition de Constantine, et plus tard dans la même région, on avait voulu rester fidèle aux enseignements romains en empruntant, sans y réussir

(284) Victor PIQUET : « L'Algérie française - Un siècle de colonisation - 1830-1930 » (Paris, Armand Colin, 1930) p. 339.

(285) Le « Tableau de la situation des établissements français dans l'Algérie », ancêtre de « l'Exposé de la situation générale » annuel et de la « Statistique de l'Algérie », publiée dès 1838, époque où l'on commence à s'enfoncer profondément dans l'intérieur du territoire, une étude intitulée « Des voies romaines dans la Numidie et la Maurétanie, considérées dans leurs rapports avec l'occupation du pays », et qui n'est, en réalité qu'une copie de l'ITINERAIRE et de la TABLE. Dès son débarquement à Sidi-Ferruch, l'armée française, s'inspirant du précédent de Bonaparte en Egypte, comprenait dans ses rangs des archéologues qui se mirent au travail et participèrent notamment aux deux expéditions de Constantine.

toujours, les itinéraires de l'Antiquité. Ce fut même un événement mémorable lorsque le premier véhicule français, la calèche du maréchal Valée, roula sur l'antique chaussée romaine au col des Oliviers entre Constantine et Stora. On s'en glorifia à Paris. Mais ce n'était là qu'un cas isolé dans cet état de subordination où l'on entendait se placer à l'égard du passé romain :

Une grande voie reliait naguère, par MILEV et CUICUL, les capitales de CIRTÀ et SITIFIS ; raison suffisante pour s'y engager aveuglément en 1838 à la conquête du Sétif musulman.

Cherchel n'avait-il pas été jadis le grand port central de la Maurétanie Césarienne ? Il devra nécessairement recouvrer ce privilège traditionnel et servir de débouché aux régions de Miliana et de Téniet-el-Haâd, nouvellement conquises. Aussi dès 1843, trois ans, par conséquent, après l'établissement d'une garnison française sur le site de l'antique CAESAREA, le curage de l'ancien port romain y augurait d'un grandiose avenir pour cette station (286).

L'avenir, hélas, n'accorda pas toujours les bienfaits escomptés. Il fallut, peu de temps après la marche sur Sétif, abandonner sans honneur le petit poste de Djemila que 3.000 kabyles encerclaient ; et la « Route Royale » de Cherchel à Miliana n'était plus qualifiée dès 1846 que de « voie stratégique » (287), car la construction d'une route directe Alger-Miliana venait de capter au profit du port d'Alger, mieux équipé, les marchandises qu'une CAESAREA artificiellement rénovée ne pouvait plus espérer.

Mieux encore, l'expédition des Portes de Fer qui relia en 1839 Constantine à Alger et que l'on présenta, à Paris surtout, comme le symbole de la victoire française, ne fut en réalité qu'un pis aller. De l'aveu même de son promoteur, le Duc d'Orléans, on n'emprunta cet itinéraire que « parce qu'il était impossible de suivre la voie romaine de SITIFIS à CESAREE qui, passant au Sud des Portes de Fer, traversait les états de l'émir » Abd el Kader (288).

Encore était-il heureux que la fidélité trop empressée aux enseignements romains, indiquant généralement des itinéraires de montagne, n'ait pas conduit plus souvent les armées françaises à des échecs comparables à l'hécatombe du col de Mouzaïa (1836).

Doit-on croire, par ces exemples, que la leçon antique transposée sur le même territoire, certes, mais à 15 siècles d'éloignement, était une solution périmée et ne répondait plus aux conditions générales de succès pour un conquérant moderne ? Cette conclusion, si on l'adoptait, serait trop absolue, car dans un fort grand nombre d'autres cas les itinéraires romains contribuèrent grâce à leurs voies les plus courtes et souvent les mieux étudiées, au triomphe des armes françaises. Mais, ce qui trompait les Etats-Majors de 1830 c'était, qu'ayant en mains des ITINERAIRES des III^e et IV^e siècles, ils croyaient pouvoir bénéficier « de plano » des méthodes romaines et que les appliquer en tous lieux serait garantir invariablement le succès. Ils n'oubliaient qu'un point, capital entre tous : les ITINERAIRES romains résultaient d'une expérience de deux ou trois siècles ; ils n'indiquaient pas, dans leur sobriété, ce que leur mise au point avait pu coûter d'erreurs et de sang. Après une « coupure » d'un millénaire et demi, le problème géogra-

(286) « Tableau des établ. français... » années 1843-1844 p. 105 et 1844-1845 p. 141.

(287) Ibid. années 1846-1849 p. 323 ; 1852-1854 p. 602 ; 1854-1855 p. 418.

(288) Duc d'Orléans : « Campagnes d'Afrique », op. cit. p. 420.

phique apparaissait bien sous le même jour, mais l'insécurité du territoire s'apparentait, non plus à la période de la Paix romaine, mais à la période de la Conquête romaine, celle dont on a tout lieu de croire qu'elle fut, pour le moins, difficile (289).

Les réalisations françaises dans le domaine routier furent donc, à l'origine, autre chose que de simples copies de modèles antiques. Elles vérifièrent, dans chaque cas et à leurs risques et périls, des « possibilités » dont l'expérience romaine garantissait certaines chances de réussite

Un principe, toutefois, demeurait acquis, celui de la Route, elle-même, en tant qu'instrument de conquête et de civilisation. Le gouverneur Randon ne se rendit maître de la Grande Kabylie que parce qu'il la sillonna de voies avant d'attaquer ses points vitaux (1852-1857). Bugeaud, dès son commandement suprême en Afrique, avait déjà attaché son nom à la plupart des routes qui, fiévreusement bâties en quelques semaines comme celles d'Alger à Médéa ou d'Orléansville à Ténès, assurèrent l'avance rapide de ses armées (1840-1847). Et l'inscription que les pionniers français encastrèrent au milieu des gorges du Chabet-el-Akra (« Le Défilé de la Mort ») pour commémorer la construction de la grande route Bougie-Sétif, annonçant fièrement que « les premiers soldats qui passèrent (le 7 avril 1864) furent des travailleurs », n'a-t-elle pas la même valeur stratégique mais combien plus de valeur humanitaire que la dédicace d'ANTONIN LE PIEUX dans le couloir de Tighanimine ? (290).

L'analogie se mesure encore davantage si l'on considère que les deux civilisations procédaient d'un esprit « routier » fondé sur l'emploi du véhicule, que toutes deux étaient ainsi, après un long intermède « porteur », des civilisations « charretières ». Dieu sait combien les premiers convois français ont pu souffrir sur les pistes mal profilées, sans revêtement et dépourvues d'ouvrages d'art, que le Génie militaire s'efforçait d'ouvrir en un temps record. Mais dès que les conditions générales s'améliorèrent, « l'état d'entretien » routier remplaça la simple « lacune » et les charrois commerciaux éliminèrent sans regrets d'un grand nombre d'artères les chargements fractionnés des ânes et chameaux.

Il faut dire que les ingénieurs métropolitains, apportant avec eux des méthodes de construction éprouvées en France, réagirent quelque peu sur ces formules d'inspiration stratégique, notamment contre le parti-pris des crêtes. Leurs conceptions prévalurent entièrement dans l'établissement du réseau de voies ferrées qui, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, tenta de détrôner, partout où il le put, les voies charretières. Mais les difficultés et les erreurs de tracé en firent un instru-

(289) La preuve en est qu'après une expérience française d'un siècle environ nous assistons en Algérie à une intéressante révision de tracés routiers. La rectification de la route Alger-Miliana par la création d'une communication directe entre El-Affroun et Bou-Medja (R.N. 4, en cours d'exécution) n'est qu'un retour à la première route qui avait été ouverte le long de la vallée de l'Oued Djer par les troupes françaises entre 1843 et 1849. Ce trajet abandonné dès 1852 au profit d'un itinéraire passant par Bourkika (Tableau des établ. français, années 1852-1854 p. 602) avait néanmoins servi de guide à la voie ferrée que l'on construisit quelques années plus tard. Rendu à la vie par les travaux actuels, il diminuera sensiblement la distance à parcourir entre Alger et Miliana.

Parfois même, la technique contemporaine s'en retourne chercher ses modèles chez les Romains. Ainsi reprend-on aujourd'hui des tracés antiques sur la route du littoral entre Port-Gueydon et Bougie (R.N. 24, au cours d'exécution), entre Batna et Biskra par la vallée de l'Oued El-Abiod et les gorges de Tighanimine (R.N. 31, en cours d'exécution), entre Témouchent et Marnia par la vallée de la Tafna (R.N. 35, en cours d'exécution), enfin sur la section El-Arouch-Ras-el-Ma de la route de Constantine à Bône (R.N. 3 A. citée p. 65).

(290) Remarquer que ce tracé de la route nationale n° 9 Bougie-Sétif par les gorges de Kerrata a détrôné la première route française, dite « Route des Caravansérails » par Dra-El-Arba (Route départementale n° 15) qui n'était autre qu'une des anciennes voies romaines de Saldæ à Sittilis. La question a été étudiée par L. LESCHI : « Une excursion archéologique dans le Guerqour (Bull. de Sétif, II, 1941 pp. 143-167).

ment de maniabilité imparfaite et impropre à assurer en tous lieux l'écoulement du trafic. Dans un pays comme la Berbérie, montagneux et de pluviosité déficiente, le chemin de fer est inadapté et la solution routière est la seule capable de résoudre les différents problèmes de communications terrestres que pose la nature.

La civilisation qui a osé affronter le plus grand nombre de ces problèmes et qui les a traités avec un maximum de moyens techniques est incontestablement celle du XX^e siècle. La France Nord-Africaine qui sut ne point se laisser étouffer dans un LIMES et concevoir la circulation dans de grandes lignes, est le seul Etat qui, après ROME, ait eu le privilège de pouvoir résoudre une question d'ensemble sur toute l'étendue du Maghreb. Sans doute ne l'a-t-elle pas réussi d'un seul jet et s'est-elle bien souvent méprise, mais qui oserait garantir que les Romains eux-mêmes aient éprouvé, dès l'origine, moins de heurts et plus d'intuition ?

Aussi faut-il tenir compte de ce que la période moderne, résolvant les problèmes de la Route en fonction d'une occupation beaucoup plus vaste du territoire Nord-Africain (291), de besoins accrus des populations, d'une situation inédite due à l'apparition d'une nouvelle technique des transports, ne saurait être comparée à l'époque antique sans risque de partialité.

Le milieu physique, ne l'oublions pas, propose des itinéraires théoriques. Le milieu humain les agrée et les harmonise. Ce n'est que d'un compromis entre ces deux tendances que le cours des siècles a donné l'exemple, avantageant tour à tour l'une ou l'autre selon que les aptitudes humaines s'y trouvaient dominantes ou dominées.

Au premier de ces éléments appartient cette pérennité d'itinéraires qui constituent généralement les lignes de base d'un réseau routier et qui, quelle que soit l'époque à laquelle on se réfère, se retrouvent, immuables, sur le terrain. Romanisés, islamisés ou francisés, la route du littoral est le chemin de surveillance éternel de la zone côtière, le grand sillon longitudinal de l'Algérie intérieure est la voie naturelle la plus courte entre Tunisie et Maroc, ces deux pôles d'attraction de civilisations opposées. Appelez LIMES romain, voie de pèlerinages musulmans du X^e siècle ou Rocade-Sud 1942 le troisième alignement Est-Ouest de la Berbérie, il s'agira toujours d'une invariable limite partageant deux milieux physiques différents, le domaine de la steppe et celui du Tell. Comparez le LIMES de Tripolitaine et l'itinéraire de la Colonne Leclerc en 1943, vous y retrouverez encore la même obligation de contourner le « Djebel », bourrelet montagneux de la Djéffara.

Mais que l'on voie naître et mourir les empires, que CARTHAGE se transporte à Tunis, LAMBAESE à Batna parce que des hommes l'ont voulu, que Kairouan, l'artificielle création arabe,

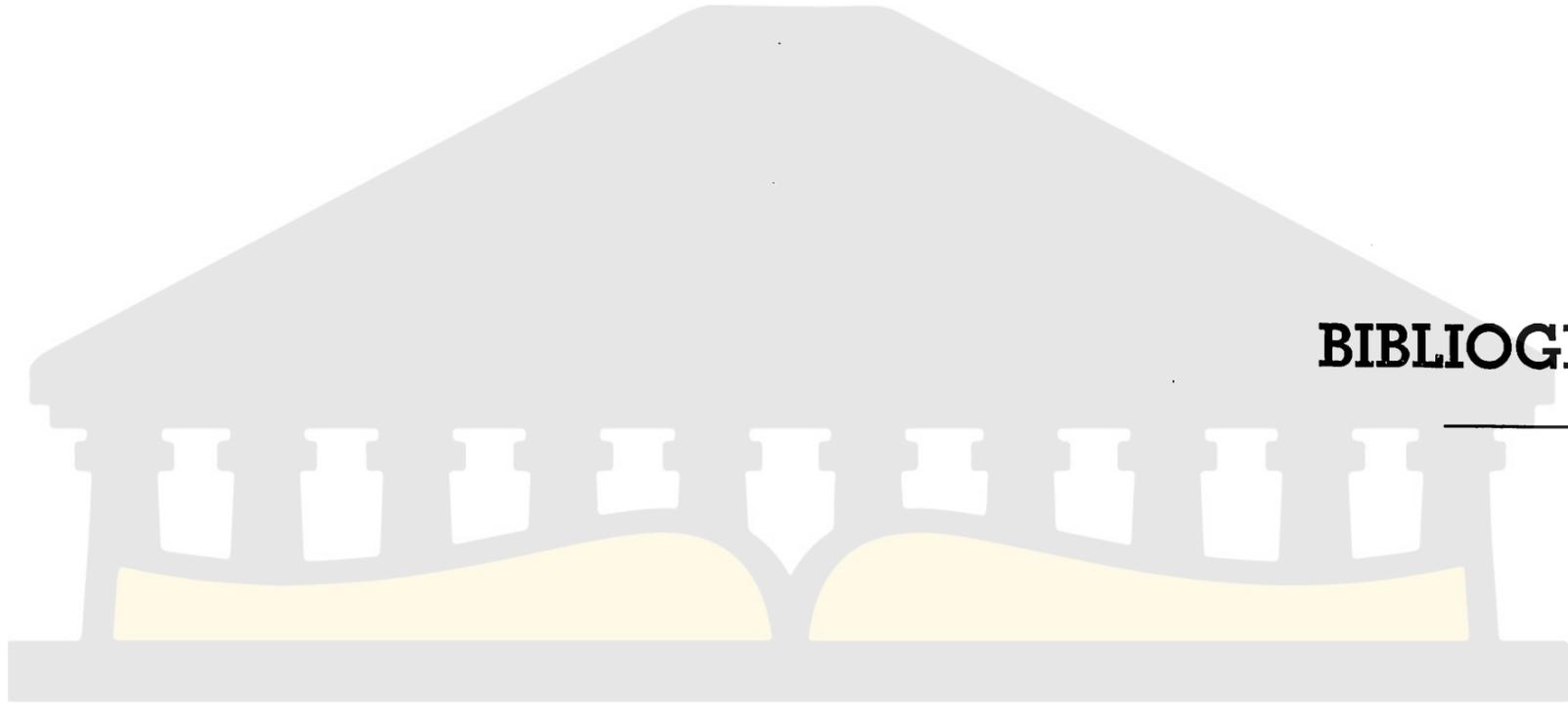
(291) En « Oranie » notamment, où les voies de pénétration, dépassant très largement la limite des steppes qui avaient autrefois contenu l'avance romaine, établissent des communications Nord-Sud à grande distance. Mais des témoins archéologiques encore inédits font croire à des relations romaines extra territoriales dans cette même région. Cf. REYGASSE : « Monuments funéraires préislamiques... » pp. 33 et 104 (peintures de Kenadza).

Notons à ce propos que sur notre carte des voies romaines le cartouche Nord-Ouest (Réseau actuel), qui ne tient compte que des voies ferrées et routes nationales d'Algérie et de Tunisie, n'a pas pour but de présenter une situation misérable des voies de communication modernes en regard de la densité du réseau routier romain. A l'échelle choisie, indiquer la consistance générale de l'œuvre française eut abouti à empâter considérablement la carte et à la rendre illisible.

Nous avons prélévé la sobriété du seul réseau national contemporain qui dans sa concision, permet de dégager plus clairement les analogies et les différences existant entre les réalisations routières antiques et modernes.

dérobe à l'antique THYSDRUS son réseau régulier de communications, là sera l'œuvre humaine, l'attentat au cadre physique.

Le monument routier de la ROME africaine, tout empreint de logique et d'adresse, mais aussi de rigueur et d'ambition, ne serait-il qu'un admirable élan d'un peuple « fort », ou, témoin malheureux de la destinée universelle, ne montrerait-il aujourd'hui qu'un pauvre squelette, il ne s'en inscrirait pas moins dans le temps et l'esprit comme une impérissable préface.



BIBLIOGRAPHIE

⊙ ⊙ ⊙ √ ∑ ⊙ ⊙ ⊙ ⊙ ∑ √
WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM

BIBLIOGRAPHIE

Il n'existe pour aucune autre partie du Monde Romain l'équivalent de l'étude approfondie des routes de Gaule de M. Albert GRENIER : J. DECHELETTE : « Manuel d'Archéologie préhistorique, celtique et gallo-romaine - Tome VI, Archéologie gallo-romaine par A. GRENIER. Deuxième partie - L'Archéologie du sol - Les Routes » (Paris, Picard, 1934).

Ajouter l'article « Routes romaines » (H. LECLERCQ) du Dictionnaire d'Archéologie chrétienne et de liturgie » de CABROL et LECLERCQ, fascicules CLXIV-CLXV (Paris, Letouzey et Ane, 1949).

Pour les voies romaines de l'Afrique du Nord on doit recueillir des documents épars.

Dans chaque matière, nous suivrons l'ordre chronologique de publication des ouvrages.

I -- OUVRAGES GENERAUX D'HISTOIRE ROMAINE

La bibliographie complète de tous travaux intéressant l'époque romaine est donnée par André PIGANOL dans son « Histoire de Rome » (collection Clio. 2^e édition. Paris. Presses universitaires de France, 1946) pp. XI à LI, 523 à 531 et dans les notes considérables qui suivent chaque chapitre.

On consultera pour le détail l'« Histoire romaine » en 6 volumes (Paris, Presses universitaires de France, 1935-1947) dans l'« Histoire Générale » de G. GLOTZ.

II -- TRAVAUX RELATIFS AUX VOIES ROMAINES EN GENERAL

Article « VIA » dû à la collaboration de plusieurs auteurs dans le « Dictionnaire des Antiquités grecques et romaines » de DAREMBERG, SAGLIO, POTTIER et LAFAYE (Paris, Hachette, 1878-1918) pp. 777-816.

