

Casa de Velázquez

Pyrénées romaines | Christian Rico

3 / Les routes transpyrénéennes : le trait d'union



p. 197-221

Texte intégral

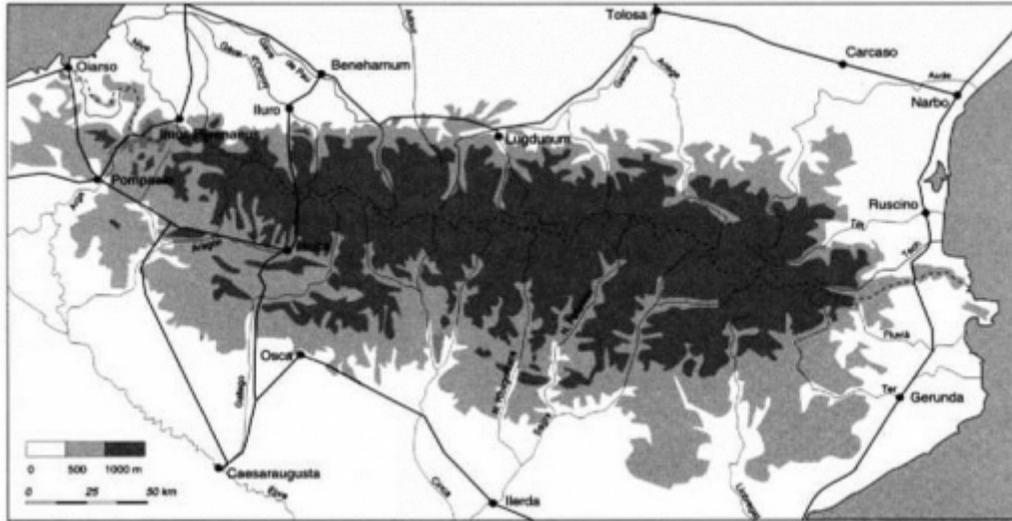
- 1 Avec la conquête, et plus encore avec l'organisation provinciale, les Pyrénées, devenues désormais une simple limite administrative, étaient quasiment une abstraction dans le vaste empire que Rome s'était bâti. Bien sûr, l'obstacle géographique subsistait ; ce fut alors le rôle des routes de le surmonter.
- 2 Il n'est pas besoin d'insister sur le fait que les voies furent un des ciments essentiels du monde romain parce qu'elles permirent à Rome de maintenir la cohésion de son empire ; surveillance des provinces, maintien de l'ordre, exploitation et romanisation des territoires conquis furent des tâches dans lesquelles les routes furent toujours sollicitées. Celles qui franchissaient les Pyrénées n'eurent de ce fait que plus de signification. Se développant sur près de 450 km de longueur, les Pyrénées constituent un lieu de passage obligé vers la péninsule Ibérique ; Rome ne l'ignora pas mais mit un certain temps avant d'apprécier totalement la valeur d'une liaison routière avec ses provinces hispaniques. Jusqu'au début de l'Empire, les relations avec l'Espagne restèrent, en grande partie, tributaires d'une seule route construite sur un tracé plus ancien à la fin des années 120 : la *Via Domitia*. La situation se modifia à partir du moment où l'ensemble des Gaules et de l'Espagne fut entièrement soumis à l'autorité romaine. Il devenait alors nécessaire de diversifier les routes à travers le massif afin de permettre le désenclavement des territoires hispaniques, barrés du reste de l'Empire par les Pyrénées ; si elles étaient loin d'être infranchissables, elles n'en représentaient pas moins en effet un obstacle sérieux au bon fonctionnement des communications de l'Empire.

Les textes

- 3 De toutes les sources antiques qui décrivent le réseau routier du monde romain, l'*Itinéraire d'Antonin* constitue, pour ce qui nous concerne, un document de première importance. Trois voies franchissant les Pyrénées sont répertoriées dans ce recueil d'itinéraires rédigé à la fin du III^e siècle. La plus occidentale est celle qui, par les Ports de Cize et *Pompaelo*, s'insérait dans un réseau de voies reliant *Burdigala* à *Asturica Augusta*. La deuxième voie, située à l'est de celle-ci, mettait en communication directe l'Aquitaine avec *Caesaraugusta* par les ports les plus accessibles des Pyrénées centrales. La dernière enfin, célèbre entre toutes, est la *Via Augusta* qui franchit les Pyrénées à leur extrémité orientale, à laquelle font référence d'autres itinéraires antiques : les quatre gobelets gaditains de Vicarello, qui décrivent la totalité du trajet entre Rome et *Gades*¹, et la *Table de Peutinger*, dont il manque malheureusement la section correspondant à la péninsule Ibérique. Le document conservé ne concerne en effet que le tronçon entre les Pyrénées et la *statio d'Aquae Voconae* (Caldes de Malavella). Moins utile pour nous, la *Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne (fin du VII^e siècle) ne fait que confirmer l'existence de ces trois axes transpyrénéens.
- 4 Pour d'autres régions du monde romain, la littérature gréco-romaine permet souvent de compléter les données des itinéraires antiques ; elle se révèle en revanche de peu d'utilité pour la connaissance des voies pyrénéennes. On rappellera, pour mémoire, le passage quelque peu discuté de Polybe sur l'aménagement et le bornage d'une voie conduisant de *Carthago Nova* au Rhône ; c'est sans doute cette même voie, dont le tracé fut depuis lors rectifié, que Strabon décrivait entre les Pyrénées et *Obulco*². C'est également au trajet dans les Pyrénées de la *Via Augusta* que faisait allusion Paulin de Nole dans une lettre adressée à son ami Sulpice Sévère³. Mais d'une manière générale, les géographes anciens, qui traitaient les provinces gallo-romaines et hispaniques indépendamment les unes des autres, n'ont accordé en toute logique aucune place au franchissement des Pyrénées. Dans un registre différent, les chroniques de la conquête romaine et des

guerres civiles restent d'une portée limitée ; les incessants mouvements de troupes entre Gaule et péninsule Ibérique dont elles font état restent le plus souvent difficiles à reporter sur une carte. On rappellera que, dans la plupart des cas, ces déplacements concernent la route des Pyrénées orientales.