R. CAGNAT et V. CHAPOT : « Manuel d'Archéologie romaine », Tome I, pp. 41-52 (Paris, Picard, 1916).

Commandant LEFEBVRE DES NOETTES : « La voie romaine et la route moderne », in Revue Archéologique, 1925, p. 105...

Id. « L'attelage, le cheval de selle à travers les âges. Contribution à l'histoire de l'esclavage » (Paris, Picard, 1931) pp. 165-172.

M.P. CHARLESWORTH : « Trade-routes and commerce of the roman Empire » (2^e édition. Cambridge, 1926). Traduction française « Les routes et le trafic commercial dans l'empire romain » (Paris, Cluny, 1938).

M. ROSTOVITZ : « The Social and economic history of the roman Empire » (Oxford, Clarendon Press, 1926). Traduction italienne (Firenze, La nuova Italia, 1946) p. 188, note 23.

R.J. FORBES : « Notes on the history of ancient roads and their construction (Amsterdam, 1934).

M. SORRE : « Les fondements de la géographie humaine. Tome II. Les fondements techniques » (Paris, Armand Colin, 1948) pp. 423-425.

III -- TRAVAUX RELATIFS A L'AFRIQUE ROMAINE

§ 1. - Topographie

Afrique romaine : C. TISSOT et S. REINACH : « Géographie comparée de la province romaine d'Afrique » (Paris, Imp. Nationale, 1884-1891).

« Monumenta cartographica Africae et Egypti » du prince Kamal Youssouf, Tome II, fascicule 2 (Le Caire, 1928...).

Tunisie antique : E. BABELON, R. CAGNAT et S. REINACH : « Atlas archéologique de la Tunisie au 1/50.000° » (Paris, Leroux, 1892-1913). Tables dans Bull. du Comité, 1938 à 1940, pp. 709...

R. CAGNAT et A. MERLIN : « Atlas archéologique de la Tunisie au 1/100.000° » (Paris, Leroux, 1914-1932).

Algérie antique : S. GSELL : « Atlas archéologique de l'Algérie » au 1/200.000° (Alger, Jourdan et Paris, Fontemoing, 1902-1911).

§ 2. - Histoire générale

Une bibliographie générale des questions relatives à l'Afrique du Nord ancienne se trouve dans Ch. A. JULIEN : « Histoire de l'Afrique du Nord. Algérie, Tunisie, Maroc » (Paris, Payot, 1931).

A compléter par Chr. COURTOIS : « De Rome à l'Islam » in Revue Africaine, 1942, pp. 25-55.

Id. « Bibliographie de l'histoire de l'Afrique du Nord des origines à la fin du Moyen-Age » in Revue historique, 1947, pp. 228-249 : Revue Africaine, 1947, pp. 278-300.

Une réédition d'un premier volume du JULIEN, allant des origines à la conquête arabe, mis à jour par Ch. COURTOIS, doit paraître en 1951.

On consultera en particulier :

S. GSELL : « Histoire ancienne de l'Afrique du Nord », 8 vol. (Paris, Hachette, 1913-1928) ouvrage monumental dont la chronologie s'arrête malheureusement au milieu du 1^{er} siècle de notre ère. La question des voies n'y est pas évoquée.

S. GSELL, G. MARÇAIS et G. YVER : « Histoire d'Algérie » (Paris, Boivin, 1929).

E. ALBERTINI, G. MARÇAIS, G. YVER et R. LESPES : « L'Afrique du Nord française dans l'histoire » (Lyon, Archat, 1937).

A. PELLEGRIN : « Histoire de la Tunisie depuis les origines jusqu'à nos jours » (Tunis, La Rapide, 1944).

L. LESCHI : « L'Algérie dans l'Antiquité » in « Algérie et Sahara ». Encyclopédie coloniale et maritime, Tome I, pp. 37-56 (Paris, 1946).

E. ALBERTINI : « L'Afrique Romaine ». Publication du Gouvernement Général de l'Algérie, 6^e éd., 1950. Mise à jour de L. LESCHI.

A. BERTHIER : « L'Algérie et son passé » (Paris, Picard, 1951).

§ 3. - Voies romaines d'Afrique

Aucun travail d'ensemble sur la question. Seul Stéphane GSELL dans son Atlas arch. indique les routes qui rayonnaient autour des grandes villes. Depuis TISSOT « Géographie comparée... » les auteurs se sont bornés aux voies signalées par les ITINERAIRES ANCIENS, à des considérations très générales ou à l'étude de cas particuliers.

a) Tracés des Voies.

E. COSNEAU : « De romanis viis in Numidia » (Paris, Thèse de lettres, 1886-1887, 99 pp.) (réseau des ITINERAIRES ANCIENS).

J. TOUTAIN : « Les cités romaines de la Tunisie » (Paris, Fontemoing, 1896) pp. 133-143 (réseau des ITINERAIRES ANCIENS).

Dictionnaire des Antiquités de DAREMBERG, SAGLIO... Article VIA, pp. 807 à 809 relatives à l'Afrique du Nord, par M. BESNIER (1909).

R. CAGNAT : « L'armée romaine d'Afrique et l'occupation militaire de l'Afrique sous les empereurs », 2^e éd. (Paris, Leroux, 1912) pp. 695-701 (voies militaires).

R.M. HAYWOOD : « Roman Africa » Part I of « An economic survey of ancient Rome » volume IV - Edited by Tenney FRANK (Baltimore, the Johns Hopkins Press, 1938) pp. 66-68 (routes commerciales).

P. ROMANELLI : « Le grandi strade romane nell'Africa settentrionale (Spoleto, 1938) (réseau des ITINERAIRES ANCIENS).

J. BARADEZ : « Fossatum Africae. Recherches aériennes sur l'organisation des confins sahariens à l'époque romaine ». Collection du Gouvernement Général de l'Algérie. Direction de l'Intérieur et des Beaux-Arts. Missions archéologiques. (Paris, Arts et Métiers Graphiques, 1949) (Etude détaillée du réseau de la Numidie méridionale).

b) Technique des voies.

S. GSELL : « Les monuments antiques de l'Algérie ». Tome I, pp. 1-10 (Paris, Fontemoing, 1901).

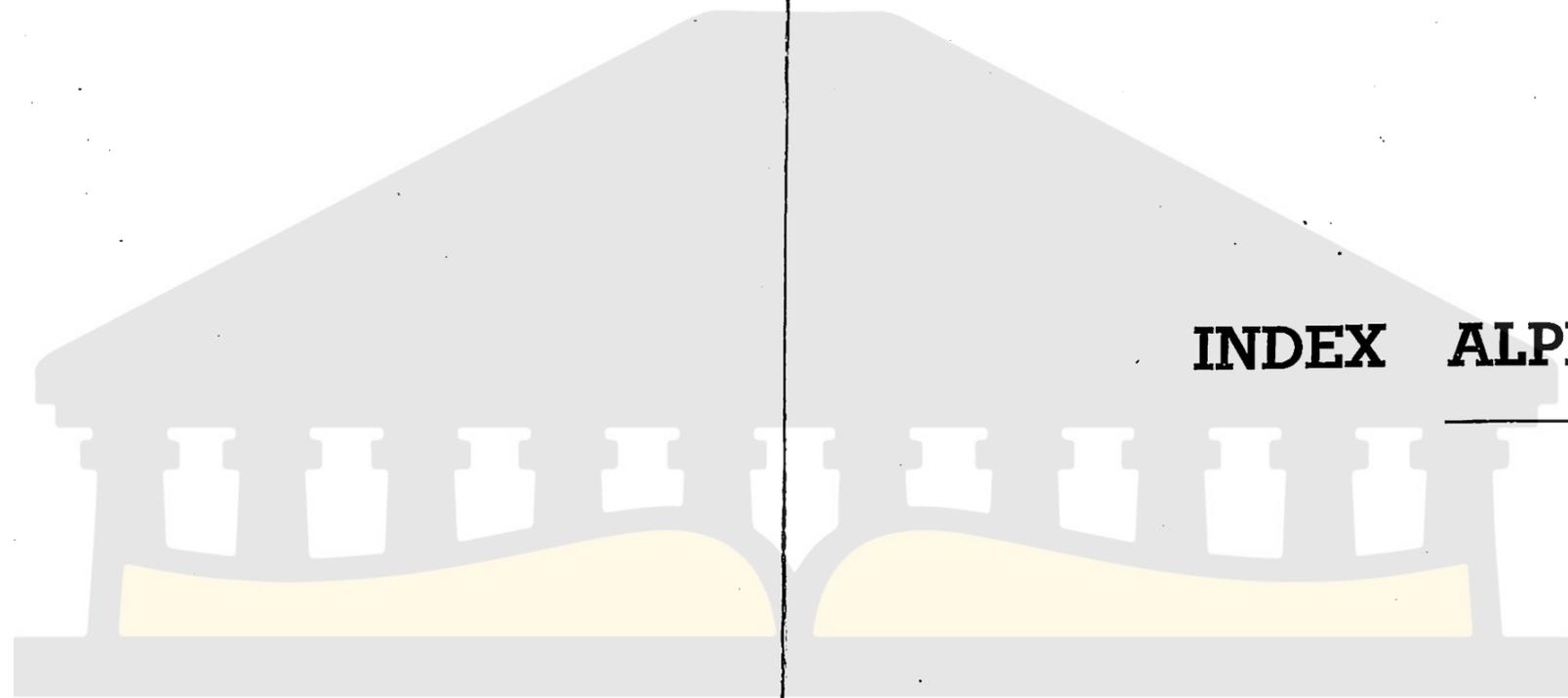
§ 4. - Monographies

- ALTHIBUROS** : A. MERLIN : Forum et maisons d'Althiburos ». Gouvernement Tunisien. Notes et documents publiés par la direction des Antiquités et Arts ; fascicule VI (Paris, Leroux, 1913).
- CARTHAGO** : A. AUDOLLENT : « Carthage romaine » (Paris, Fontemoing, 1901).
G.G. LAPEYRE et A. PELLEGRIN : « Carthage latine et chrétienne » (Paris, Payot, 1950).
- CASTELLUM TIDDITANORUM** : L. LESCHI et A. BERTHIER : « Tiddis » (Constantine, Braham, 1942).
- CUICUL** : Y. ALLAIS : « Djemila » (Paris, Les Belles Lettres, 1938).
L. LESCHI : « Djemila antique CUICUL ». Publication de la Direction des Antiquités de l'Algérie (Alger, Imp. Officielle, 1949).
- GIGTHIS** : L.A. CONSTANS : « Gigthis ». Etude d'histoire et d'archéologie sur un emporium de la petite Syrte, in. Nouvelles archives des missions scientifiques, 14^e fascicule (Paris, Imp. Nationale, 1916).
- HIPPO REGIUS** : E. MAREC « Hippone, antique Hippo Regius ». Publication de la Direction des Antiquités de l'Algérie. (Alger, Imp. Officielle, 1950).
- THAMUGADI** : R. CAGNAT : « Timgad, une cité africaine sous l'empire » (Paris, Leroux, 1891).
A. BALLU : « Les ruines de Timgad » (Paris, Leroux, 1897).
Id. : « Les ruines de Timgad, nouvelles découvertes » (Paris, Leroux, 1903).
E. BOESWILLWALD, R. CAGNAT et A. BALLU : « Timgad, une cité africaine sous l'empire » (Paris, Leroux, 1905).
A. BALLU : « Les ruines de Timgad. Sept années de découvertes » (Paris, Neurdein, 1911).
Chr. COURTOIS : « Timgad, antique Thamugadi ». Publication de la Direction des Antiquités de l'Algérie (Alger, Imp. Officielle, 1951).
- THUBURBO MAJUS** : A. MERLIN : « Le forum de Thuburbo majus ». Notes et documents publiés par la Direction des Antiquités et Arts de Tunisie, fascicule VII (Paris, Vuibert, 1922).
- THUBURSICU NUMIDARUM, MADAUROS, THIBILIS** : S. GSELL et Ch. JOLY : « Khamissa, Mdaourouch, Announa. Fouilles exécutées par le service des Monuments historiques de l'Algérie », 3 vol. (Alger, Jourdan et Carbonel, Paris, Fontemoing et de Boccard, 1914-1922).
- THUGGA** et sa région : D^r CARTON : « La colonisation romaine dans le pays de Dougga » (Tunis, La Rapide, 1904).
- TIDDIS** : A. BERTHIER : « Tiddis, antique Castellum Tidditanorum ». Publication de la Direction des Antiquités de l'Algérie (Alger, Imp. Officielle, 1951).
- TIPASA** : L. LESCHI : « Tipasa de Maurétanie ». Publication de la Direction des Antiquités de l'Algérie (Alger, Imp. Officielle, 1950).

VI -- REVUES ET PERIODIQUES

- Africa italiana (Bergamo, 1927...).
- American Journal (The) of Archaeology (Princeton, Clarendon Press).
- American Journal (The) of Philology (Baltimore, The Johns Hopkins Press).
- Annales d'histoire économique et sociale, suivies des Annales d'histoire sociale, puis des Mélanges d'histoire sociale. En dernier lieu Annales (Economies, Sociétés, Civilisations) (Paris, 1929...).
- Bulletin de l'Académie d'Hippone (Bône, 1866... 1935).
- Bulletin archéologique du comité des travaux historiques et scientifiques (Ministère de l'Education Nationale. Paris, 1883...).
- Bulletin de la Société Archéologique de Sousse (Sousse, 1903... 1909).
- Bulletin de la Société de Géographie d'Alger (Alger, 1896... 1942).
- Bulletin de la Société de Géographie et d'Archéologie de la province d'Oran (Oran, 1882...).
- Bulletin de la Société Historique et Géographique de la région de Sétif (Sétif, Tome I, 1935 - Tome II, 1941).
- Bulletin de la Société nationale des antiquaires de France (Paris, 1857...).
- Comptes-rendus des séances de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres (Paris, 1857...).
- Hesperis, archives berbères et Bulletin de l'Institut des Hautes Etudes Marocaines (Rabat, 1921...).
- Journal of Roman studies (London, 1911...).
- Journal des Savants (Paris, 1665...).
- Mélanges d'archéologie et d'histoire de l'école française de Rome (Paris, 1881...).
- Mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles Lettres (Paris, 1815...).
- Mémoires de la Société Nationale des Antiquaires de France (Paris, 1817...).
- Nouvelles archives des missions scientifiques (Paris, 1891... 1917).
- Rapports sur les travaux de fouilles et consolidations effectués par le Service des Monuments Historiques de l'Algérie. Gouvernement Général de l'Algérie, dernier fascicule paru : de 1933 à 1936).
- Recueil des notices et mémoires de la Société Archéologique de Constantine (Constantine, 1852...).
- Recueil de la Société de Préhistoire et d'Archéologie de Tébessa (1 vol., Alger, 1936-37).
- Revue Africaine (Alger, 1856...).
- Revue Archéologique (Paris, 1844...).
- Revue des études anciennes (Bordeaux, 1899...).
- Revue Historique (Paris, 1876...).
- Revue Tunisienne (Tunis, 1894...).
- Rivista della Tripolitania (Rome, 1924...).

INDEX ALPHABETIQUE



⊙ ⊙ ⊙ ∨ ∩ Σ ⊙ ⊙ ⊙ ⊙ ∩ Σ ∩
WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM

**INDEX ALPHABETIQUE
DES LOCALITES IDENTIFIEES DE L'AFRIQUE ROMAINE**

(Algérie - Tunisie)

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
A			
Abbir	Hr. el Khandak	Tunisie, 1/50.000°, Zaghouane, n° 130.	Tunisie
Abbir Cella	Hr. en Naam	Tunisie, 1/50.000°, Zaghouane, n° 6.	Tunisie
Abthugni	Hr. es Souar	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Fkrine, n° 52.	Tunisie
Acholla	Hr. Botria	45 km. N.-E. de Sfax.	Tunisie
Ad Amadum ?	Remada	130 km. au Sud de Médenine.	Tunisie
Ad Aquas	Hammam Ali Daoua	Tunisie, 1/50.000°, Ghardimaou, n° 5.	Tunisie
Ad Aquas	Bordj Sebbalat el Bey	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, n° 9.	Tunisie
Ad Atticille ?	Sidi Amara	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 193.	Tunisie
Ad Basilicam ?	El Ksar	Algérie, 16, Sétif, n° 168.	Constantine
Ad Basilicam Diadumene	Hr. el Biar	Algérie, 27, Batna, n° 124.	Constantine
Ad Capsum Iuliani ?	Ain Guigba	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 78.	Constantine
Ad Centenarium ?	Hr. el Harmel	Algérie, 27, Batna, n° 93.	Constantine
Ad Dracones	Hammam Bou Hadjar	Algérie, 31, Tlemcen, n° 10.	Oran
Ad Duo Flumina	Hr. Sekroun	Algérie, 37, El Kantara, n° 39.	Constantine
Ad Fratres	Nemours	Algérie, 30, Nemours, n° 3.	Oran
Ad Gallum Gallinacium ?	La Sebala	Tunisie, 1/50.000°, El-Ariana, n° 37.	Tunisie
Ad Lacum Regium ?	Hr. Taoukouch	Algérie, 27, Batna, n° 174.	Constantine
Ad Maiores	Hr. Besseriani	Algérie, 50, Négrine, n° 152.	Constantine
Ad Medias	Taddert	Algérie, 50, Négrine, n° 50.	Constantine
Ad Mercurium ?	Bou Rekba	Tunisie, 1/50.000°, Tunis, n° 40.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Ad Mercurium ?	Hr. Youssef	Algérie, 29, Thala, n° 108.	Constantine
Ad Molas ?	Sidi Brahim	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 417.	Constantine
Ad Oculum Marinum.	Bordj el Bahira	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 30.	Constantine
Ad Olivam ?	Oundadja	Algérie, 7, Bougie, n° 41.	Constantine
Ad Palmam ?	Aouinet	15 km. N.-O. de Gabès.	Tunisie
Ad Palmam ?	Hr. Oglet Djedida	Algérie, 51, Gafsa, n° 9.	Constantine
Ad Palmam ?	Les Deux Ponts	Algérie, 8, Philippeville, n° 235.	Constantine
Ad Portum ?	St-Arnaud	Algérie, 16, Sétif, n° 421.	Constantine
Ad Rotam ?	Hr. Kariba	Algérie, 17, Constantine, n° 449.	Constantine
Ad Sava Municipium.	Hammam du Guergour	Algérie, 16, Sétif, n° 6.	Constantine
Ad Silma ?	Bir bou Raïa	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Khemis, environs du n° 36.	Tunisie
Ad Templum ?	Bechri	Tunisie, 1/100.000°, Douz, à 10 km. N.-O. de Douz.	Tunisie
Ad Turres ?	Tamerza	80 km. Ouest de Gafsa.	Tunisie
Ægimuri Insulæ	Iles Egimures		Tunisie
Ælicæ ?	Hr. Mrabah	Tunisie, 1/50.000°, Kerker, environs des n° 19-20.	Tunisie
Agbia	Aïn Hedja	Tunisie, 1/50.000°, Teboursouk, n° 190.	Tunisie
Aggar	Sidi Amara	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 262.	Tunisie
Aggarsel	Sabria	28 km. S.-O. de Douz.	Tunisie
Aggarsel Nepte	Nefta du Djerid	25 km. E.-S.E. de Tozeur.	Tunisie
Aggersel	Sidi Abderrhamane el Garcî	Tunisie, 1/50.000°, Enfida, n° 168.	Tunisie
Agma Sive Fulgurita Villa	Zarat	35 km. S.-E. de Gabès.	Tunisie
Ala Miliaria, Tigis	Bénian	Algérie, 32, Mascara, n° 93.	Oran
Albulæ	Aïn Témouchent	Algérie, 31, Tlemcen, n° 9.	Oran
Aleanenses	12 km N-E de Lambèse	Algérie, 27, Batna, n° 253.	Constantine
Alpes Numidicæ	La chaîne de Numidie	Algérie, 9, Bône, n° 85.	Constantine
Altava	Lamoricière	Algérie, 31, Tlemcen, n° 68.	Oran
Althiburos	Médeïna	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 97.	Tunisie
Ammædara	Haïdra	Tunisie, 1/100.000°, Tébessa, n° 5.	Tunisie
Amsaga Flumen	L'Oued el Kebir	Algérie, 8, Philippeville, n° 5.	Constantine
Ancorarius Mons	L'Ouarsenis	Algérie, 23, Téniet-el-Haâd, n° 1.	Alger-Oran