- 5 La documentation sur les routes transpyrénéennes n'est donc guère variée. L'épigraphie et la recherche de terrain permettent de préciser la connaissance des trois voies décrites par les différents guides routiers antiques ; elles n'apportent, d'un autre côté, aucune donnée complémentaire permettant de conclure à l'existence d'autres grands axes transpyrénéens d'importance égale aux premiers. L'historiographie par contre met généralement l'accent sur un réseau routier de grande densité entre les Gaules et la Tarraconaise. Elle se base le plus souvent sur le fait qu'hier comme aujourd'hui les Pyrénées n'ont jamais empêché le passage d'un versant à l'autre, s'appuyant en particulier sur des documents d'époque médiévale ou moderne, qui montrent que l'homme mit très souvent à profit les multiples passages d'un versant à l'autre qu'offrent les Pyrénées sur toute leur étendue⁴. Si la situation ne devait pas être sensiblement différente dans l'Antiquité, on fera toutefois la distinction entre deux types de routes transpyrénéennes : celles qui furent aménagées et régulièrement entretenues par les Romains tout au long de l'Empire sont peu nombreuses ; il s'agit des trois grandes voies décrites par l'*Itinéraire d'Antonin* (carte 6). Elles étaient doublées par une multitude d'itinéraires d'importance sans doute très inégale qui n'eurent qu'un rôle très secondaire dans le cadre des relations inter-provinciales. Les premières en revanche apparaissent à bien des égards comme des voies « officielles » de l'Empire⁵ ; raccordées au réseau routier de chaque piémont, leur finalité première fut bien d'ouvrir les provinces hispaniques sur le reste de l'Empire, et en premier lieu sur la Narbonnaise et l'Aquitaine limitrophes.



Carte 6. Essai de représentation du réseau routier nord et sud-pyrénéen d'après les itinéraires routiers antiques

- 6 Ce sont ces voies-là qui nous intéressent plus particulièrement ici. Elles sont parmi les marques les plus caractéristiques et les plus durables que l'administration romaine ait laissées dans le paysage pyrénéen.

Une route stratégique : *Via Domitia-Via Augusta*

- 7 Ces deux noms, reçus à des époques différentes, font référence à un seul et même itinéraire : la voie *Ab Gades usque Roma* décrite étape par étape par les gobelets de Vicarello et représentée sur la *Table de Peutinger*, dans l'*Itinéraire d'Antonin*, elle est intégrée à deux itinéraires qui se séparent à *Tarraco* : le premier décrit le chemin *De Italia in Hispanias ad Legionem VII Geminam* qui remontait la vallée de l'Èbre, le deuxième concerne le trajet de *Arelate* à *Castulo*. De Narbonne à la station de *Iuncaria*, localisée dans les environs de Figueras, les guides routiers antiques, à l'exception de la première variante de l'*Itinéraire d'Antonin*⁶, décrivent un parcours totalisant, après

quelques rectifications nécessaires de distances, 81 milles. Ils se complètent par ailleurs sur le nombre et les noms des stations qui jalonnaient la voie antique. Ce sont, à partir de *Narbo* : *Ad Vicesimum*, *Salsulae*, *Combusta*, *Ruscino*, *Illiberris/Stabulum*, *Centuriones*, *Summus Pyrenaeus*, *Deciana* et *Iuncaria*, ces deux dernières étapes se trouvant en Tarraconaise⁷.

Recherches sur la voie des Pyrénées orientales

- 8 Malgré la précision des guides routiers antiques, les historiens de la *Via Domitia/Via Augusta* sont longtemps restés partagés sur le tracé exact de la voie romaine dans les Pyrénées. De fait, l'identification de la route antique fut souvent liée à celle des trophées de Pompée. La recherche du monument pré céda avant l'heure toutefois celle de la voie : déterminer l'emplacement exact du trophée pompéien fut en effet, entre la fin du XV^e siècle et le XVIII^e siècle, une réelle préoccupation tant chez les Français que chez leurs voisins Espagnols, opposés régulièrement sur les questions frontalières⁸ ; le trophée ne marquait-il pas, selon Strabon, la limite entre les anciennes provinces romaines de Gaule et d'Espagne ? La découverte en 1983 des restes d'un important monument d'époque romaine au col de Panissars et son identification donnée aujourd'hui comme certaine avec les trophées de Pompée⁹ permettent de clore définitivement le débat tant sur la localisation du monument antique que sur le parcours pyrénéen de la voie domitienne.
- 9 Jusqu'alors, deux thèses antagonistes étaient régulièrement défendues sur des bases plus ou moins solides, mais toujours avec beaucoup de conviction. Celle d'une voie côtière franchissant la ligne de crête par le col des Balitres (Cerbère) eut un grand succès au siècle dernier tant chez les érudits français que chez les savants espagnols¹⁰. Les uns et les autres s'appuyaient sur un passage de Strabon qui plaçait de manière très imprécise le monument – qu'il n'avait d'ailleurs jamais vu de lui-même – en bordure de la voie à

l'extrémité du Mont Pyréné (3, 4, 9) ; cela les amenait tout naturellement à situer la voie antique au bord de la mer.

- 10 La thèse opposée d'une voie continentale utilisant la trouée du Perthus fut évoquée dès la fin du XVII^e siècle et était toujours soutenue au siècle dernier¹¹ ; elle fut défendue avec force au début du siècle par J. Freixe, qui identifiait le *Summus Pyrenaeus* des itinéraires au col du Perthus¹². Si à ce moment-là encore, les trophées de Pompée n'avaient pas encore été formellement repérés, Freixe pouvait étayer son argumentation sur des données qui manquaient à la première thèse : celles que fournissaient les vestiges archéologiques mis au jour au passage du Perthus ou repérés sur le parcours de la voie entre Le Boulou et la frontière¹³.
- 11 La thèse de la voie côtière ne fut toutefois pas abandonnée. Il y a une vingtaine d'année en effet, G. Barruol, qui ne disposait pourtant pas de données de terrain supplémentaires, proposait une nouvelle hypothèse qui conciliait en fait les deux positions jusque-là défendues¹⁴. Il fut suivi plus récemment dans son opinion par deux archéologues catalans, J. M. Nolla et J. Casas¹⁵. Les trois chercheurs identifiaient ainsi deux voies qui auraient été aménagées dans les Albères à des époques différentes. La première était bien évidemment la *Via Domitia* qui, à partir de *Ad Stabulum*, rejoignait les agglomérations côtières de Port-Vendres et de Collioure. De là, elle montait non plus au col des Salitres et Cerbère, comme le voulaient les érudits du siècle dernier, mais à celui de Banyuls, d'où elle descendait directement sur la station de *Iuncaria*. La deuxième voie correspondait à la route que les itinéraires antiques décrivent ; elle reliait *Iuncaria* à *Stabulum* en « ligne droite » par le Perthus et avait été construite à l'époque d'Auguste¹⁶.
- 12 L'hypothèse est habile dans la mesure où elle essaie de concilier les données des itinéraires qui, faut-il le rappeler, ne mentionnent aucune agglomération côtière sur le trajet de la voie romaine, les données archéologiques de la zone du Perthus et de la vallée

de la Rom, le passage enfin de Strabon sur la situation des trophées de Pompée à l'extrémité des Pyrénées, qui reste pourtant trop imprécis pour avoir une valeur réelle¹⁷. L'interprétation de l'ensemble de ces sources ne pouvait conduire qu'à admettre l'existence de deux voies, l'une ayant un développement en partie côtier, l'autre un tracé continental. Mais cette thèse reste peu satisfaisante. Surtout, s'y opposent l'absence de toute donnée archéologique sur le passage d'une – improbable – voie romaine, au sens propre du terme, par le col de Banyuls, et les recherches effectuées ces dix dernières années sur les cols voisins de Panissars et du Perthus.

- 13 La route en provenance *d'Illiberris* aborde les Pyrénées à Saint-Martin-de-Fenollars, emplacement supposé de la station de *Centuriones/Centenarium*. J. Freixe signalait en effet au début du siècle des « structures antiques » sur un petit plateau dominant légèrement la voie dans les environs de la chapelle de Saint-Martin¹⁸. Passé Fenollars, la voie emprunte la vallée de la Rom qui ne présente qu'une petite difficulté, le défilé des écluses, protégé par un ensemble de fortifications du Bas Empire sur lesquelles on reviendra. À près de deux km en amont, la route se dédouble au lieu-dit « Prat Massot » ; une première branche de la voie antique poursuit la remontée de la vallée de la Rom vers le col du Perthus (271 m). La deuxième se dirige par le ravin de la Freixe, petit affluent de la Rom, vers le col de Panissars à 330 m d'altitude ; ce col est distant de 1,250 km de celui du Perthus dont il est séparé par la colline de Bellegarde¹⁹. Passé la frontière, les deux voies se raccordent sans doute un peu avant la station de *Deciana* que l'on replace traditionnellement, mais de manière imprécise, dans les environs de la localité actuelle de La Junquera²⁰.
- 14 La structure de la voie antique, et celle plus particulièrement de la branche de la Freixe, a pu être précisée par les recherches systématiques entreprises depuis 1986²¹. Elle est en moyenne large de 3,50 m, sauf au passage du col de Panissars où elle atteint 5 m ; aménagée à flanc de pente ou au bord même de la rivière, sa construction entraîna

d'importants travaux de terrassement ou de soutènement. À certains endroits, la pose de remblais en libage fut nécessaire pour franchir les ravins. La voie surmontait les passages les plus délicats par des tabliers de bois installés soit à même le rocher qui avait été préalablement aménagé, soit sur des piles maçonnées.

- 15 Les deux branches de la voie ne sont pas d'égale distance ; le trajet par la vallée de la Rom est plus court mais présente en revanche un parcours plus sinueux et encaissé que celui qui emprunte le vallon de la Freixe. Ce fut sans doute là la raison pour laquelle on préféra à la fin du II^e siècle ce dernier tracé.