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Apisa Maius	Tarf ech Chena	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 111.	Tunisie
Aquæ	Aïn Younès	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 73.	Tunisie
Aquæ	El Hamma du Djérid	10 km. Nord de Tozeur.	Tunisie
Aquæ Cæsaris	Youks les Bains	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 253.	Constantine
Aquæ Calidæ	Hammam Righa	Algérie, 13, Miliana, n° 28.	Alger
Aquæ Carpitane	Korbous	Tunisie, 1/50.000°, La Marsa, n° 7.	Tunisie
Aquæ Flaviane	Hr. el Hammam	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 137.	Constantine
Aquæ Herculis	Hammam Sidi el Hadj	Algérie, 37, El Kantara, n° 59.	Constantine
Aquæ Regiæ ?	Hr. Khatera	Tunisie, 1/50.000°, Kairouan, environs des n° 43-44.	Tunisie
Aquæ Sirenses	Bou Hanifia	Algérie, 32, Mascara, n° 18.	Oran
Aquæ Tacapitanæ	El Hamma de Gabès	32 km. Ouest de Gabès.	Tunisie
Aquæ Thibilitanæ	Hammam Meskoutine	Algérie, 9, Bône, n° 144.	Constantine
Aquæ Traiane	Hammam Saïala	Tunisie, 1/50.000°, Oued Zerga, n° 2.	Tunisie
Aradi	Bou Arada	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 99.	Tunisie
Aras	Tarmount	Algérie, 25, M'Sila, n° 10.	Constantine
Armoniacum Flumen.	L'Oued Mafrag	Algérie, 12, Orléansville, n° 13.	Alger
Assali	non dénommé	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 218.	Tunisie
Assuras	Zanfouf	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 80.	Tunisie
Auburutenses	Près de Guettar-el-Aïech	Algérie, 17, Constantine, n° 275.	Constantine
Aubuzza	Hr. Zezza	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 35.	Constantine
Augarmi ?	Hr. Kedama	12 km. S.-E. de Médenine.	Tunisie
Aulodes	Sidi Raïs	Tunisie, 1/50.000°, Tébourba, n° 9.	Tunisie
Aunobari	Kern el Kebch	Tunisie, 1/50.000°, Tébourba, n° 160.	Tunisie
Ausum	Sadouri	Algérie, 48, Biskra, n° 1.	Terr. du Sud.
Auzia	Aumale	Algérie, 14, Médéa, n° 105.	Alger
Azunubthenses	Sidi Embarek	Algérie, 17, Constantine, n° 354.	Constantine
Avedda	Hr. Bedd	Tunisie, 1/50.000°, Tébourba.	Tunisie
Avensa	Bordj Hamdouna	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Khemis, n° 107.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Avioccala	Hr. Sidi Amara	Tunisie, 1/100.000°, Djebibina, n° 40.	Tunisie
Avitta Bibba	Hr. Bou Ftis	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 51.	Tunisie
Azimacianum	Le Hamma	Algérie, 17, Constantine, n° 128.	Constantine
B			
Badias	Badès	Algérie, 49, Sidi Okba, n° 51.	Terr. du Sud
Bagai	Baghaï	Algérie, 28, Ain-Beïda, n° 68.	Constantine
Bagrada Flumen	La Medjerda		Tunisie
Ballene Præsidium	L'Hillil	Algérie, 21, Mostaganem, n° 29.	Oran
Bararus ?	Rougga	Tunisie, 1/50.000°, La Chebba, n° 73.	Tunisie
Bezereos	Sidi Mohamed ben Aïssa	Tunisie, 1/100.000°, Tamezred, n° 8.	Tunisie
Bida	Djemma Saharidj	Algérie, 6, Fort-National, n° 104.	Alger
Biia	Ain Batria	Tunisie, 1/50.000°, Enfida, n° 12.	Tunisie
Biracsaccar	Sidi Bou Medien	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 97.	Tunisie
Bisica	Hr. Bijga	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 95.	Tunisie
Bit...enses	Hr. Brisgane	Algérie, 40, Fériana, 73 add.	Constantine
Bulla Regia	Hammam Daradji	Tunisie, 1/50.000°, Fernana, n° 137.	Tunisie
Burgus Speculatorius Antoninianus	Loth Bordj	Algérie, 37, El Kantara, n° 53.	Constantine
Burgus Speculatorius Commodianus	Ksar Sidi el Hadj	Algérie, 37, El Kantara, n° 58.	Constantine
Buruni	Hr. ed Dakhla	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Khemis.	Tunisie
C			
Calama	Guelma	Algérie, 9, Bône, n° 146.	Constantine
Calceus Herculis	Gorge d'El Kantara	Algérie, 37, El Kantara, n° 51.	Constantine
Caldis	Mechta Nahar	Algérie, 8, Philippeville, n° 173.	Constantine
Camarata	Sidi Djelloul	Algérie, 31, Tlemcen, n° 8.	Oran
Capsa	Gafsa	Tunisie, 1/50.000°, Gafsa, n° 23.	Tunisie
Caput Cilani ?	Gouéa	Algérie, 14, Médéa, n° 60.	Alger

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Caput Saltus Horreorum	Ain Zada	Algérie, 16, Sétif, n° 319.	Constantine
Caput Vada	Le Rass Kaboudia	75 km. N.-E. de Sfax.	Tunisie
Carpi	Mraïssa	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, n° 15.	Tunisie
Cartennas	Ténès	Algérie, 12, Orléansville, n° 20.	Alger
Carthago	Carthage	Tunisie, 1/50.000°, La Marsa, n° 1.	Tunisie
Cartili	Dupleix	Algérie, 4, Cherchel, n° 1.	Alger
Casæ	El Mahder	Algérie, 27, Batna, n° 141.	Constantine
Casæ Beguenses	Hr. Begueur	27 km. au S.-E. de Thala.	Tunisie
Casæ Calventis ?	Castiglione	Algérie, 4, Cherchel, n° 50.	Alger
Castellum	Nebeur, Hr. Sidi Merzoug	Tunisie, 1/50.000°, Le Kef, n° 40.	Tunisie
Castellum Arsacalitanum	El Goulia	Algérie, 17, Constantine, n° 111.	Constantine
Castellum Citofactense	Kherbet Ain Soltane	Algérie, 16, Sétif, n° 391.	Constantine
Castellum Dianense	Guellal	Algérie, 16, Sétif, n° 368.	Constantine
Castellum Dimmidi	Demmed, près de Messad	80 km. S.-E. de Djelfa.	Terr. du Sud
Castellum Elephantum	près de Rouffach	Algérie, 17, Constantine, n° 93.	Constantine
Castellum Gurolense	6 km. S-O d'Aïn Arnat	Algérie, 16, Sétif, n° 332.	Constantine
Castellum Lobrinese	Aïn Maafeur	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 35.	Constantine
Castellum Mastarense	Beni Ziad	Algérie, 17, Constantine, n° 94.	Constantine
Castellum Phuensium	Aïn Foua	Algérie, 17, Constantine, n° 102.	Constantine
Castellum Subuzvaritanum	Aïn Sadjar	Algérie, 17, Constantine, n° 271.	Constantine
Castellum Thib...	Aïn Melloul	Algérie, 16, Sétif, n° 371.	Constantine
Castellum Tidditanorum	El Kheneg	Algérie, 17, Constantine, n° 89.	Constantine
Castellum Tilirvense	Bir bou Saadia	Algérie, 16, Sétif, n° 329.	Constantine
Castellum Tingitanum	Orléansville	Algérie, 12, Orléansville, n° 174.	Alger
Castellum Tulei	Diar Mami	Algérie, 6, Fort-National, n° 14.	Alger
Castellum Vanarzanense	Ksar Tir	Algérie, 16, Sétif, n° 360.	Constantine
Castellum Zugal	Rhoumeriane (Richelieu)	Algérie, 17, Constantine, n° 39.	Constantine
Castra Nova	Perrégaux	Algérie, 21, Mostaganem, n° 27.	Oran
Castra Puerorum ?	Les Andalouses	Algérie, 20, Oran, n° 7.	Oran

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Castrum du Confluent	Confluent des Oueds Branis et Biskra	Baradez : Fossatum Africae, p. 271.	Constantine
Casula ?	entre Soliman et Menzel Bou Zelfa	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, environs du n° 36.	Tunisie
Cedias	Hr. Ounkif	Algérie, 39, Chéria, n° 43 add.	Constantine
Cellae	Hr. Aïn Zouarine	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, entre les n° 79 et 86.	Tunisie
Cellae Piscentinae ?	Kolib el Kdim	75 km. S.-O. de Sfax.	Tunisie
Cellas	Kherbet Zerga	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 135.	Constantine
Celtianis	El Meraba	Algérie, 8, Philippeville, n° 91.	Constantine
Centenarium	Ourthi N'Taroummant	Algérie, 6, Fort-National, n° 97.	Alger
Centenarium Aqua Frigida	Katrida	Algérie, 7, Bougie, n° 61.	Constantine
Centenarium Aqua Viva	Aïn Naïmia	Algérie, 37, El Kantara, n° 37.	Constantine
Centenarium Solis	Biar Haddada	Algérie, 16, Sétif, n° 372.	Constantine
Centenarium Tibubuci	Ksar Tarcine	(70 km. O.-S.O. de Médenine).	Tunisie
Cercina	Bordj el Marsa	(Grande île de Kerkenna).	Tunisie
Cercina Insula	Grande île Kerkenna ou	île Chergui.	Tunisie
Cercinitis Insula	Petite île Kerkenna ou	île Rharbi.	Tunisie
Chiddibia	Slouguia	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 82.	Tunisie
Chinalaph Flumen	L'Oued Chélif	Algérie, 21, Mostaganem, n° 11.	Alger-Oran
Chiniava	Hr. Guenba	Tunisie, 1/50.000°, Mateur, n° 225.	Tunisie
Choba	Ziama	Algérie, 7, Bougie, n° 68.	Constantine
Chulchul Flumen	L'Oued Bou Zenna		Tunisie
Chullu	Collo	Algérie, 8, Philippeville, n° 29.	Constantine
Chusira	La Kessera	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 234.	Tunisie
Cidamus	Rhadamès	(40 km. N.-N.E. de Médenine).	Fezzan
Cidiphta ?	Hr. Roumia	Tunisie, 1/50.000°, El Ariana, n° 34.	Tunisie
Cigisa	Sidi Tabet	Tunisie, 1/50.000°, Grombalia, n° 131.	Tunisie
Cilibia	Kelbia		Tunisie
Cillium	Kasserine	Tunisie, 1/100.000°, Kasserine, n° 92.	Tunisie
Cilma	Djilma	(30 km. E.-N.E. de Sbeitla).	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Cincari	Hr. Tengar	Tunisie, 1/50.000°, Tebourba, n° 122.	Tunisie
Cissi	Cap Djinet	Algérie, 5, Alger, n° 57.	Alger
Cirta, Constantina	Constantine	Algérie, 17, Constantine, n° 126.	Constantine
Civitas A...	Ksar Mdoudja	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 133.	Tunisie
Civitas...iana	Hr. el Halouani	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 219.	Tunisie
Civitas Nattabutum	Oum Krekech	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 135.	Constantine
Civitas Pophensis	Ksiba	Algérie, 19, El Kef, n° 37.	Constantine
Claudi	Hr. Sedra	Algérie, 27, Batna, n° 337.	Constantine
Cluacaria	Hr. el Amra	Tunisie, 1/50.000°, Tébourba, n° 198.	Tunisie
Clupea	Kelibia	Tunisie, 1/50.000°, Kelibia, n° 67.	Tunisie
Cohors Breucorum, Kaput Urbe	Tagremaret, Dominique-Luciani	Algérie, 33, Tiaret, n° 23.	Oran
Columnata	Waldeck-Rousseau	Algérie, 22, Ammi Moussa, n° 127 add.	Oran
Coreva	Hr. Dermoulia	Tunisie, 1/50.000°, Teboursouk, n° 95.	Tunisie
Cuicul	Djemila	Algérie, 16, Sétif, n° 233.	Constantine
Culucinatis	Sidi Bou Merouen	Algérie, 2, Herbillon, n° 2.	Constantine
Curubis	Korba	Tunisie, 1/50.000°, Nabeul, n° 61.	Tunisie
D			
Diana Veteranorum	Aïn Zana	Algérie, 27, Batna, n° 62.	Constantine
Drusiliana ?	non dénommé	(27 km. au N.-E. du Kef).	Tunisie
Dulcis Lacus ? ou Sissara Lacus ?	Garat Ichkeul	(à l'Ouest du lac de Bizerte).	Tunisie
E			
Elephantaria ?	Sidi Saïd	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 12.	Tunisie
Elephantaria ?	Mouzaïville	Algérie, 14, Médéa, n° 1.	Alger
Emadaucap...	Aïn Kerma	Algérie, 17, Constantine, n° 384.	Constantine
Equizeto	Lecourbe	Algérie, 15, Akbou, n° 91.	Constantine

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
F			
Faucus Vazub...	Gorges d'El Aroug	Algérie, 27, Batna, n° 101-102.	Constantine
Fisida Vicus ?	Fesguia Koulla	(20 km. Est de Ben Gardane).	Tunisie
Flavia Marci ?	Aïn Keskes	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 130.	Constantine
Flumen Piscense ?	L'Oued Ksob	Algérie, 25, M'Sila, n° 70.	Constantine
Fronta ?	Fortassa, Uzès le Duc	Algérie, 22, Ammi-Moussa, n° 43.	Oran
Fundus Bassianus	Sidi Abdallah	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Achkel, au Nord du n° 10.	Tunisie
Fundus... Itanus	Hr. Sidi Salah	Tunisie, 1/50.000°, Sidi Bou Ali, n° 197.	Tunisie
Fundus Tapp...	Jenan ez Zaytouna	Tunisie, 1/100.000°, Jama, n° 109.	Tunisie
Furnos Maius	Aïn Fournia	Tunisie, 1/100.000°, Jama, n° 187.	Tunisie
Furnos Minus	Hr. Mscadine	Tunisie, 1/50.000°, Tébourba, n° 235.	Tunisie
Fossatum	La Seguia bent el Krass	Baradez : Fossatum Africae, p. 93.	Terr. du Sud
G			
Gadaum Castra	St-Aimé	Algérie, 22, Ammi-Moussa, n° 5 add.	Oran
Gadiaufala	Ksar Sbahi	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 159.	Constantine
Gales	Hr. el Kharrouba	Tunisie, 1/100.000°, Djebibina, n° 17	Tunisie
Gemellæ	Sidi Aïch	(40 km. au Nord de Gafsa).	Tunisie
Gemellæ	El Kasbat	Algérie, 48, Biskra, n° 65.	Terr. du Sud
Gemellas ?	Snob Touil	Algérie, 16, Sétif, n° 460.	Constantine
Gens Bacchuiana	Bou Djelida	Tunisie, 1/50.000, Bou Arado, n° 74	Tunisie
Gens Musulamiorum.	Population de la région Theveste-Thelepte		Tunisie
Gens Musuniorum Regiorum	Population de la région S.-O. de Kasserine		Tunisie
Gens Suburburum	Population de la région Sud de Djemila, Hr. el Ateuch		Constantine
Gergis	Zarzis	(62 km. E.-N.E. de Médenine).	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Geumi	Bordj el Hadj Bou Baker	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 125.	Tunisie
Gibba	Ksar Kalaba	Algérie, 27, Batna, n° 149.	Constantine
Gigthis	Bou Ghara	(30 km. N.-E. de Médenine).	Tunisie
Gillium	Hr. Frass	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Arba, n° 11.	Tunisie
Gilva ?	Mersat Madar	Algérie, 20, Oran, n° 21.	Oran
Girba	D'jerba, Houmt Souk	(Ile de Djerba).	Tunisie
Giufi	Bir Mcherga	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 172.	Tunisie
Gori	Dra el Gamra	Tunisie, 1/50.000°, Zeghouane, n° 22.	Tunisie
Gumis	Bordj Cedria	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, n° 11.	Tunisie
Gummi ?	Mahdia	Tunisie, 1/50.000°, Mahdia, n° 49.	Tunisie
Gunugu	Sidi Brahim	Algérie, 4, Cherchel, n° 3.	Alger
Guruzis	Kherbet el Kebira	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 58.	Constantine
Gurza	Kalaa Kbira ou Akouda	Tunisie, 1/50.000°, Sousse, n° 2.	Tunisie
H			
Hadrumetum	Sousse	Tunisie, 1/50.000°, Sousse, n° 16.	Tunisie
Hares ?	Guellala	(Ile de Djerba).	Tunisie
Hippo Diarrhytus	Bizerte	Tunisie, 1/50.000°, Bizerte, n° 63.	Tunisie
Hipponensis Lacus	Lac de Bizerte		Tunisie
Hippo Regius	Bône	Algérie, 9, Bône, n° 59.	Constantine
Horrea	Aïn Roua	Algérie, 16, Sétif, n° 78.	Constantine
Horrea Cælia	Hergla	Tunisie, 1/50.000°, Sidi Bou Ali, n° 126.	Tunisie
I			
Icosium	Alger	Algérie, 5, Alger, n° 11.	Alger
Idicra	Azziz ben Tellis	Algérie, 17, Constantine, n° 214.	Constantine
Igilgili	Djidjelli	Algérie, 7, Bougie, n° 77.	Constantine
Inuca	Bordj Bahran	Tunisie, 1/50.000°, Tunis, n° 57.	Tunisie
Iol-Cæsarea	Cherchel	Algérie, 4, Cherchei, n° 16.	Alger
Iomnium	Tigzirt	Algérie, 6, Fort-National, n° 34.	Alger
Iscris Flumen	L'Oued Isser	Algérie, 31, Tlemcen, n° 42.	Oran