La défense de la voie au Bas Empire

- 16 Le caractère militaire de la voie que fit construire Cn. Domitius en 118 n'est plus à démontrer ; Rome disposait enfin de la seule véritable route qui la reliait à la péninsule Ibérique, elle devait donc être rapide et surmonter l'obstacle pyrénéen de la meilleure façon. Domitius ne fit toutefois pas construire de route là où il n'en existait pas, utilisa au contraire les vieux itinéraires indigènes et, ainsi que nous l'avons proposé, la première voie aménagée du temps de Polybe. Celle-ci empruntait déjà la vallée de la Rom et le col du Perthus qui représentaient le plus court chemin vers la péninsule ; mais elle se prêtait moins facilement au passage de la nouvelle route. Un nouveau tracé fut alors choisi par la vallée de la Freixe et le col de Panissars, qui offraient également un accès direct et moins exposé sur l'Espagne que l'ancien. Pompée fit construire à Panissars les trophées commémorant ses victoires sur la Gaule et l'Espagne révoltées²² ; cela confirme que, à ce moment, la branche de la Freixe était bien la route normale vers l'Espagne. Les trophées, monument destiné avant tout à glorifier le général romain, n'aurait certainement pas été érigé à cet endroit précis s'il ne pouvait pas être regardé par le plus grand nombre²³. L'ensemble du mobilier retrouvé sur le site même des trophées, ou à proximité, atteste ainsi la fréquentation du secteur au moins dès la fin de la République et pendant toute la

- durée de l'Empire ; elle est exclusivement liée à l'utilisation de la route et confirmée, pour le Bas Empire, par la découverte d'un fragment de milliaire attribué à Constantin²⁴.
- 17 L'ouverture d'un nouveau tracé n'entraîna pas cependant l'abandon immédiat et définitif du passage du Perthus, dont l'occupation est attestée au moins dès le III^e siècle av. n. è. ; les découvertes anciennes et récentes, effectuées sur plusieurs sites concentrés autour du col²⁵, montrent que la région continua à être très fréquentée pendant toute la durée de l'époque républicaine. En revanche, l'absence de céramiques sigillées et d'amphores Dr 2-4 et Pascual 1 semblerait prouver que la nouvelle voie supplanta totalement la route du Perthus dans les dernières décennies du I^{er} siècle avant notre ère.
- 18 L'importance de la voie romaine des Albères ne se mesure pas seulement aux importants travaux que sa construction avait rendu nécessaires. Enjeu stratégique lors des deux guerres civiles, elle fut aussi, d'une certaine manière, au centre des luttes pour le pouvoir que se livrèrent Magnence et Constance II au milieu du IV^e siècle. Ce dernier, en parvenant à contrôler la route des Pyrénées, put ainsi couper la retraite de l'Espagne à son rival²⁶.
- 19 À une époque tardive, que G. Castellvi propose de mettre en relation avec cet épisode²⁷, le défilé de la Rom à l'Écluse fut protégé par un système de fortifications qui dut être particulièrement efficace. Deux forts dominant ainsi l'entrée des gorges dans lesquelles s'engage la voie, taillée ici dans le rocher ; le plus important des deux, situé sur la rive gauche, porte le nom de « Castell dels Moros » dans la tradition locale. Il couvre un périmètre de près d'un hectare que ferment au nord et à l'ouest deux puissantes courtines complétées par quatre tours de plan carré. Il fait face à un deuxième fort, implanté est/ouest sur un éperon dominant les gorges à la Cluse Haute. Plus petites, les courtines sont, comme de l'autre côté, dans un très bon état de conservation.
- 20 L'aménagement le plus remarquable concernait la voie elle-même (fig. 2). Il n'en subsiste actuellement que deux puissants murs, conservés sur une dizaine de mètres de

longueur et sur près de 3,50 m de hauteur ; les observations qui y ont été effectuées permettent de restituer un porche à étage qui pouvait être fermé, côté nord, par une porte à deux battants. La fonction de cette construction était sans doute à l'origine de contrôler le passage, voire de l'interdire au besoin. R. Grau y avait vu, en revanche, les restes du bureau de la *XL Galliarum* où était prélevée la taxe sur les marchandises qui transitaient par cette route. Dans son hypothèse, le fort de la Cluse Haute servait de casernement au détachement chargé d'assister les agents du *portorium*²⁸.

- 21 Le porche et le fort de la rive gauche semblent toutefois avoir été édifiés à la même époque, ce que se refusait à admettre R. Grau ; mais les similitudes observées dans les techniques de construction des deux ensembles et l'utilisation de blocs de grand appareil, provenant vraisemblablement du site de Panissars²⁹, ne laissent guère de doutes à ce sujet. Les deux constructions avaient été conçues dans un même but, la défense de la voie³⁰ ; les tessons de sigillée paléochrétienne, datables de la deuxième moitié du IV^e siècle, que R. Grau avait trouvés lors de sondages pratiqués dans les années 70 dans l'enceinte du « Castell dels Moros »³¹, attestent le caractère tardif de cet ensemble de fortifications ; il n'est pas possible pour l'heure d'y rattacher le fort de la Cluse Haute.
- 22 Quoi qu'il en soit, la fortification du défilé de l'Écluse au Bas Empire montre bien que la vieille voie républicaine n'avait pas perdu son caractère stratégique et restait l'axe routier principal entre l'Italie et la péninsule Ibérique³².