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
K			
Kaputtasaccvra	Chanzy	Algérie, 32, Mascara, n° 59.	Oran
Kasturrenses	El Mehiriss	Algérie, 15, Akbou, n° 82.	Constantine
L			
Lacene ?	Tarf el Ma	(22 km. N.-N.O. de Gabès).	Tunisie
Lacus Regius ?	Sebkret Djendli	Algérie, 27, Batna, n° 159.	Constantine
Lamasba	Hr. Merouana, Corneille	Algérie, 27, Batna, n° 86.	Constantine
Lambaese	Lambèse	Algérie, 27, Batna, n° 222-224.	Constantine
Lambafundi	Hr. Touchine	Algérie, 27, Batna, n° 247.	Constantine
Lambda	Médéa	Algérie, 14, Médéa, n° 48.	Alger
Lambiridi	Kherbet Ouled Arif	Algérie, 27, Batna, n° 120.	Constantine
Lamiggiga	Sériana, Pasteur	Algérie, 27, Batna, n° 73.	Constantine
Lamsorti	Hr. Mafouna	Algérie, 27, Batna, n° 108.	Constantine
Lares	Lorbeus	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 70.	Tunisie
Lemellef	Bordj Rhedir	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 3.	Constantine
Lemnis ?	à l'Est du Cap Milonia	Algérie, 30, Nemours, n° 1.	Oran
Leptis Magna	Lebda		Tripolitaine
Leptis Minor	Lemta	Tunisie, 1/50.000°, Moknine, n° 7.	Tunisie
Lesbi ?	Aïn Dokoar	Algérie, 16, Sétif, entre les n° 74 et 75.	Constantine
Limisa	Ksar Lemsa	Tunisie, 1/100.000°, Dj. Bou Da-bouss, n° 5-6.	Tunisie
Lucu	Timziouine	Algérie, 32, Mascara, n° 46.	Oran
M			
Macomades	Hr. el Mergueb	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 3.	Constantine
Macomades Minores, Iunci	Bordj Yonca	(45 km. S.-O. de Sfax).	Tunisie
Macri	Hr. Remada, Bordj Magra	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 111.	Constantine
Mactaris	Maktar	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 186.	Tunisie
Madauros	Mdaourouch	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 432.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Magifa	Ksar el Boum	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 280 in fine.	Constantine
Malliana	Affreville	Algérie, 13, Miliana, n° 72.	Alger
Manange ?	Hr. Faroua	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 251.	Tunisie
Marcimeni	Aïn Beïda	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 34.	Constantine
Ma... rensium	Aïn Tella	Tunisie, 1/50.000°, La Calle, n° 7.	Tunisie
Martæ	Mareth	(36 km. S.-E. de Gabès).	Tunisie
Masclianæ	Hadjeb el Aioun	(45 km. N.-E. de Sbeitla).	Tunisie
Mascula	Khenchela	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 138.	Constantine
Masculula	Hr. Guergour	Tunisie, 1/50.000°, Ouargha, n° 1.	Tunisie
Matera	Mateur	Tunisie, 1/50.000°, Mateur, n° 8.	Tunisie
Maxula	Radès	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, n° 2.	Tunisie
Mediana	Ferme Cruchon	Algérie, 16, Sétif, n° 418.	Constantine
Medeli	Hr. bou Rebia, Hr. Menkoub	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 22.	Tunisie
Mediccera	Aïn Medeker	Tunisie, 1/50.000°, Enfida, n° 60.	Tunisie
Membressa	Medjez-el-Bab	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 19.	Tunisie
Membrane ?	Sidi Ahmed bou Farès	Tunisie, 1/50.000°, Porto Farina, n° 82.	Tunisie
Menegere ?	Hr. bou Taba	(40 km. E.-S.E. de Tébessa).	Tunisie
Menegesem ?	Hr. bou Rhanem	(45 km. Est de Tébessa).	Tunisie
Meninx	Bordj el Kantara	(Île de Djerba).	Tunisie
Mesarfelta	2 km. N. d'El Outaya	Baradez : Fossatum Africæ, p. 258.	Constantine
Mididi	Hr. Medded	Tunisie, 1/100.000°, El Ala, n° 4.	Tunisie
Milev	Mila	Algérie, 17, Constantine, n° 59.	Constantine
Mina	Relizane	Algérie, 21, Mostaganem, n° 36.	Oran
Mina R.	L'Oued Mina	Algérie, 21, Mostaganem, n° 36.	Oran
Missua	Sidi Daoud	Tunisie, 1/50.000°, Sidi Daoud, n° 8.	Tunisie
Mizigi	Aïn Babouch	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 220.	Tunisie
Mons (lire Mopthi)	Mons	Algérie, 16, Sétif, n° 196.	Constantine
Mons Balcaranensis	Le Djebel Bou Kornine	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, n° 8.	Tunisie
Mons Giddaba	Le Djebel Chettaba	Algérie, 17, Constantine, n° 109.	Constantine
Mons Pastorianensis	Le Djebel Guern es Slem	Algérie, 14, Médéa, n° 104.	Alger

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Mons Rufina	Le Djebel Tafrent	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 95.	Constantine
Mons Transcellensis ..	Le Zaccar	Algérie, 12, Miliana, n° 70.	Alger
Monumentum Regiæ Gentis	Tombeau de la Chrétienne	Algérie, 4, Cherchel, n° 51.	Alger
Mova ?	Gounifida	Algérie, 29, Thala, n° 78.	Constantine
Muharur ?	Sidi Akkach	Algérie, 2, Herbillon, au N.-E. du n° 3.	Constantine
Mulucha Sive Malva Flumen	L'Oued Moulouia	Algérie, 21, Mostaganem, n° 11.	Oran
Municipium Aurelium ..	Hr. bou Cha	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 76.	Tunisie
Municipium Septimium...	Hr. Debbik	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 169.	Tunisie
Municipium T...	Hr. Medkis	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 280.	Constantine
Municipium Uneniese ?	Hr. el Abiod	Algérie, 39, Chéria, n° 94.	Constantine
Muslubium	Sidi Rhénane	Algérie, 7, Bougie, n° 57.	Constantine
Musti	Hr. Mest, Le Krib	Tunisie, 1/100.000° Jama, n° 3.	Tunisie
Muthul Flumen	L'Oued Mellègue	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 535.	Algérie-Tunisie
Mutia ?	Hr. Forma Mta Zralma	Tunisie, 1/100.000°, Thala, n° 52.	Tunisie
Muzuc	Hr. Bechra	Tunisie, 1/100.000°, Djebel bou Da-bouss, n° 33.	Tunisie
Muzuc	Hr. Kachoun	Tunisie, 1/50.000°, Djebibina, n° 28-29.	Tunisie
N			
Nabar R. ?	L'Oued Hamiz	Algérie, 5, Alger, n° 34.	Alger
Nara ?	Bir el Bey	(25 km. S.-E. de Sbeitla).	Tunisie
Naraggara	Sidi Youssef	Algérie, 19, El Kef, n° 73.	Constantine
Naro, Aquæ Persiæ	Hammam Lif	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, n° 5.	Tunisie
Neapolis	Nabeul	Tunisie, 1/50.000°, Nabeul, n° 183.	Tunisie
Nepheris	Hr. bou Beker	Tunisie, 1/50.000°, Grombalia, n° 39.	Tunisie
Nicivibus	Ngaous	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 161.	Constantine
Nigris Flumen ?	L'Oued Djedi	Algérie, 48, Biskra, n° 29.	Terr. du Sud

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Nova Petra ?	Hr. ben Khelifi	Algérie, 27, Batna, n° 3.	Constantine
Novar	Sillègue	Algérie, 16, Sétif, n° 216.	Constantine
Numerus Syrorum, Meva	Lalla Marnia	Algérie, 41, Lalla Marnia, n° 1.	Oran
Numituriana ?	Aïn Tinn, Belfort	Algérie, 17, Constantine, n° 66.	Constantine
Numluli	Hr. el Matria	Tunisie, 1/50.000°. Téboursouk, n° 19.	Tunisie
O			
Obba	Ebba	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 87-88.	Tunisie
Obori ?	Sidi-Ferruch	Algérie, 5, Alger, n° 1 et 3.	Alger
Onellaba	Bordj bou Larès	Algérie, 10, Souk el Arba, n° 32.	Constantine
Oppidum Novum	Duperré	Algérie, 13, Miliana, n° 63.	Alger
Ovisce ?	Oglet el Hadjela	(70 km. N.-O. de Sfax).	Tunisie
P			
Pagus Veneriensis	Koudiat es Souda	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 77.	Tunisie
Paratianis ?	Benian Mta el Medjez	Algérie, 9, Bône, n° 4.	Constantine
Perdices	Kherbet el Mahder	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 40-42.	Constantine
Pertusa ?	El Harairia	Tunisie, 1/50.000°, Tunis, n° 43.	Tunisie
Petra	Mlakou	Algérie, 6, Fort-National, n° 148.	Constantine
Pheradi Maius	Hr. Fradis	Tunisie, 1/50.000°, Enfida, n° 34.	Tunisie
Picus ?	Hr. el Amri	Tunisie, 1/50.000°, Oued Zerga, n° 44.	Tunisie
Pisida Municipium ..	Bou Chemmakh	Tunisie, 1/50.000°, Enfida, n° 34.	Tunisie
Pomaria	Tlemcen	Algérie, 31, Tlemcen, n° 56.	Tripolitaine Oran
Pons Zitha	Chaussée romaine reliant l'île de Djerba au continent		Tunisie
Portus Divini	Rades d'Oran et Mers-el-Kébir	Algérie, 20, Oran, n° 12.	Oran
Portus Magnus	St-Leu	Algérie, 21, Mostaganem, n° 6.	Oran
Portus Sigensis	Rachgoun	Algérie, 31, Tlemcen, n° 2.	Oran
Prædia Pullaienorum ..	El Mra Meita	(3 km. N.-E. d'Uchi Maius).	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
<i>Prædia Rufi Volusiani</i>	Hr. et Tersass	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 68.	Tunisie
<i>Præsidium</i> de Siaoun.		(110 km. au Sud de Foum Tatahouine).	Tunisie
<i>Præsidium Silvani</i> ?	Sidi Médéhent	(50 km. au Nord de Gabès).	Tunisie
<i>Præsidium, Zuchis</i> ...	El Biban	(20 km. N-E. de Ben Gardane).	Tunisie
<i>Promontorium Apollinis</i>	Le Rass el Mekki		Tunisie
<i>Promontorium Candidum</i>	Le Cap Blanc		Tunisie
<i>Promontorium Mercuri</i>	Le Cap Bon		Tunisie
<i>Promontorium Metagonium</i>	Le Cap Bougaroun	Algérie, 1, Cap Bougaroun.	Constantine
<i>Pupput</i>	Souk el Abiod	Tunisie, 1/50.000°, Hammamet, n° 14.	Tunisie
<i>Putea Pallene</i> ?	Naoura	(25 km. N.-N.O. de Ben Gardane).	Tunisie
Q			
<i>Quiza</i>	Pont du Chélif	Algérie, 11, Bosquet, n° 2.	Oran
R			
<i>Rapidum</i>	Sour Djouab, Masqueray	Algérie, 14, Médéa, n° 96.	Alger
<i>Regiæ</i>	Arbal	Algérie, 20, Oran, n° 33.	Oran
<i>Rucuma</i>	Hr. Rekoub	Tunisie, 1/50.000°, Hédil, n° 53.	Tunisie
<i>Rusaddir</i>	Melilla		Maroc Espag.
<i>Rusazus</i>	Azefoun	Algérie, 6, Fort-National, n° 71.	Alger
<i>Rusguniæ</i>	Cap Matifou	Algérie, 5, Alger, n° 36.	Alger
<i>Rusicade</i>	Philippeville, Ras Skikda	Algérie, 8, Philippeville, n° 196.	Constantine
<i>Rusippisir</i>	Taksebt	Algérie, 6, Fort-National, n° 35.	Alger
<i>Rusubbicari Matidiæ</i> .	Mers el Hadjedj	Algérie, 5, Alger, n° 51.	Alger
<i>Rusuccuru</i>	Dellys	Algérie, 6, Fort-National n° 24 add	Alger
<i>Ruspe</i>	Rosfa	(35 km. N.-E. de Sfax).	Tunisie
<i>Ruspina</i>	Monastir	Tunisie, 1/50.000°, Sousse, n° 94.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
S			
<i>Sabzia</i>	Sidi Abdelkrim	Tunisie, 1/100.000°, Djebibina, n° 12.	Tunisie
<i>Saddar</i>	Ain el Bey	Algérie, 17, Constantine, n° 276.	Constantine
<i>Saia Maior</i>	Hr. ed. Douamis	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Khemis, n° 24.	Tunisie
<i>Saldæ</i>	Bougie	Algérie, 7, Bougie, n° 12.	Constantine
<i>Salinæ Tubunenses</i> ..	(entre Grand et Petit Chott el Hodna)		Constantine
<i>Salsum Flumen</i>	Le Rio Salado	Algérie, 20, Oran, n° 1.	Oran
<i>Saltus Bagatensis</i> ..	El Aria	Algérie, 17, Constantine, n° 158.	Constantine
<i>Saltus Cu...</i>	près Er Rahel	Algérie, 20, Oran, n° 24.	Oran
<i>Saltus Sorothensis</i> ...	Ain Babouch	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 454.	Constantine
<i>Sapadenses</i>	Ain Timeridjine	Algérie, 16, Sétif, n° 121.	Constantine
<i>Saradi</i>	Hr. Seheli	Tunisie, 1/100.000°, Jama, n° 225.	Tunisie
<i>Sarsura</i> ?	Hr. el Ksour	Tunisie, 1/50.000°, Kerker, n° 12.	Tunisie
<i>Satafi</i>	Périgotville	Algérie, 16, Sétif, n° 177.	Constantine
<i>Sava Sive Navasath Flumen</i>	L'Oued Soummam	Algérie, 7, Bougie, n° 12.	Constantine
<i>Savus Flumen</i>	L'Oued Bou Sellam	Algérie, 16, Sétif, n° 6.	Constantine
<i>Savus Flumen</i>	L'Oued Harrach	Algérie, 5, Alger, n° 31.	Alger
<i>Segermes</i>	Hr. Harat	Tunisie, 1/50.000°, Bou Fichta, n° 165.	Tunisie
<i>Semta</i>	Hr. Zemda	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Fkirine, n° 9.	Tunisie
<i>Serbes Flumen</i> ?	L'Oued Isser	Algérie, 6, Fort-National, n° 23.	Alger
<i>Seressi</i>	Oum el Abouab	Tunisie, 1/100.000°, Djebibina, n° 56.	Tunisie
<i>Sertei</i>	Kherbet Guidra	Algérie, 16, Sétif, n° 34.	Constantine
<i>Siagu</i>	Ksar ez Zit	Tunisie, 1/50.000°, Hammamet, n° 4	Tunisie
<i>Sicca Veneria</i>	Le Kef	Tunisie, 1/50.000°, Le Kef, n° 145.	Tunisie
<i>Sicilibba</i>	Bordj Alaouine	Tunisie, 1/50.000°, Tunisie, n° 74.	Tunisie
<i>Siga</i>	Takembrit	Algérie, 31, Tlemcen, n° 1.	Oran
<i>Siga Flumen</i>	L'Oued Tafna	Algérie, 31, Tlemcen, n° 2.	Oran
<i>Siguese</i> ?	Kebouch	(22 km. E.-N.E. du Kef).	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Sigus	Sigus	Algérie, 17, Constantine, n° 335.	Constantine
Sila	Bordj el Ksar	Algérie, 17, Constantine, n° 333.	Constantine
Simingi	Smindja	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 189-190.	Tunisie
Simitthu	Chemtou	Tunisie, 1/50.000°, Ghardimaou, n° 70.	Tunisie
Sinus Carthaginiensis.	Golfe de Carthage		Tunisie
Sinus Utikensis	Grand Golfe de Tunis		Tunisie
Sira R.	L'Oued Habra	Algérie, 32, Mascara, n° 18.	Oran
Sitifis	Sétif	Algérie, 16, Sétif, n° 364.	Constantine
Siuaddurusi Præsidium ?	Kherbet Bou Hadeif	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 64.	Constantine
Sobar	Khanguet el Hadjadj	Tunisie, 1/50.000°, La Goulette, environs du n° 29.	Tunisie
Speculum ?	Chebika	(80 km. à l'Ouest de Gafsa).	Tunisie
Stagnum	Lac de Tunis		Tunisie
Sua	Chaouach	Tunisie, 1/50.000°, Tébourba, n° 183.	Tunisie
Subtabarti	non dénommé	Algérie, 16, Sétif, n° 422.	Constantine
Sufasar	Amoura, Dollfusville	Algérie, 13, Miliana, n° 75.	Alger
Sufes	Sbiba	Tunisie, 1/100.000°, El Ala, n° 116.	Tunisie
Sufetula	Sbeitla	Tunisie, 1/100.000°, Sbeitla, n° 18.	Tunisie
Sullecthum	Rass Salakta	Tunisie, 1/50.000°, Mahdia, n° 136.	Tunisie
Sululos	Bir el Ench	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 21.	Tunisie
Suo	Hr. Merah	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 104.	Tunisie
Sustri	Hr. el Ergueia	Tunisie, 1/50.000°, Oued Zerga, n° 104.	Tunisie
Suttua	Hr. Chott	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Arba, n° 26.	Tunisie
Sutunurca	Aïn el Asker	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 75.	Tunisie
Symmachi	Kherbet Hanout	Algérie, 37, El Kantara, n° 47.	Constantine

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
T			
Tacapes	Gabès	Tunisie, 1/50.000°, Gabès, n° 61.	Tunisie
Tacatua	Takouch	Algérie, 2, Herbillon, n° 5.	Constantine
Tadutti	Fontaine Chaude	Algérie, 27, Batna, n° 139.	Constantine
Talalati ?	Ras el Aïn Tlalet	(15 km. au N.-O. de Fom Tatahouine).	Tunisie
Taparura	Sfax	Tunisie, 1/50.000°, Sfax, n° 134.	Tunisie
Tasaccura	St-Denis-du-Sig	Algérie, 21, Mostaganem, n° 25.	Oran
Tasaccura R.	L'Oued Sig	Algérie, 31, Tlemcen, n° 76.	Oran
Tatilti	Taraess, près El Oued	Algérie, 25, Msila, au N. du n° 1.	Constantine
Tect...	Ténira	Algérie, 31, Tlemcen, n° 79.	Oran
Templum Veneris ?	Hr. Damous	(48 km. N.-E. de Médenine).	Tunisie
Tepelte	Hr. Bel Aïd	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 117.	Tunisie
Tepidæ	Les Abdelys	Algérie, 31, Tlemcen, n° 35.	Oran
Tha...	Aïn Soltane	Algérie, 36, Bou Saâda, n° 26.	Alger
Thabbora	Bordj Tambda	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 243.	Tunisie
Thabraca	Tabarka	Tunisie, 1/50.000°, Tabarca, n° 10.	Tunisie
Thabudeos	Thouda	Algérie, 49, Sidi Okba, n° 1.	Terr. du Sud
Thac...	Aïn Teki	Tunisie, 1/50.000°, Téboursouk, n° 195.	Tunisie
Thaca	Hr. Zaktoun	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Fkirine, n° 33.	Tunisie
Thacarata	Aïn Touta, Mac-Mahon	Algérie, 38, Aurès, n° 1.	Constantine
Thacia	Bordj Messaoudi	(38 km. N.-E. du Kef).	Tunisie
Thagari Maius	Tell el Caïd	Tunisie, 1/50.000°, Zaghouane n° 8.	Tunisie
Thagaste	Souk-Ahras	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 340.	Constantine
Thagura	Taoura	Algérie, 19, El Kef, n° 80.	Tunisie
Thala	Thala	Tunisie, 1/100.000°, Thala, n° 77.	Tunisie
Thamallula	Tocqueville	Alger, 26, Bou Taleb, n° 19.	Constantine
Thamascani	Kherbet Zembia	Algérie, 16, Sétif, n° 347.	Constantine
Thamugadi	Timgad	Algérie, 27, Batna, n° 255.	Constantine
Thanaramusa Castra.	Berrouaghia	Algérie, 14, Médéa, n° 58 add.	Alger

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Thapsus	Rass Dimas	Tunisie, 1/50.000°, Moknine, n° 75-78	Tunisie
Thapsus Flumen	L'Oued Safsaf	Algérie, 8, Philippeville, n° 196.	Constantine
Thavagel	Hr. el Aouinet	Algérie, 27, Batna, n° 322	Constantine
Thelepte	Medinet el Kdim	Tunisie, 1/100.000°, Feriana, n° 14.	Tunisie
Thenebreste ?	Hr. Hadjar Allah	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 170.	Constantine
Thesecthi	Hr. bou Skikine	Algérie, 40, Fériana, n° 2	Constantine
Theudalis ?	Hr. Aouan, Hr. Zarour	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Achkel, n° 2.	Tunisie
Theveste	Tébessa	Algérie, 29, Thala, n° 101.	Constantine
Thibari	Thibar	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Arba, n° 16.	Tunisie
Thibica	Bir Magra	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 124.	Tunisie
Thibilis	Annoua	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 107.	Constantine
Thibiuca	Hr. Zouitina	Tunisie, 1/50.000°, Tebourba, n° 68-69.	Tunisie
Thibuli	Hr. Mengoub	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 77.	Tunisie
Thigillava	Djillaoua	Algérie, 16, Sétif, n° 269.	Constantine
Thiges	Hr. Tedjious, près de Bordj Gourbata	(28 km. S.-O. de Gafsa)	Tunisie
Thigibba Bure	Djebba	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Arba, n° 20.	Tunisie
Thigimma	Hammam Zouakra	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 127.	Tunisie
Thimida	Hr. Tindja	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Achkel, n° 2.	Tunisie
Thimida Bure	Kouchbatia	Tunisie, 1/50.000°, Teboursouk, n° 2.	Tunisie
Thimida Regia ?	Sidi Ali es Sedfina	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 42.	Tunisie
Thimissua	Hr. Tamza, Gaffour	Tunisie, 1/100.000°, Jama, n° 95.	Tunisie
Thinissut	près de Siagu	Tunisie, 1/50.000°, Nabeul, environs du n° 179.	Tunisie
Thiniza ?	Rass el Djebel	Tunisie, 1/50.000°, El Metline, n° 5.	Tunisie
Thisiduo	Grich el Oued	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 28.	Tunisie
Thizi	Bechateur	Tunisie, 1/50.000°, Bizerte, n° 32.	Tunisie
Thizica	Hr. Techga	Tunisie, 1/50.000°, Mateur, n° 79.	Tunisie
Thubba	Chouiggi	Tunisie, 1/50.000°, Mateur, n° 293.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Thurburbo Maius	Hr. Kasbat	Tunisie, 1/50.000°, Zaghouane, n° 67.	Tunisie
Thurburbo Minus	Tebourba	Tunisie, 1/50.000°, Tebourba, n° 75.	Tunisie
Thuburnica	Sidi Ali Belkacem	Tunisie, 1/50.000°, Ghardimaou, n° 7.	Tunisie
Thubursicu Bure	Teboursouk	Tunisie, 1/50.000°, Teboursouk, n° 27.	Tunisie
Thubursicu Numidarum	Khamissa	Algérie, 28, Souk-Ahras, n° 297.	Constantine
Thugga	Dougga	Tunisie, 1/50.000°, Teboursouk, n° 183.	Tunisie
Thugga Terebentina	Hr. Dougga	Tunisie, 1/100.000°, Ksour, n° 123.	Tunisie
Thullio	Ksar beni Feredj	Algérie, 9, Bône, n° 242.	Constantine
Thunigaba	Hr. el Aabed	Tunisie, 1/50.000°, Béja, n° 11-13.	Tunisie
Thuraria	Chaouat	Tunisie, 1/50.000°, El Ariana, n° 48	Tunisie
Thysdrus	El Djem	Tunisie, 1/50.000°, El Djem, n° 33.	Tunisie
Tichilla	Testour	Tunisie, 1/50.000° Oued Zerga, n° 138.	Tunisie
Tigava Castra	Wattignies	Algérie, 13, Miliana, au Sud du n° 34.	Alger
Tigava Municipium	El Kherba	Algérie, 13, Miliana, n° 34.	Alger
Tigisi	Aïn el Bordj	Algérie, 17, Constantine, n° 340.	Constantine
Tigisi	Taourga	Algérie, 6, Fort-National, n° 27.	Alger
Tignica	Aïn Tounga	Tunisie, 1/50.000°, Oued Zerga, n° 109.	Tunisie
Tillibari ?	Remada	(75 km. au Sud de Fom Tatahouine).	Tunisie
Timezegeri Turris ?	Tamezred	Tunisie, 1/100.000°, Tamezred, n° 19.	Tunisie
Timici	Kalaa	Algérie, 12, Orléansville, n° 102.	Limite Alger-Oran
Tipasa	Adjim	(Ile de Djerba).	Tunisie
Tipasa	Tifech	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 391.	Constantine
Tipasa	Tipasa	Algérie, 4, Cherchel, n° 38.	Alger
Tisavar	Ksar Rhelane	(100 km. S.-O. de Médéline).	Tunisie
Tisibenenses	près de Magifa (voir ce nom)	Cf. GSELL : Inscr. lat. d'Alg. 2978.	Constantine
Tituli	Hr. Mahdjouba	(50 km. S.-O. du Kef).	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Trisipa	Aïn el Hammam	Tunisie, 1/50.000°, Zaouiet Medienn n° 3.	Tunisie
Tritonis Lacus	Le Chott Djerid		Tunisie
Tubernuc	Aïn Tebornok	Tunisie, 1/50.000°, Grombalia, n° 205.	Tunisie
Tubuncæ	Tobna	Algérie, 37, El Kantara, n° 10.	Constantine
Tubusuctu ou Tupusuctu	Tiklat	Algérie, 7, Bougie, n° 27.	Constantine
Tucca	Merdja	Algérie, 8, Philippeville, n° 5.	Constantine
Tucca Fines Africæ et Mauretaniæ ?	Hr. el Abiod	Algérie, 8, Philippeville, n° 71-72.	Constantine
Tuccabor	Toukabeur	Tunisie, 1/50.000°, Tebourba n° 180	Tunisie
Tunes	Tunis	Tunisie, 1/50.000°, Tunis, n° 16.	Tunisie
Tuniza	La Calle	Algérie, 10, Souk-el-Arba, n° 2.	Constantine
Tunusuda	Sidi Meskine	Tunisie, 1/50.000°, Ghardimaou, n° 113.	Tunisie
Turrathenses	Hr. Radjel	Algérie, 29, Thala, n° 96.	Constantine
Turris	Hr. el Djemel, Hr. el Aouinia	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 54.	Tunisie
Turris Maniliorum	El Gueciret	(35 km S.-S.O. de Médenine).	Tunisie
Turris Rutunda	Sidi Khalifa	Tunisie, 1/100.000°, Jama, n° 17.	Tunisie
Turris Tamalleni	Telmine	Tunisie, 1/100.000°, Kebili, n° 1.	Tunisie
Tusuros	Tozeur		Tunisie
U			
Ubaza	Terrebza	Algérie, 39, Chéria, n° 258.	Constantine
Ubus Flumen	L'Oued Seybousse	Algérie, 9, Bône, n° 180.	Constantine
Uccula	Aïn Dourat	Tunisie, 1/50.000°, Tebourba, n° 84.	Tunisie
Uchi Maius	Hr. Douemis	Tunisie, 1/50.000°, Souk-el-Arba, n° 62.	Tunisie
Ucres	Bordj Bou Jadi	Tunisie, 1/50.000°, El Ariana, au Sud du n° 51.	Tunisie
Ucubi	Hr. Kaoussat	(19 km. N.-E. du Kef).	Tunisie
Ulisippira	Hr. Zembro	Tunisie, 1/50.000°, Sidi Bou Ali, n° 190-191.	Tunisie
Upenna	Chigarnia	Tunisie, 1/50.000°, Enfida, n° 148.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Urusi	Hr. Sougga	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 110. (30 km. N.-E. de Sfax).	Tunisie
Usula	Inchilla		Tunisie
Uthina	Oudna	Tunisie, 1/50.000°, Oudna, n° 48.	Tunisie
Utica	Utique, Bordj Bou Chateur	Tunisie, 1/50.000°, Porto Farina, n° 148.	Tunisie
Uzacæ	Msaken	(12 km. S.-O. de Sousse).	Tunisie
Uzalis	El Alia	Tunisie, 1/50.000° Porto Farina, n° 21.	Tunisie
Uzappa	Ksour Abd el Melek	Tunisie, 1/100.000° Maktar, n° 153.	Tunisie
Uzelis	Oudjel	Algérie, 17, Constantine, n° 99.	Constantine
Uzinaza	Saneg	Algérie, 24, Boghar, n° 51.	Alger
Uzitta	Hr. el Makhreba	Tunisie, 1/50.000°, Djemmal, n° 42.	Tunisie
V			
Vaga	Béja	Tunisie, 1/50.000°, Béja, n° 128.	Tunisie
Vagal	Sidi Ben Thiou	Algérie, 12, Orléansville, n° 159.	Alger
Vallis	Sidi Medien	Tunisie, 1/50.000°, Medjez-el-Bab, n° 117.	Tunisie
Vanisnesi	Oum Sekak	Algérie, 15, Akbou, n° 73.	Constantine
Vartani	Koudiat Adjela	Algérie, 16, Sétif, n° 359.	Constantine
Vasampus ?	Morsott	Algérie, 29, Thala, n° 66.	Constantine
Vasidice ?	Aïn Tamatmat	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 421.	Constantine
Vatari	Fedj es Sicuda	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 478.	Constantine
Vazaivi	Aïn Zoui	Algérie, 39, Chéria, n° 49.	Constantine
Vazari	Hr. Béjar	Tunisie, 1/50.000°, Tebourba, n° 3.	Tunisie
Vazi Sarra	Hr. Bez	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 107.	Tunisie
Vegeala	Ksar el Kelb	Algérie, 28, Aïn-Beïda, n° 165.	Constantine
Vegeala ?	Hr. Rekba	(15 km. S.-S.E. de Thala).	Tunisie
Verecunda	Markouna	Algérie, 27, Batna, n° 240.	Constantine
Verrona	Hr. el Hatba	Tunisie, 1/100.000°, Thala, n° 40.	Tunisie
Vesatenses	Bir Bouraoui	Algérie, 40, Fériana, n° 11.	Constantine
Vescera	Biskra	Algérie, 48, Biskra, n° 9.	Constantine
Vicus Annæus	Ksour Djemda	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Fkirine, au S.-E. n° 9.	Tunisie
Vicus Augusti ?	Sidi el Hani	Tunisie, 1/50.000°, Sidi-el-Hani, n° 40.	Tunisie

NOM ANTIQUE	CORRESPONDANT MODERNE	REFERENCE AUX ATLAS ARCHEOLOGIQUES	ETAT ou DEPARTEMENT
Vicus Augusti ?	Sidi Bou Seba	Tunisie, 1/50.000°, Oued Zerga, n° 55.	Tunisie
Vicus Haterianus	Mechta en Naja	Tunisie, 1/50.000°, Bou Arada, n° 112.	Tunisie
Vicus Maracitanus	Ksar Toual Zouameul	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 32.	Tunisie
Vicus Phosphori	Aïn Melouk	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 163.	Constantine
Vicus Thamarithensis.	Hr. Moregan	Tunisie, 1/100.000° El Ala, environs du n° 109.	Tunisie
Villa Magna, Mappalia Siga	Hr. Mettich	Tunisie, 1/50.000°, Oued Zerga, n° 118.	Tunisie
Villa Magna ?	Oglet Bou Djemel	(35 km. N.-O. de Ben Gardane).	Tunisie
Vina	Hr. Mden	Tunisie, 1/50.000°, Grombalia, n° 219.	Tunisie
Volubilis	Ksar Faracun		Maroc
Z			
Zabi	Bechilga	Algérie, 25, Msila, n° 85.	Constantine
Zacca	4 km. Est du Cap de Fer	Algérie, 2, Herbillon, n° 4.	Constantine
Zama Minor	Jama	Tunisie, 1/100.000°, Jama, n° 72.	Tunisie
Zama Regia ?	Seba Biar	Tunisie, 1/100.000°, Maktar, n° 29.	Tunisie
Zarai	Zraia	Algérie, 26, Bou Taleb, n° 69.	Constantine
Zattara	Kef Benzioune	Algérie, 18, Souk-Ahras, n° 233.	Constantine
Zigira	Aïn Skirra	Tunisie, 1/50.000° Oued Zerga, n° 121.	Tunisie
Ziqua	Zaghouan	Tunisie, 1/50.000°, Zaghouane, n° 104.	Tunisie
Ziquensis Mons	Le Djebel Zaghouan		Tunisie
Zitha	Ziane	(55 km. E.-N.E. de Médenine).	Tunisie
Zucchabar	Miliana	Algérie, 13, Miliana, n° 70.	Alger
Zucchar	Bent Saïdane	Tunisie, 1/50.000°, Djebel Fkirine, n° 14.	Tunisie

TABLE DES MATIERES

PREFACE de Louis LESCHI, p. 7.

AVANT-PROPOS, p. 11.

INTRODUCTION : **DECOUVERTE ET RESTITUTION DU RESEAU ROUTIER**, p. 13.

Les Sources littéraires, p. 14.

Les écrivains, p. 14. — La Cartographie, p. 15. — Difficultés d'interprétation des ITINERAIRES ANCIENS, p. 16.

La Recherche archéologique, p. 17.

Les Bornes miliaires, p. 17. — La recherche aérienne, p. 18.

PREMIERE PARTIE

LE RESEAU ROUTIER DANS SON CADRE HISTORIQUE, p. 21.

Lenteur de la pénétration romaine, p. 21.

I. — **CHRONOLOGIE DES VOIES ROMAINES**, p. 22.

La période républicaine, p. 23. — La dynastie Julio-Claudienne, p. 24.

Les Flaviens, p. 25. — Les Antonins, p. 26. — Les Sévères, p. 27. — La crise du III^e siècle, p. 28. — Le Bas-Empire, p. 29.

II. — **L'ESPRIT « ROUTIER » DE LA DOMINATION ROMAINE**, p. 30.

Influence de la technique du roulage, p. 30.

§ 1. — **La sécurité, condition première de la Colonisation**, p. 31.

Les éléments de l'insécurité, p. 31. — Le réseau stratégique, p. 32.

§ 2. — **La Colonisation, créatrice de voies**, p. 35.

Les voies romaines et le cadastre, p. 35. — Les centres de colonisation et leurs voies d'accès, p. 36. — La densité routière, p. 37.

§ 3. — **L'organisation administrative, favorable au développement des routes**, p. 38.

Influence de la législation romaine sur la création des routes, p. 38.

Les intérêts administratifs, p. 39.

§ 4. — **La vie économique, tributaire de la Route**, p. 41.

Orientations de l'économie d'échanges en Afrique du Nord, p. 41.

Le problème économique de la Route, dans l'esprit latin, p. 42.

La Route au service de l'exportation, p. 42. — La Route au service de l'importation, p. 45. — Les échanges intérieurs, p. 46.

§ 5. — **L'adaptation romaine aux conditions naturelles**, p. 50.

L'absence de voirie fluviale, p. 50. — L'influence du climat sur la limite de l'occupation romaine, p. 51. — Le déterminisme géographique, p. 52. — Les Voies Naturelles, p. 52. — Morphologie du système routier romain, p. 54. — Le réseau routier nord-africain et le monde extérieur, p. 55.

DEUXIEME PARTIE

LES PROBLEMES TECHNIQUES DE LA VOIE ROMAINE, p. 57.

Les difficultés techniques tenant à la géologie et au climat, p. 57.

§ 1. — **Le Tracé des voies romaines**, p. 58.

L'aspect rectiligne des voies, p. 58. — Leur altitude, p. 59. — Comparaisons de tracés antiques et modernes, p. 60. — La voie romaine de montagne entre Aumale et Sétif, p. 61. — Les communications antiques et modernes entre Constantine et Bône, p. 62.

§ 2. — **La structure des voies romaines**, p. 66.

La largeur des chaussées, p. 66. — La structure théorique des chaussées, p. 69. — La critique du Cdt Lefebvre des Noëttes, p. 69. — Quelques exemples de structure en Afrique, p. 71. — La réparation des voies, p. 74.

§ 3. — **Les travaux d'art**, p. 76.

Les voies taillées dans le roc, p. 76. — Les ornières, p. 77. — Les murs de soutènement, p. 78. — La traversée des ravins, p. 78. — Les ponts, p. 79. — Les digues, p. 81.

§ 4. — **Les constructions annexes de la voie**, p. 82.

Les points d'eau, p. 82. — Les constructions militaires, p. 83. — Les constructions administratives, p. 83. — La circulation privée et ses besoins, p. 84. — Naissance des agglomérations routières, p. 86.

§ 5. — **La voirie urbaine**, p. 86.