***Ab Caesaraugusta Beneharno* : une voie romaine dans les Pyrénées centrales**

- 23 Grandes et massives, les Pyrénées centrales ne constituent pas vraiment le lieu de passage idéal entre la France et l'Espagne. Les trajets sont longs, la progression ralentie par de fréquents défilés et gorges, souvent profonds et encaissés, voire par de véritables

canyons, qui découpent la plus grande partie des vallées de ce secteur des Pyrénées. Les cols, dont l'accès n'est pas toujours commode en raison de fortes dénivellations, ne descendent que rarement au-dessous des 2 000 m d'altitude. Ajoutons à tout cela la solitude qui pouvait s'emparer du voyageur dans ces régions pour la plupart peu peuplées et restées longtemps inhospitalières, et on conclura que la traversée des Pyrénées centrales ne devait avoir rien de très engageant, tout particulièrement aux périodes anciennes.

- 24 Elles ne furent jamais pourtant une barrière. À toute époque, les ports centraux furent fréquentés, dans un sens comme dans l'autre, tant par les populations locales que par de simples voyageurs, voire par des armées entières³³. La situation ne devait pas être radicalement différente dans l'Antiquité. Mais une seule route romaine y est bien attestée : celle qui reliait *Caesaraugusta* à *Beneharnum* en Aquitaine. On ne la connaît que par une description de l'*Itinéraire d'Antonin*.

Un tracé encore mal connu

- 25 Jusqu'à une date assez récente, l'ensemble des historiens de l'Antiquité³⁴ s'est contenté d'identifier la voie de l'*Itinéraire* à la route médiévale du Somport, rendue célèbre dès le XI^e siècle par le pèlerinage de Saint-Jacques de Compostelle³⁵. Le passage de la voie romaine dans la vallée d'Aspe est en effet assuré par une inscription (*CH.*, XIII, 407) gravée sur le rocher à l'entrée du défilé de la Pène d'Escot, point de passage obligé vers le bassin d'Accous et le Somport ; elle fut détruite en 1886 lorsque le défilé fut aménagé pour permettre l'installation de la voie ferrée. L'inscription, relevée par l'abbé Menjoulet d'Oloron³⁶, concernait la réfection de la voie par un magistrat municipal : *L(ucius) Val(erius) Vernus, Ser(gia) tribu (?), /II (duum) vir bis, hanc/viam restituit* suivaient deux ou trois lignes qui auraient pu donner, selon J.-P. Bost et G. Fabre, une indication de distance³⁷. Le déroulement de la voie sur le terrain reste encore mal appréhendé.

L'*Itinéraire d'Antonin* énumère six stations entre *Caesaraugusta* et *Beneharnum*, qui sont : *Forum Gallorum* à 30 milles de la première, suivi de *Ebellinum* à 22 milles, *Summus Pyrenaeus* à 33, *Forum Ligneum* à cinq milles de là, *Aspalluga* à sept milles et *Iluro*, déjà en dehors de la montagne, à 12 milles de la dernière *statio*. La localisation d'une seule d'entre elles est certaine ; il s'agit d'Iluro, aujourd'hui Oloron, au confluent des gaves d'Aspe et d'Ossau, qui est mentionnée comme *caput viae* sur une borne milliaire trouvée au siècle dernier dans la montée vers le col du Somport³⁸.

- 26 Trois autres de ces stations sont pyrénéennes ; *Aspalluga* et *Forum Ligneum* se trouvent en Aquitaine, *Summus Pyrenaeus* se rapporte au col que la voie franchissait et désignait ainsi la limite entre les deux provinces limitrophes que la route reliait. La *statio* a traditionnellement été replacée au Somport, dont le nom ancien, *Summus Portus*, dériverait, selon l'historiographie moderne, de l'antique *Summus Pyrenaeus*. Les deux autres étapes n'ont toujours pas été par contre formellement identifiées. L'indication des milles dans l'*Itinéraire d'Antonin* permettrait de localiser *Aspalluga* dans le secteur d'Accous et de Bedous, là où la vallée s'élargit en un large bassin aux conditions favorables à l'occupation humaine. *Forum Ligneum* pourrait se trouver en amont quelque part du côté d'Urdo ; toujours est-il que, pour l'heure, aucune découverte archéologique ne vient confirmer cette localisation. Après avoir passé la ligne de crête, la voie empruntait très sûrement la vallée de l'Aragón. Des prospections seraient là aussi nécessaires pour préciser le tracé exact de la route et localiser les étapes qui la jalonnaient obligatoirement. Curieusement, l'*Itinéraire* n'en signale aucune sur les 33 milles séparant le *Summus Pyrenaeus* d'Ebellinum, mal localisé encore aujourd'hui mais au pied du versant nord de la sierra de la Peña. Il est surtout très curieux que le guide routier ne mentionne pas davantage l'agglomération de *Iacca* que la voie devait sinon traverser du moins apercevoir au loin. Cette omission, s'il s'agit bien d'une, a été un des

arguments pour défendre depuis quelques années le passage de la voie *A Caesar Augusta Beneharno* par un tout autre chemin.