Plans d'urbanisme en Afrique, p. 86. — La circulation urbaine, p. 87. — La largeur des rues, p. 88. — Technique des dallages urbains, p. 90. — Le déclin de la voirie municipale, p. 93.

CONCLUSION : **L'HERITAGE DE ROME**, p. 99.

L'occupation vandale, p. 99. — La reconquête byzantine, p. 100. — Les siècles musulmans, p. 103. — La fidélité française à l'œuvre romaine, p. 104.

BIBLIOGRAPHIE, p. 109.

INDEX ALPHABETIQUE des localités identifiées de l'Afrique romaine, p. 117.

LES VOIES ROMAINES DE L'AFRIQUE DU NORD

ERRATA

Sur la Carte « LES VOIES ROMAINES DE L'AFRIQUE DU NORD » :

Au lieu de AD AQVAE CAESARIS	Lire AQVAE CAESARIS
— ANCORIARVS MONS	— ANCORARIVS MONS
— Hr. Chéragrène	— Hr. Chéragreg
— MONS	— MOPTH... (probablement MOPTHI)
— MONS TRANSCELLIS	— MONS TRANSCELLENSIS
— SINVS CARTHAGINENSIS	— SINVS CARTHAGINIENSIS
— TASACCORA R.	— TASACCVRA R.
— TVBVSVPVTV	— TVBVSVCTV
— TVNVSIDA	— THVNVSVDA

Le CASTRVM du Confluent est sans doute l'équivalent de la station AD PISCINAM de la Table de Peutinger (Baradez, « Fossatum Africae » pp. 275 et 325).

Les SALINAE TVBVNENSES ne représentent pas l'ensemble du Chott el Hodna, mais seulement l'isthme séparant le grand et le petit chott (Baradez, « Fossatum Africae » p. 348).

TIMICI ne serait pas à Kalaa mais non loin de là à Sidi bou Chaïb (Rev. Africaine, 1950, p. 251).

ZAMA REGIA n'est pas à Ksar Toual Zouameul (VICVS MARACITANVS) mais dans la même région, peut-être à Seba Biar. (Bull. du Comité, Février 1947, p. XXVII et Décembre 1948, p. XIX).

La route AMMAEDARA-THELEPTE est à porter en trait plein.

La route AD FRATRES-RVSADDIR est à porter en trait pointillé.

La voie rectiligne CVICVL-IGILGILI est sujette à contestation.

Pour le réseau routier du LIMES de Numidie, consulter J. Baradez : « Fossatum Africae », op. cit. pp. 301-355.



Cliché J. Czarnocki

Inscription latine gravée sur une paroi de rocher dans les gorges Tighanimine (Aurès) pour commémorer la construction de la route de LAMBESE à la région de Biskra par un détachement militaire (VEXILLATIO) en l'an 145 de notre ère :

• Sous le règne de l'Empereur César T AELIUS HADRIANUS ANTONINUS (Antonin le Pieux), Auguste, Pieux, Père de la Patrie, Consul pour la 4^e fois, et de MARC AURELE CESAR, Consul pour la 2^e fois, par ordre de PRASTINA MESSALINUS Légat Impérial et propréteur, la « VEXILLATIO » de la VI^e Légion « FERRATA » a construit cette route •

On sait que cette VI^e Légion dite FERRATA avait été appelée de Syrie, sans doute pour renforcer les troupes d'Afrique dans leur lutte contre des indigènes révoltés



Cliché Direction des Antiquités de l'Algérie

Départ de TIMGAD de la voie romaine menant à LAMBESE
Les deux courants de circulation sont nettement partagés
et l'on distingue à droite des traces d'ornières



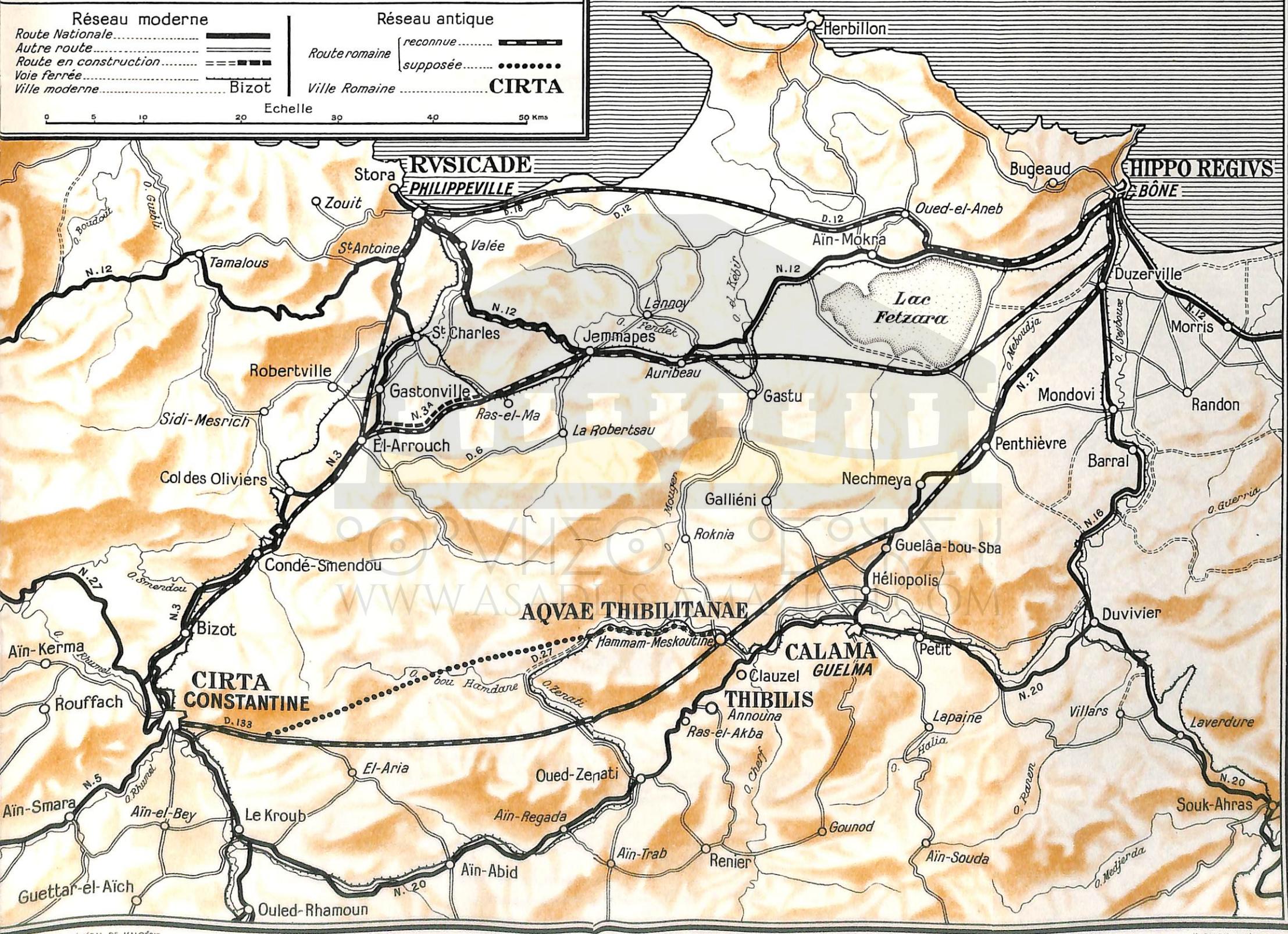
Cliché P. Satama

Route de Guelma à HIPHONE dans sa montée au col de Fedjoudj
Au 1^{er} plan la bordure en pierres de taille de la voie romaine
En haut du cliché une ligne blanche et un poteau télégraphique
indiquent le passage de la route nationale moderne

Tracés comparés des grandes voies de communication antiques et modernes entre CONSTANTINE & BÔNE

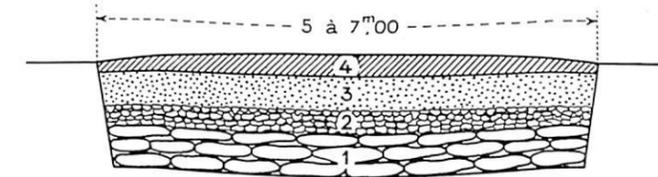
Réseau moderne		Réseau antique	
Route Nationale.....		Route romaine reconnue.....	
Autre route.....		Route romaine supposée.....	
Route en construction.....			
Voie ferrée.....			
Ville moderne.....		Ville Romaine.....	CIRTA

Echelle 0 5 10 20 30 40 50 Kms



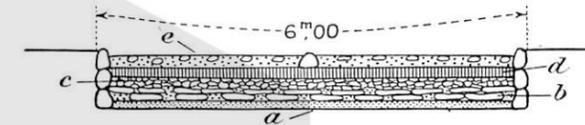
STRUCTURES COMPARÉES DE VOIES ANTIQUES ET MODERNES

PLANCHE V



VOIE ROMAINE DU TYPE THÉORIQUE

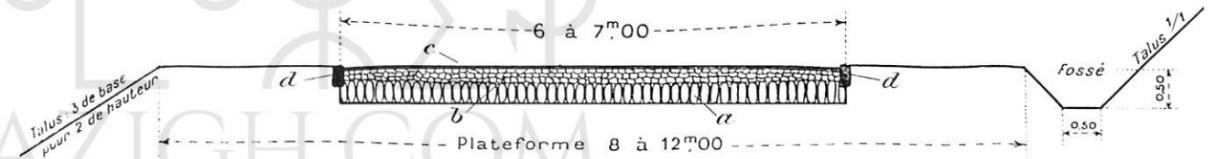
1 - STATUMEN ou radier de fondation.....	0,30 à 0,60
2 - RUDUS ou bétonnage de pierres concassées.....	0,25
3 - NUCLEUS ou bétonnage de matériaux fins.....	0,30 à 0,50
4 - SUMMUM DORSUM ou revêtement dallé ou bétonné.....	0,20 à 0,30
Épaisseur moyenne.....	
1,00 à 1,50	



COUPE DE LA VOIE ROMAINE
DU NORD DE L'AURÈS

d'après la description de PAYEN

a - Lit de sable.....	0,10
b - Assise de dalles liées au mortier.....	0,20
c - Bétonnage de pierres concassées.....	0,15
d - Bétonnage de gravier.....	0,15
e - Revêtement de ciment rustique avec pierres de renforcement.....	0,20
Épaisseur totale.....	
0,80	



PROFIL EN TRAVERS
D'UNE ROUTE NATIONALE MODERNE DE TYPE COURANT

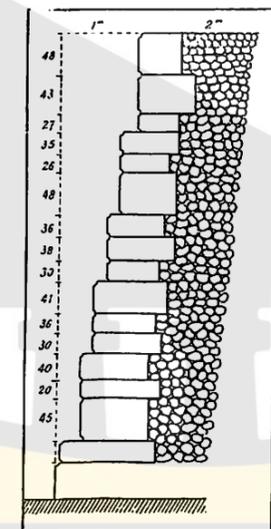
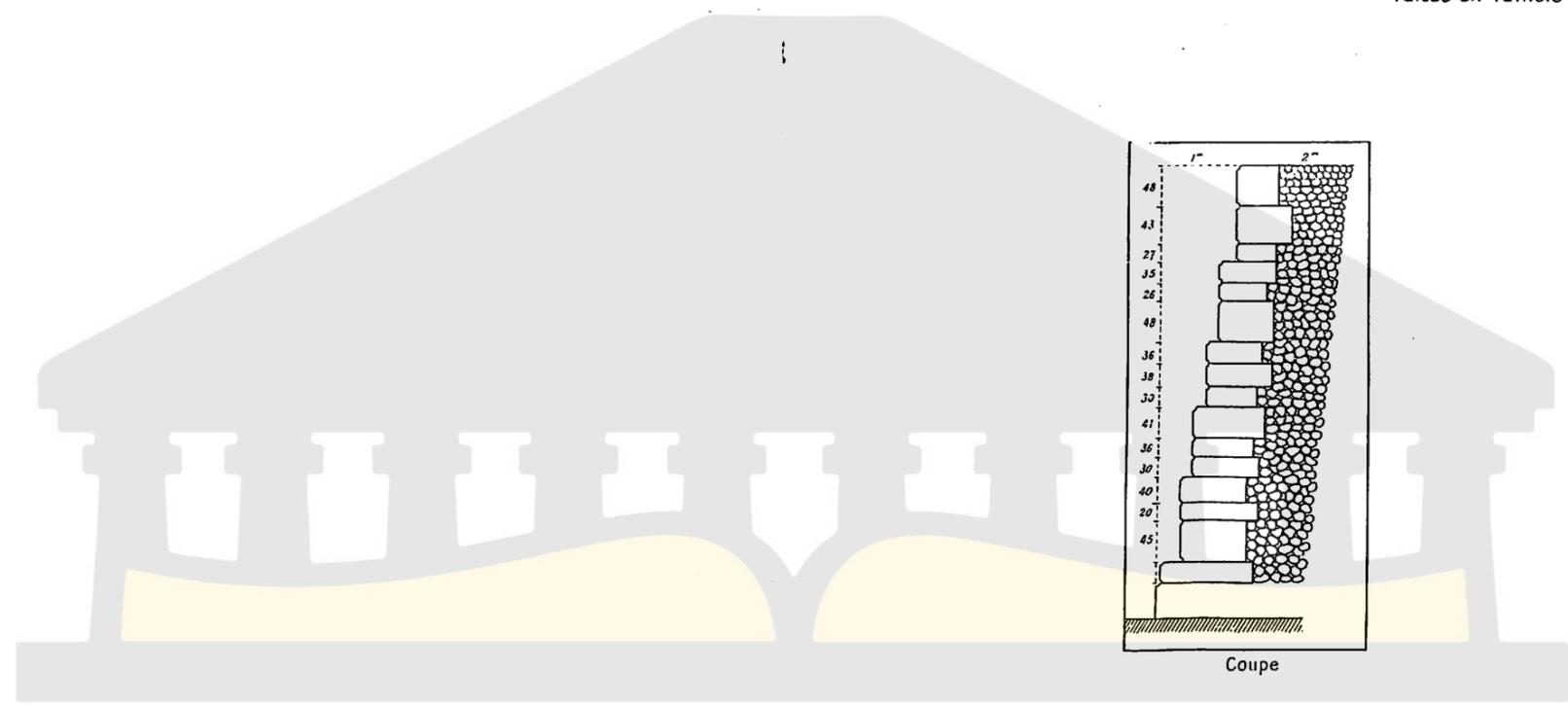
renseignements communiqués par la
DIRECTION DES TRAVAUX PUBLICS du
GOUVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE

a - Blocage de fondation.....	0,15 à 0,30
b - Pierres concassées formant couche de roulement.....	0,10 à 0,15
c - Revêtement bitumeux.....	0,015 à 0,03
d - Bordure de butée de la chaussée, en moellons.....	
Épaisseur totale, environ.....	
0,25 à 0,50	

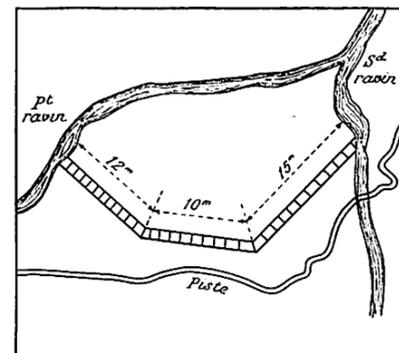
Mur de soutènement de la voie romaine de CARTHAGE à THÉVESTE aux abords d'AÏN YOUNÈS

Vue d'ensemble, coupe et plan

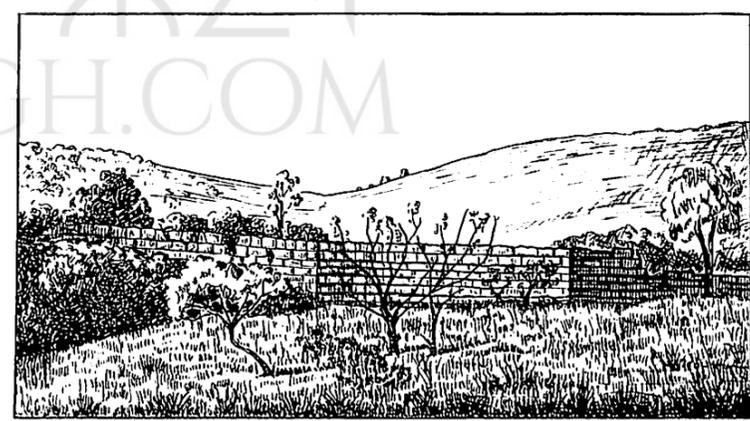
D'après CARTON
Découvertes épigraphiques et archéologiques
faites en Tunisie — Paris 1895



Coupe



Plan



Vue d'ensemble

GOVERNEMENT GÉNÉRAL DE L'ALGÉRIE
Service Cartographique

J. SALEM Cartographie
Al. 1949



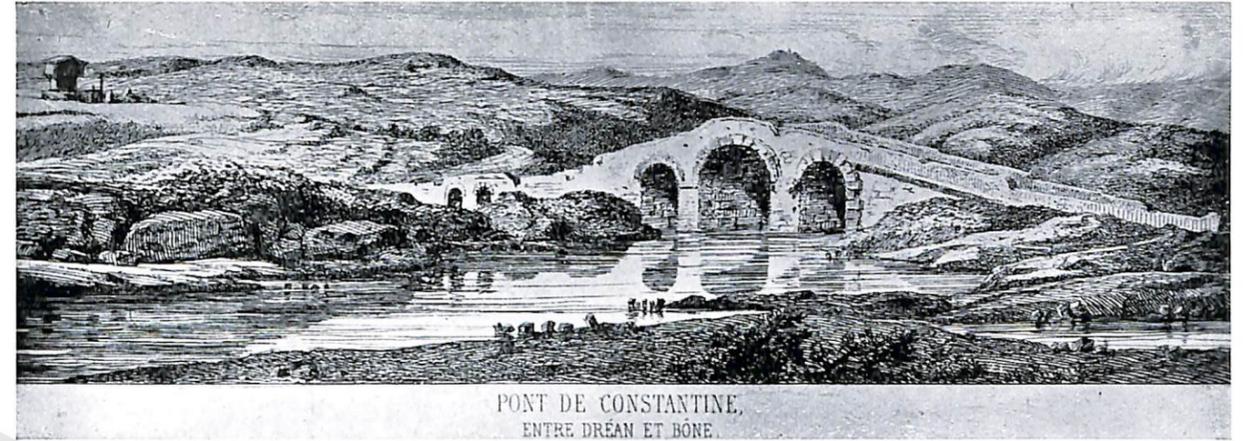
Cliché Musée Alaoui, Tunis
Pont romain de l'Oued Nebana, au Nord de KAIROUAN (Tunisie)