L'inscription de Siresa et le passage de la voie romaine au col de Pau

- 27 La redécouverte au milieu des années 50 de l'inscription de Siresa³⁹ devait bousculer quelque peu la thèse traditionnellement retenue. Il s'agit d'une plaque de marbre de dimensions moyennes (0,57 m x 0,78 m) conservée au monastère de San Pedro de Siresa dans la vallée de l'Aragón Subórdan. Le texte, en partie effacé, se réfère à la remise en état de la route endommagée, semble-t-il, par une crue de la rivière ; la réfection fut effectuée sous la responsabilité du gouverneur de la province du temps de l'empereur Magnus Maximus (383-388) :

Iussu domini et princip[is nostri] / Magni Maximi uicto[riosisimi] / semper Augusti, / Antonius Maximinufs A... / Nouae prouvinciae ma[ximae] / primus consularis e[t antea] / praeses uiam ab fa[uces] / rupibus famosam ia[m fluui] / alibus aquis, peruiam [...], / complanau[is] solo paca [to] / perdomito auerso [flumine] inundationes solit[is..]⁴⁰.

- 28 Ce texte a incité dès lors plusieurs chercheurs à inverser le schéma jusqu'alors accepté, leur intérêt se portant désormais tout naturellement sur la *via famosa* dont l'inscription de Siresa semblait attester le passage par la vallée de Hecho et le franchissement de la frontière au col de Pau qui, en Espagne, prend le nom de « Puerto de Palo ».
- 29 Déjà, à la fin des années 1910, A. Blázquez et C. Sánchez Albornoz avaient attiré l'attention sur ce port de montagne situé à l'ouest du Somport, et proposé le passage d'une voie romaine ainsi que le prouvait l'inscription conservée à Siresa⁴¹. A. Beltrán y effectua une visite au début des années 50 et décrivit un chemin qui montait en lacets au col de Pau, qu'il identifia sans sourciller avec une voie romaine⁴². La thèse traditionnelle de la route du Somport ne fut pourtant pas immédiatement abandonnée par les successeurs de Beltrán⁴³, qui continuaient à admettre l'existence d'une deuxième voie à

l'ouest de celle-ci. Il reste que l'unanimité est désormais presque complète pour voir dans la route décrite par A. Blázquez et C. Sánchez Albornoz la voie *A Caesaraugusta Beneharno* de l'*Itinéraire d'Antonin*⁴⁴. Aussi propose-t-on aujourd'hui de situer *Forum Ligneum* à Lescun⁴⁵. M^a A. Magallón plaçait de son côté la *statio* de *Summus Pyrenaeus* à Siresa⁴⁶, ce qui ne nous paraît guère vraisemblable dans la mesure où, comme son nom l'indique, le *Summus Pyrenaeus* marque le point le plus haut atteint par la voie et désigne par là même la limite entre les deux provinces qu'elle traverse.

30 En acceptant pourtant le passage de la voie décrite dans l'*Itinéraire* par le col de Pau, on a un peu vite oublié l'ancienne route du Somport. La découverte en 1860 d'une borne milliaire au-dessus d'Urdo attestent non seulement que celle-ci était bien fréquentée dans l'Antiquité, mais aussi qu'elle était bornée, donc entretenue. On a trop tendance aujourd'hui à en faire un simple chemin secondaire qui n'aurait fait que doubler l'axe principal Lescun – col de Pau – vallée de Hecho⁴⁷. L'une et l'autre présentent une configuration topographique très différente. L'accès au Somport se fait sans aucune sorte de difficulté ; le chemin est très progressif, sans fortes dénivellations, jusqu'au sommet du col à 1 632 m d'altitude, contrairement à ce que pouvait penser N. Dupré qui décrivait un « tracé plus sinueux et plus escarpé » que celui de la voie du col de Pau⁴⁸. En revanche, cette description convient parfaitement au chemin, beaucoup moins facile, qui mène à ce dernier port ; certains tronçons présentent de fortes pentes et le chemin, souvent très sinueux, bordé à certains endroits d'à-pic profonds, n'offre aucune garantie de sécurité. Le chemin actuel se présente comme un simple sentier muletier, sommairement aménagé, parfois peu marqué, qui ne ressemble en rien à la « route » de 3 m de large que Beltrán décrivait sur le versant opposé⁴⁹ ; de fait quand on monte vers le col de Pau, on ne peut que douter qu'une voie romaine fût jamais passée par là. L'impression est tout autre quand on se dirige au Somport par l'ancienne route, abandonnée par un trafic régulier au siècle dernier avec la construction de la route

actuelle par les services de Napoléon III, mais dont certains longs tronçons, construits en remblai, sont encore utilisés par les bergers (fig. 7). Peu pentue, elle est large de 3 m à 3,50 m et utilise de longs replats ; ce n'est que lors de la montée finale vers le col qu'elle doit surmonter la plus forte dénivellation par une série de lacets, pour certains encore bien marqués au sol⁵⁰. Il ne fait aucun doute pour nous que ce chemin correspond bien à la voie décrite par *l'Itinéraire d'Antonin*. Et l'absence de *Iacca* dans ce dernier n'y change rien ; on peut supposer qu'il s'agit d'une omission imputable au compilateur antique ou à un copiste postérieur⁵¹.