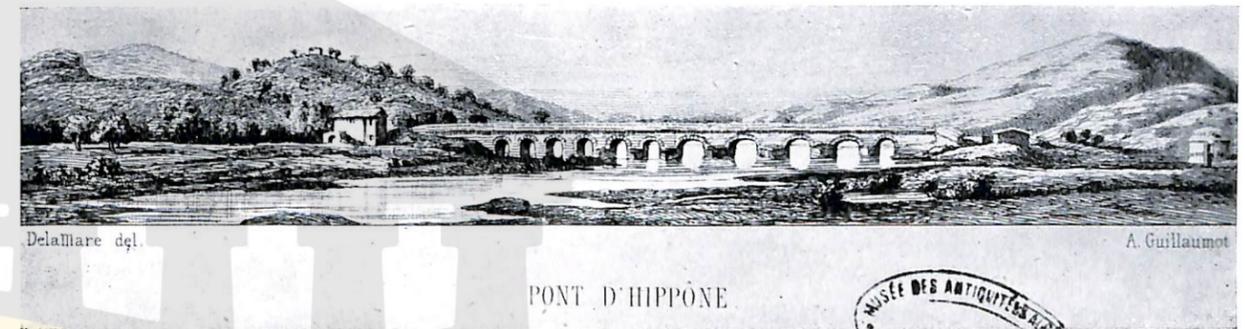
Cliché Musée Alaoui, Tunis
Le plus ancien pont daté de l'Afrique romaine construit sous TIBERE en 29-30, il traversait l'Oued Béja au Sud de la ville de VAGA (Béja, Tunisie)



Cliché Musée Alaoui, Tunis
Vestiges du pont établi par ordre de l'Empereur TRAJAN en 112 sur la Medjerda près de Chemtou (Tunisie)



Pont romain en dos d'âne sur l'Oued Meboudja à 9 km. au Sud de Bône, remplacé par un pont moderne en 1882

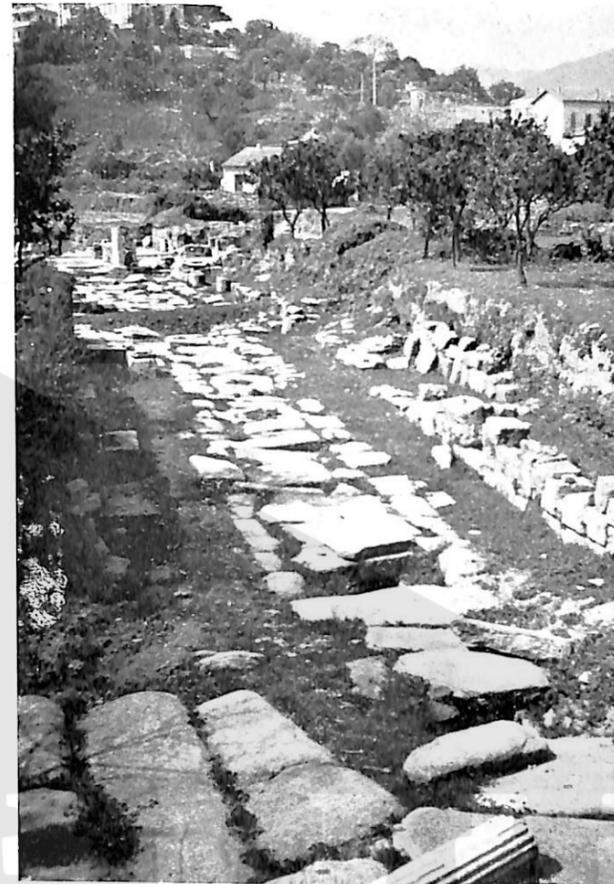


Ancien pont de l'Oued Boudjimaa à 1.500 m. au Sud-Ouest de Bône, très remanié aujourd'hui
Ces deux gravures sont extraites de l'album de planches dessinées de 1840 à 1845 par le Capitaine Delamare, membre de la commission d'exploration scientifique de l'Algérie



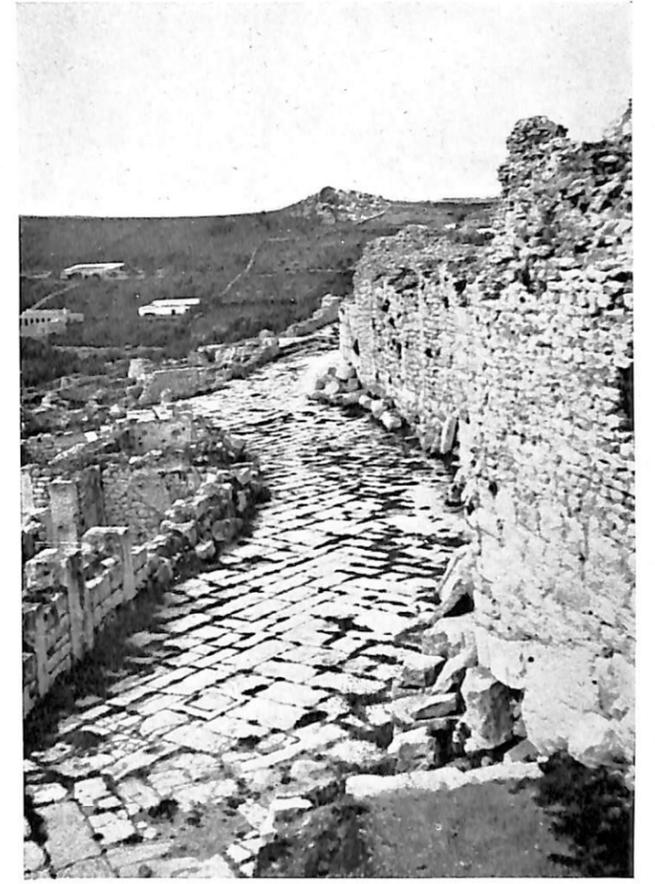
Cliché L. Leschi
Pile du pont romain d'OPPIDUM NOVUM (Duperré) sur le Chélif

WWW.ASADLIS-AMAZIGH.



Cliché P. Salama

Hippone - DECUMANUS menant au Forum du 1^{er} siècle



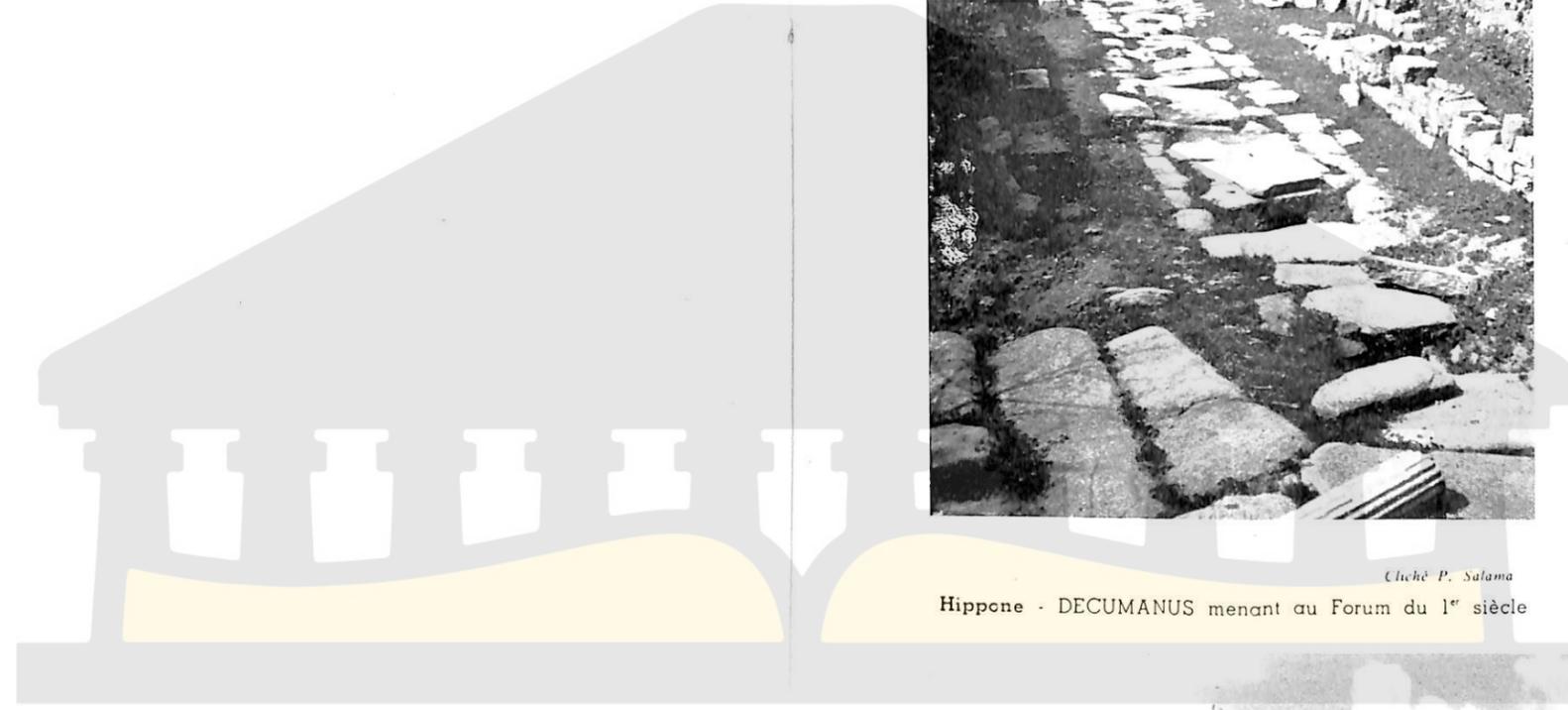
Cliché P. Salama

Dougga - Rue montant en lacets vers la ville haute

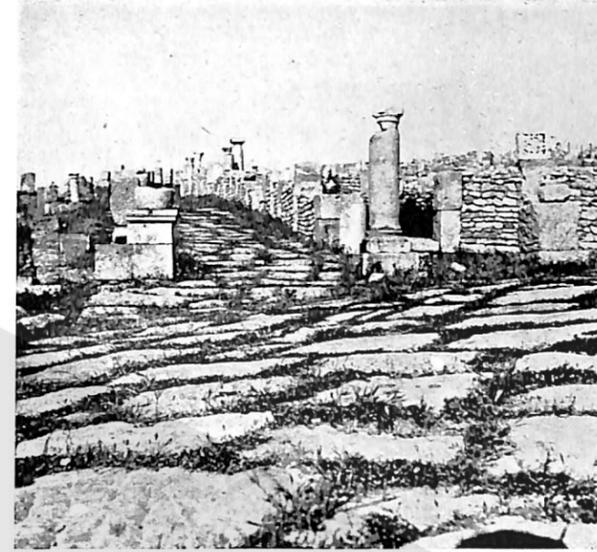


Cliché M. Legia

Timgad - Croisement d'un DECUMANUS et d'un CARDO



WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM



Cliché R. Dournon
Djemila - Voies du Quartier Sud (III-IV^e siècles)



Cliché R. Dournon
Djemila - Voies du Quartier Sud (III-IV^e siècles)



Cliché R. Dournon
Djemila - CARDO MAXIMUS de la ville du second siècle



Cliché R. Dournon
Timgad - Les ornieres du DECUMANUS MAXIMUS





Timgad - Travaux de surélévation de la voie menant à LAMBESE

Cliché L. Leschi



Maktar - Maison de basse époque installée sur la chaussée

Cliché P. Salama



Tipasa de Maurétanie - Dernier état du DECUMANUS MAXIMUS

Cliché J. Baradez

WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM

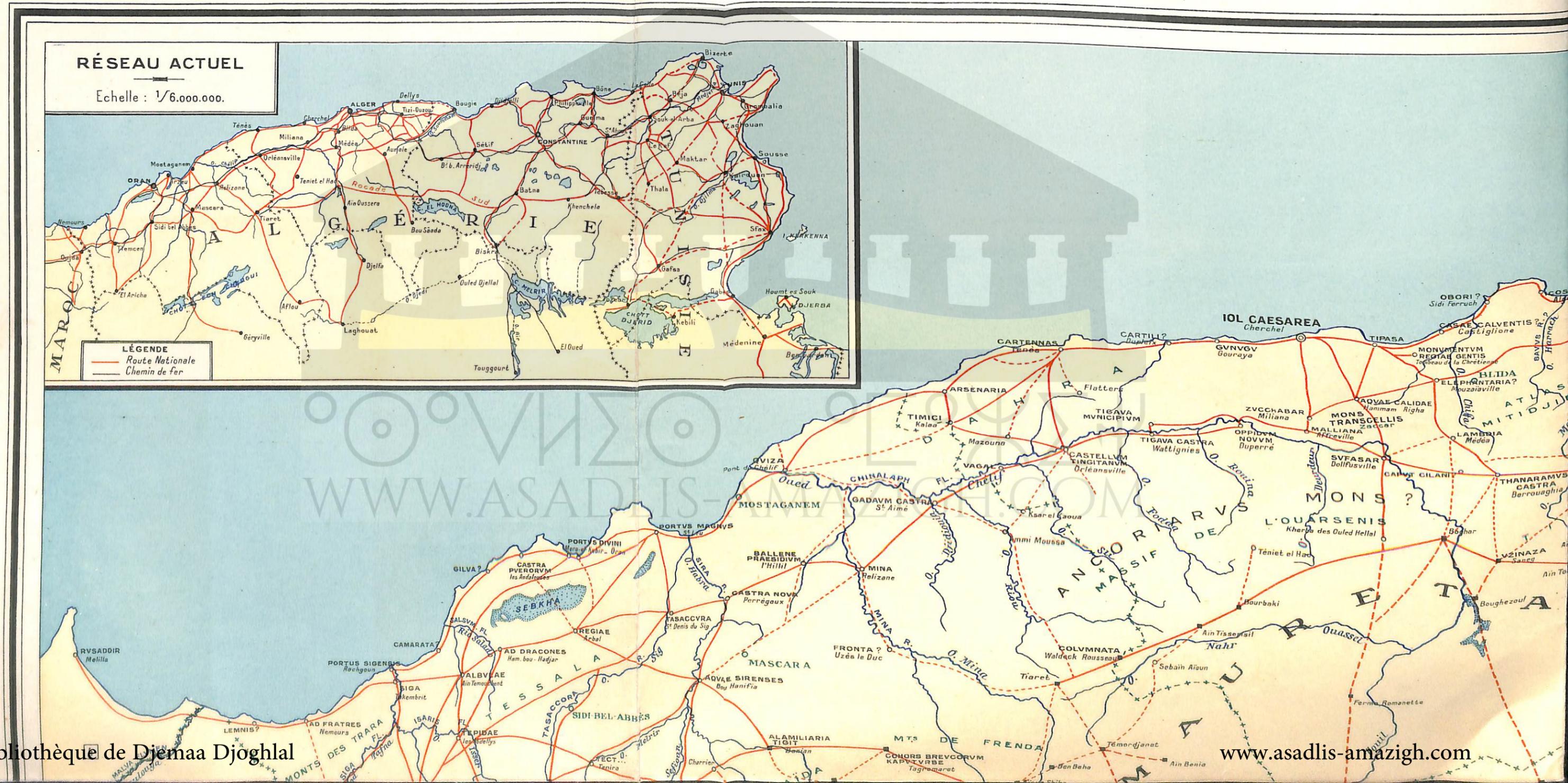


Cliché Direction des Antiquités de l'Algérie
Djemila - Quartier chrétien - Puits creusé au milieu d'une voie (la margelle est moderne)

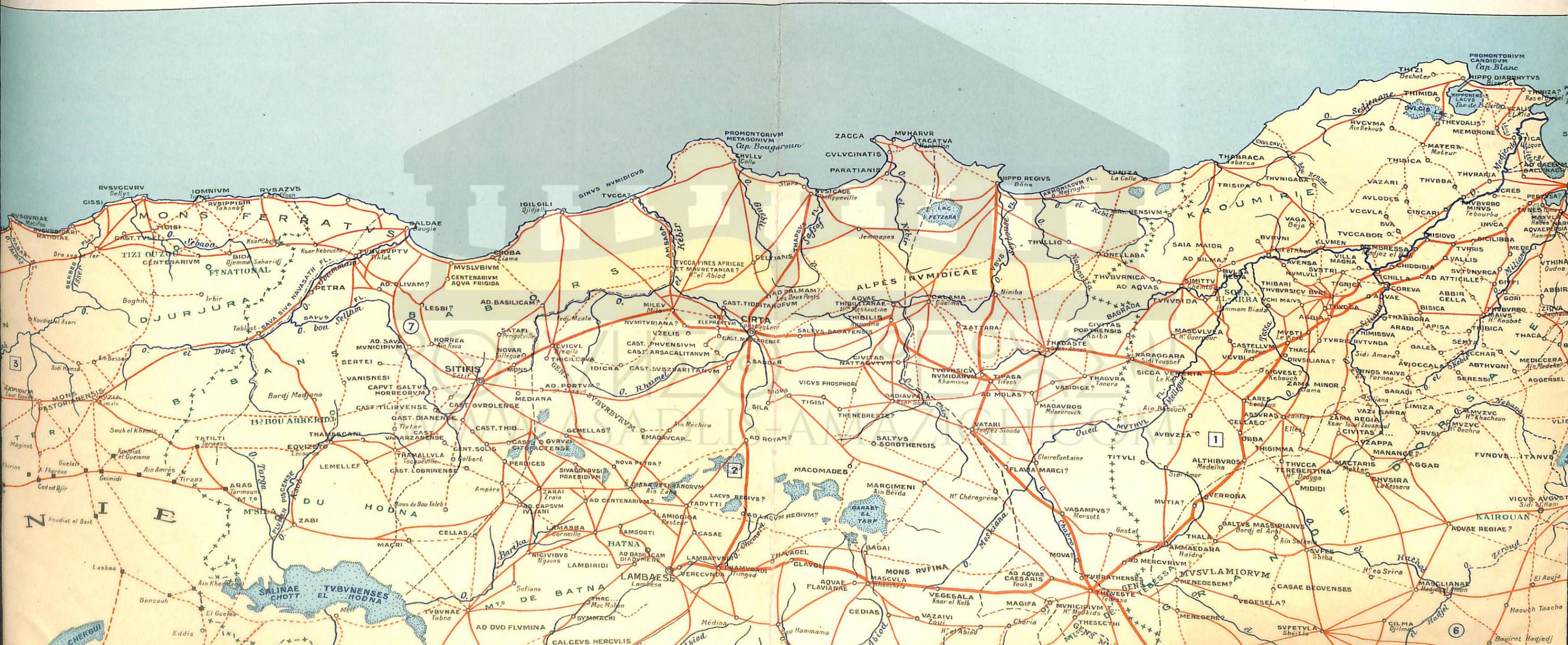


Cliché Direction des Antiquités de l'Algérie
Djemila - Quartier Est - Inscriptions religieuse, funéraire
et stèles à SATURNE ayant servi à daller une rue