31 Que penser alors de la voie romaine que l'on fait passer par la vallée de Hecho et le col de Pau ? Il n'existe pas actuellement d'arguments inéquivoques qui autorisent à en accepter l'existence sans grandes réserves. Du point de vue de l'archéologie, la vallée de Hecho est ce que l'on pourrait appeler un véritable « désert ». Aucun site d'époque romaine n'est connu dans cette vallée qui offre un parcours très encaissé en amont de Siresa, ce qui, on le reconnaîtra volontiers, n'est pas un argument décisif. Il n'existe pas davantage à Siresa d'indices qui permettraient d'y situer une station routière antique, en tout cas pas le *Summus Pyrenaeus* de *l'Itinéraire* comme nous l'avons dit précédemment. Rien ne permet par ailleurs de dater les lacets du col de Pau de l'époque romaine, pas plus d'ailleurs que le vieux chemin menant au pied du col de Pau et encore bien préservé au-dessus des gorges qui portent le nom évocateur de « Boca del Infierno ». Accroché à flanc de montagne, pratiquement à la verticale du défilé, il est retenu par d'importants murs de soutènement encore conservés sur quelques centaines de mètres, travaux que M^a A. Magallón attribuait aux Romains sans justification particulière⁵². Enfin, l'inscription de Siresa elle-même n'est pas la preuve formelle que l'on attendrait sur l'existence d'une voie romaine dans ce secteur des Pyrénées. On ignore tout des circonstances de sa découverte et surtout le lieu exact de celle-ci. Il s'agit effectivement d'un remploi et, pour cette raison, elle n'a pas été forcément trouvée à Siresa ni

même dans la vallée de Hecho. Or la voie passait non loin du débouché de la vallée sur la dépression de Jaca ; on ne peut donc pas exclure qu'elle ait été découverte quelque part entre Jaca et *Ebellinum* avant d'être transportée, pour des raisons qui nous échappent, au monastère où elle est désormais gardée⁵³.

- 32 Ceci dit, il y a de fortes chances que le col de Pau ait été fréquenté à l'époque romaine, comme sans doute la plus grande partie des ports des Pyrénées. Mais il servit bien plus aux communications locales entre deux vallées voisines qu'aux liaisons permanentes interprovinciales. La topographie s'y oppose ; si le chemin est direct jusqu'aux passages de la sierra de la Peña, il est aussi très escarpé et peu commode pour des voyages rapides. La route du Somport, au contraire, était loin de présenter le même type de difficultés.

***Ab Asturica Burdigala* : la voie romaine des ports de Cize**

- 33 Troisième route transpyrénéenne décrite par l'*Itinéraire d'Antonin*, la voie *de Hispania in Aquitania* est, dans son parcours pyrénéen, relativement bien connue. L'identification du tracé n'a pas donné lieu à un débat très animé ; le consensus s'est en effet rapidement fait autour d'une ancienne route chargée d'histoire, celle de Roncevaux à Saint-Jean-Pied-de-Port par les ports de Cize⁵⁴. Utilisée par les armées franques de Charlemagne, elle devint à partir du XII^e siècle l'axe principal du pèlerinage vers Compostelle⁵⁵ ; l'importance que le Moyen Âge avait accordé à cette route suffisait amplement pour l'identifier avec l'ancienne voie romaine. L. Colas n'avait-il pas écrit que « le Moyen Âge, surtout à l'époque où commença le "saint pèlerinage de Galice", n'a pas créé de routes et que l'on se contentait d'utiliser celles qui remontaient à l'époque romaine » ?⁵⁶. De fait, cette position résume bien celle de la plupart des historiens qui se sont penchés, de près ou de loin, sur la voie des Pyrénées occidentales⁵⁷. Les découvertes archéologiques

effectuées ces 25 dernières années sur le parcours de l'ancienne « voie jacobite » ne la contredisent pas.

Tracé et localisation des stations de l'*Itinéraire*

- 34 La voie présente deux configurations topographiques différentes. Au départ de Pampelune – station de *Pompelone* dans l'*Itinéraire* –, la route antique a essentiellement un parcours de fond de vallée⁵⁸. Elle passe successivement du bassin du río Arga à celui du río Erro par le Alto (ou col) de Erro (801 m), et de ce dernier bassin à celui de l'Urrobi par le Alto de Mezquíriz situé à 912 m d'altitude⁵⁹. Ce tracé, qui ne présentait aucune difficulté en raison de la faible altitude de ces cols, constitue le chemin le plus direct vers le port d'Ibañeta, où l'on peut localiser le *Summus Pyrenaeus* que l'*Itinéraire* situe à 40 milles de *Pompaelo*⁶⁰. L'occupation du port d'Ibañeta à l'époque romaine est confirmée par les découvertes fortuites qui s'y sont succédées depuis les années 50 : céramiques sigillées hispaniques du Haut Empire et monnaies impériales ; on ignore tout cependant de la nature et du nombre des infrastructures liées au passage de la voie. La découverte d'un fragment d'autel votif dédié au Soleil⁶¹ suggère toutefois la présence au col d'un sanctuaire rustique où les voyageurs pouvaient invoquer la protection des dieux pendant leur périple pyrénéen. Ce type de culte lié aux routes est bien attesté dans les Alpes où de nombreux cols étaient ainsi placés sous la protection de Jupiter, comme le montrent de nombreuses découvertes archéologiques et épigraphiques faites sur les cols eux-mêmes ou dans leur voisinage⁶² ; l'autel d'Ibañeta prouve que cette pratique religieuse avait également cours dans les Pyrénées. On en ignore pourtant tout encore aujourd'hui.
- 35 Avant d'arriver au *Summus Pyrenaeus*, la voie traversait, d'après l'*Itinéraire*, une station du nom de *Turissa*⁶³, distante de 22 milles de *Pompaelo* et de 18 du port d'Ibañeta. Si les indications étaient bonnes, il faudrait localiser la *statio* quelque part entre Zubiri, dans

la vallée de l'Arga, et Erro, dans le bassin voisin à l'est, que la voie rejoint par le col du même nom. Or, la découverte récente de vestiges d'habitat et de deux nécropoles à incinérations à la limite des « municipios » d'Espinal et de Burguete contredirait les indications du guide routier antique⁶⁴ ; bien situé en plaine au départ de la montée vers Ibañeta et les Ports de Cize, le site pourrait en effet correspondre à la station mentionnée par les guides itinéraires antiques. Il est en cours de fouilles actuellement⁶⁵.