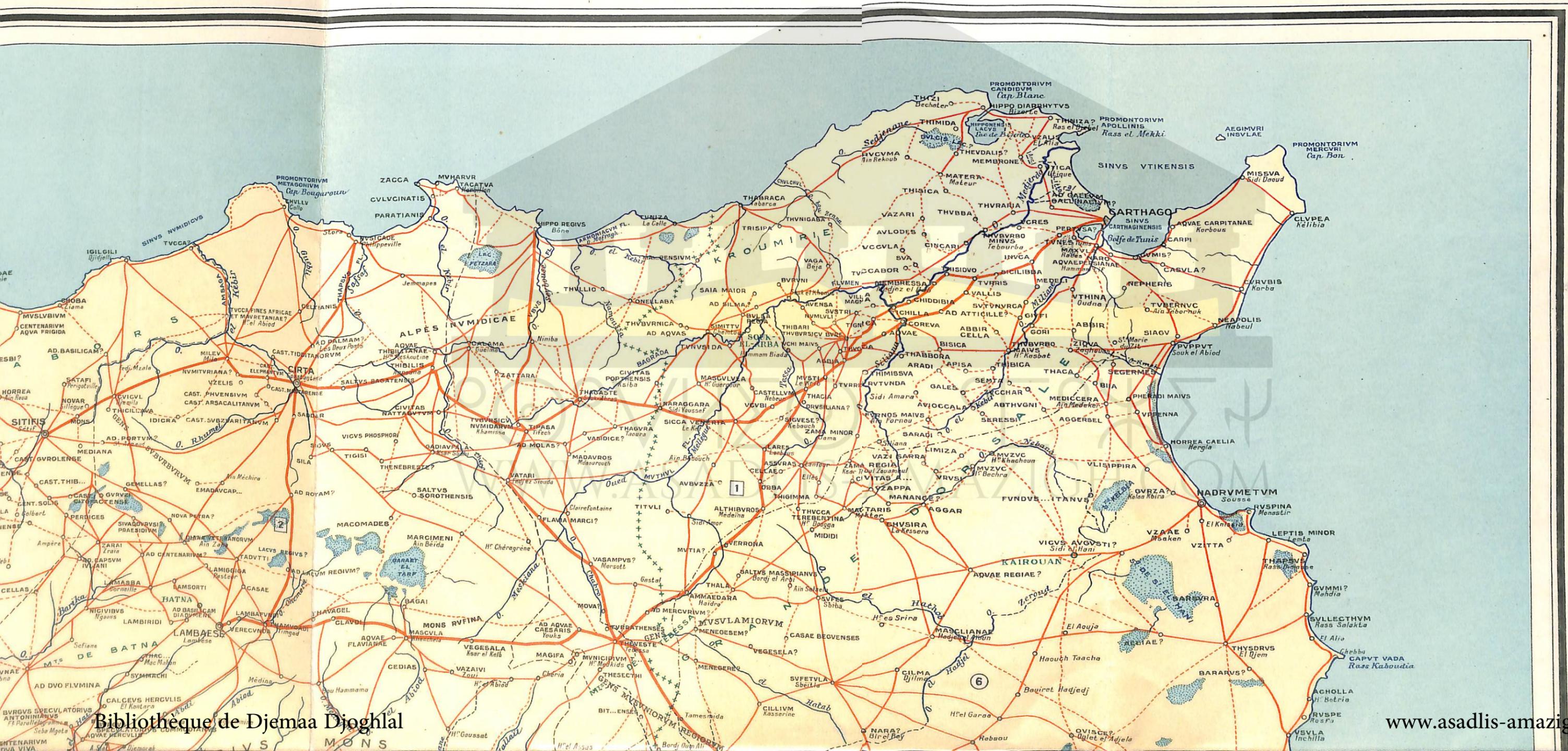
RÉSEAU ROUTI

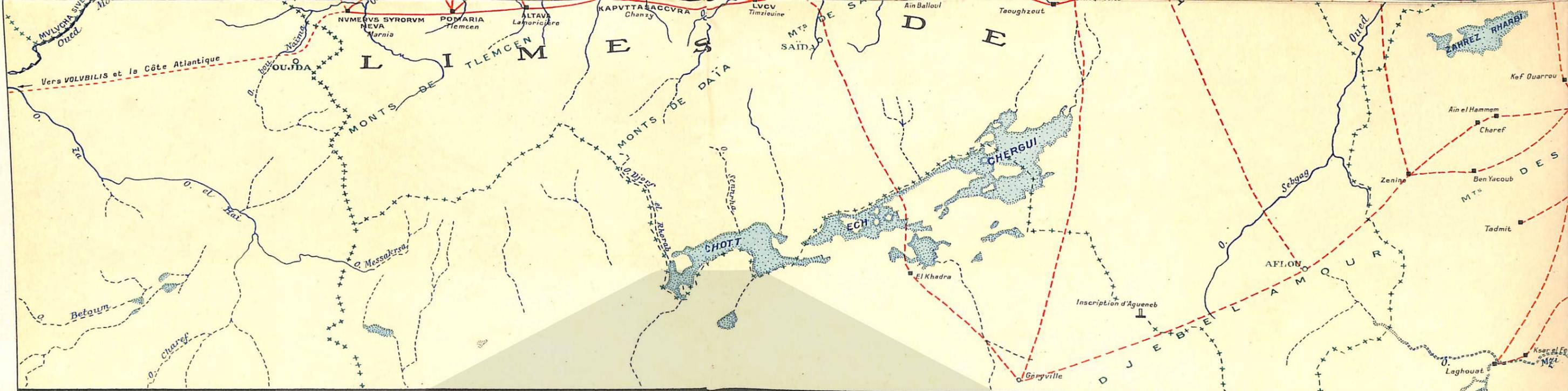


ER DE L'AFRIQUE ROMAINE



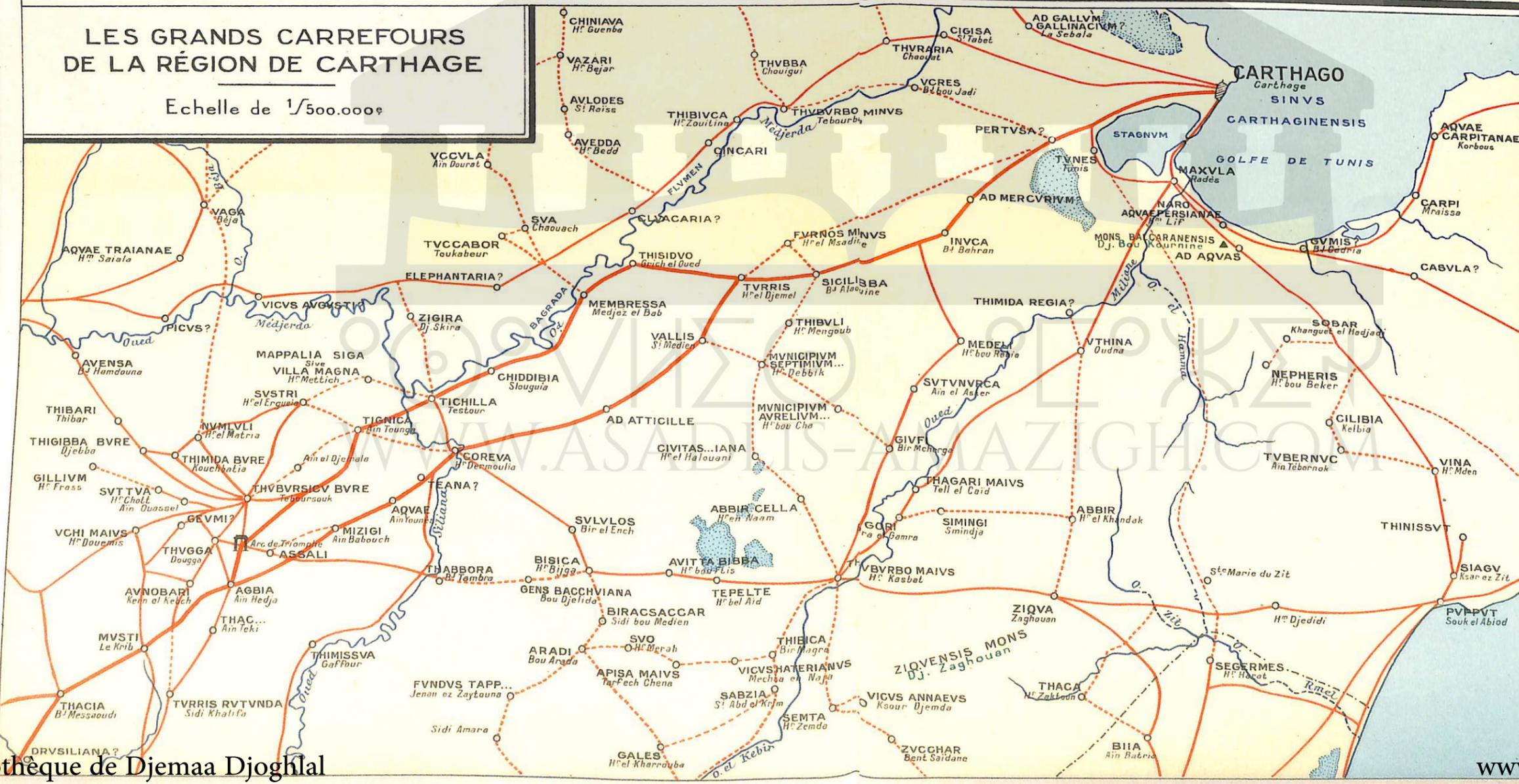
AFRIQUE ROMAINE



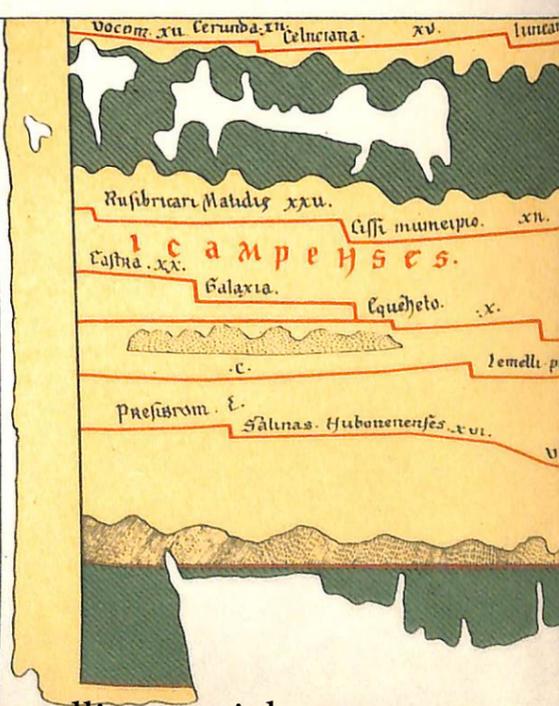


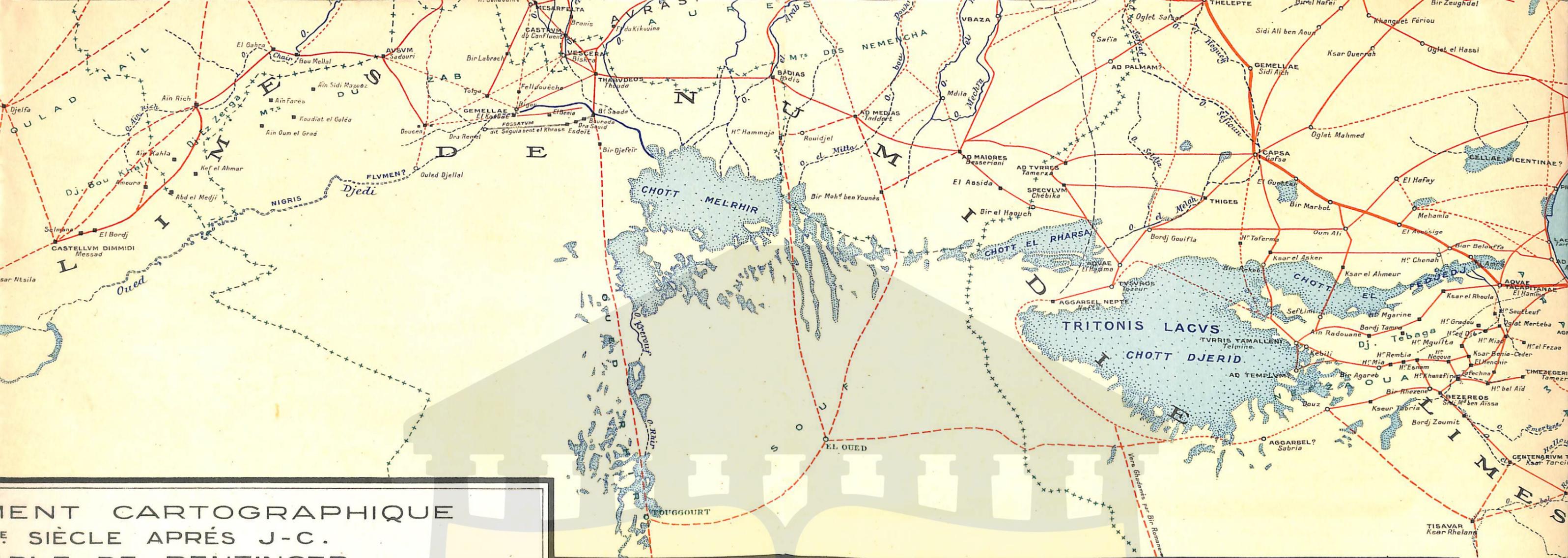
LES GRANDS CARREFOURS DE LA RÉGION DE CARTHAGE

Echelle de 1/500.000

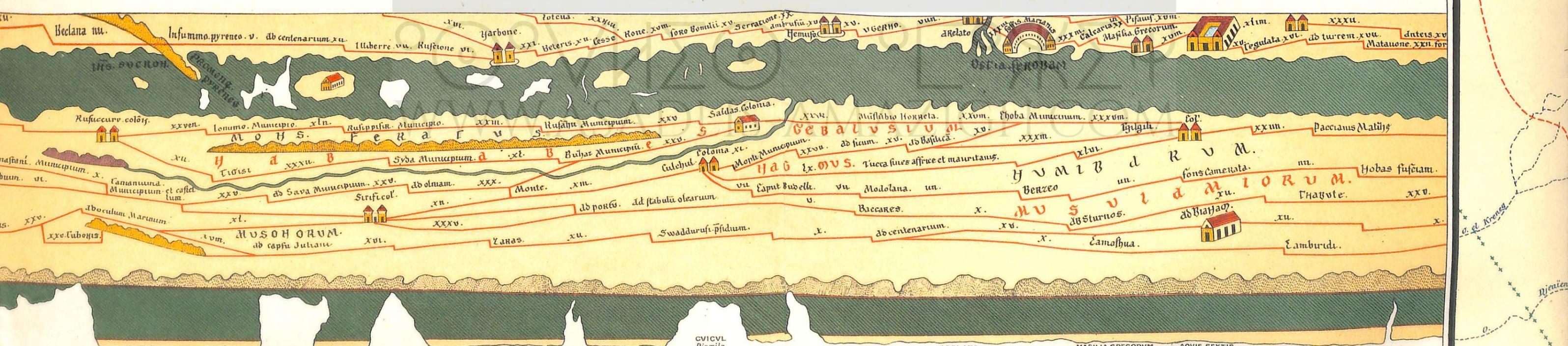


UN DOCUMENT DU I^{er} S^{èc} AP. J. C.





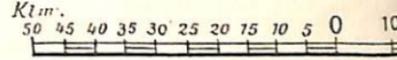
MENT CARTOGRAPHIQUE
 E SIÈCLE APRÈS J.-C.
 BLE DE PEUTINGER



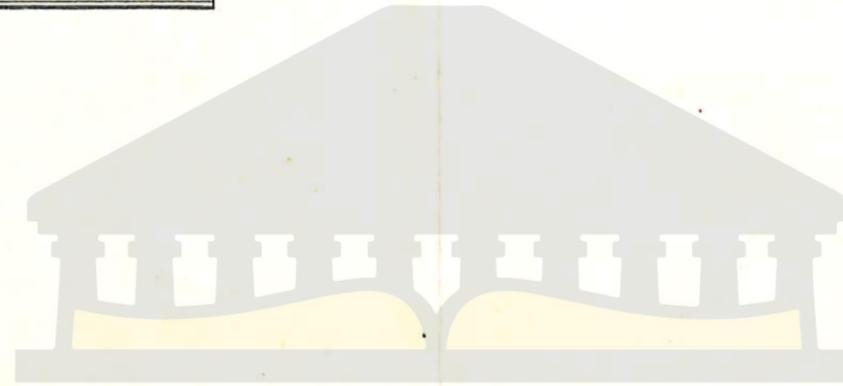
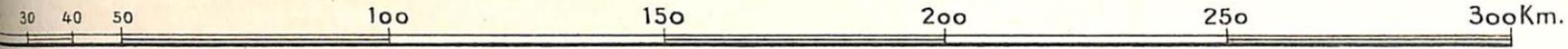


LÉGENDE

-  *Voie romaine reconnue*
-  *Voie romaine supposée*
-  *Piste probable au-delà de la route frontière*
- ICOSIVM** *Localité antique identifiée*
- Boghar* *Localité antique non identifiée*
- MASCARA** *Ville moderne*
-  *Capitale de Province*
-  *Autre localité romaine*
-  *Ouvrage militaire pour la défense des frontières*



Echelle 1:1.500.000^e



WWW.ASADLIS-AMAZIGH.COM

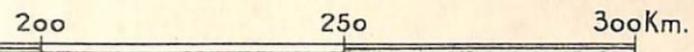
DIVISIONS PROVINCIALES ROMAINES

- Limites approximatives
- Au III^e Siècle { 1 PROCONSULAIRE
 - 2 NUMIDIE
 - 3 MAURETANIE CESARIENNE
 - 4 MAURETANIE TINGITANE

 - Au IV^e Siècle { 5 TRIPOLITAINE
 - (Subdivisions) { 6 BYZACENE
 - 7 MAURETANIE SITIFIENNE

LIMITES ADMINISTRATIVES MODERNES

- ++++++ Limite d'Etat
- + - + - + - Limite de Département



DIVISIONS PROVINCIALES ROMAINES

- Limites approximatives
- Au III^e Siècle { 1 PROCONSULAIRE
 - 2 NUMIDIE
 - 3 MAURETANIE CESARIENNE
 - 4 MAURETANIE TINGITANE

 - Au IV^e Siècle { 5 TRIPOLITAINE
 - (Subdivisions) 6 BYZACENE
 - 7 MAURETANIE SITIFIENNE

LIMITES ADMINISTRATIVES MODERNES

- ++++++ Limite d'Etat
- +--+--+ Limite de Département