36 Passées *Iturissa* et Ibañeta, la voie romaine change totalement de configuration. Elle monte en lacets vers le col de Lepoeder (1 420 m d'altitude) et devient à partir de là une route de crête. Après avoir franchi un deuxième col, celui de Bentarté à 1 344 m d'altitude, la route s'accroche sans grande dénivellation sur le flanc ouest d'un important contrefort orienté sud-nord, formé par une succession de montagnes et qui s'achève au pic d'Orisson. Comme l'avait bien montré L. Colas⁶⁶, la voie se confond, ici sur la plus grande partie de son tracé avec l'ancienne « route d'artillerie » qui prend, en Espagne, le nom de *camino de Napoleón*. La voie, qui jusque-là dominait le Valcarlos, s'établit désormais sur les flancs abrupts de la montagne de Mendiola, dominant la Nive de Béhérobie. La départementale 428, qui reprend une partie du tracé de la voie antique, effectue un large détour pour atteindre le hameau de Hontto ; la route romaine, en revanche, y descend directement par une succession de lacets plus ou moins larges accrochés à flanc de montagne. Pour le voyageur arrivant *d'Imus Pyrenaeus*, déjà éprouvé par la topographie peu reposante d'une route obligée de se frayer un passage dans une région qui est un véritable enchevêtrement de collines, la montée en lacets de Hontto vers les Ports de Cize, bien qu'assez courte, devait représenter l'ultime effort à fournir avant d'arriver en terrain plus favorable. L'aménagement de haltes sur le bord de la voie s'avérait donc nécessaire. Un site, récemment repéré et sondé partiellement, répondait à ces besoins. Situé au lieu-dit « Arteketa-Campaita », il correspond à un large replat ouvert à l'est, particulièrement bien placé non loin de l'arrivée de la montée de

Hontto ; il disposait d'un point d'eau, dont la source est aujourd'hui captée sur le bord de la départementale, d'où l'importance qu'il devait avoir dans l'Antiquité.

37 Découvert lors d'une prospection menée en 1985, le site a fait l'objet d'une campagne de sondages en 1987⁶⁷ ; les premiers résultats montrent qu'il s'agit d'un petit relais destiné tant au repos des voyageurs qu'à celui des bêtes, ainsi qu'en témoigne la découverte en surface d'éléments de harnachement et d'attelage. Une partie du site faisait, semble-t-il, office de sanctuaire ; en effet, un des sondages mit au jour les restes d'une structure bâtie de 3,60 m de côté autour de laquelle le sol était empierré. À ce niveau furent recueillies sept monnaies du I^{er} au IV^e siècle, à l'évidence jetées intentionnellement. Au sud du soubassement, avait été aménagée une cachette recelant 44 monnaies rassemblées en un unique rouleau⁶⁸ ; ces monnaies, selon l'interprétation la plus plausible, avaient été laissées en offrande à la divinité à laquelle le lieu était consacré. Elles permettent de préciser la durée de l'utilisation du lieu de culte, qui concerne l'ensemble de la période impériale : la plus ancienne est un *dupondius* de l'atelier de Nîmes (frappé entre 23 et 8 av. J.-C.), la plus récente un petit bronze daté entre 388 et 402. Les auteurs de la fouille pensent toutefois que le site ne fut réellement fréquenté – et aménagé ? – qu'à partir du III^e siècle et tout au long du suivant⁶⁹.

38 Dernière étape pyrénéenne sur la voie de *Asturica* à *Burdigala*, la *mansio d'Imus Pyrenaeus*, localisée traditionnellement à Saint-Jean-Pied-de-Port, se trouvait en fait à quelques kilomètres à l'est de là, à Saint-Jean-le-Vieux⁷⁰ ; les fouilles, qui s'y déroulèrent de 1966 à 1975, puis en 1981 et 1983, en apportent pleine confirmation⁷¹. À l'origine du *vicus* routier se trouve un petit camp militaire, établi dans les années 15-10 av. n. è. ; l'habitat s'y développa autour de manière très progressive dès les débuts de l'Empire, mais ce n'est qu'à partir du second siècle que l'agglomération semble connaître une période d'une certaine prospérité ; et ce jusqu'au IV^e siècle, date à laquelle son sort est

apparemment lié à nouveau à la présence d'un détachement militaire chargé de la protection de la voie⁷².

Une route stratégique ?

- 39 Jusqu'à présent, aucune borne milliaire ou dédicace faisant état de travaux de réfection ou d'amélioration de la chaussée, n'est attestée pour le tronçon de la voie antique entre *Pompaelo* et *Imus Pyrenaeus* ; il n'en reste pas moins qu'elle avait été très probablement entretenue tout au long de l'époque impériale. En témoignerait l'importance de la fréquentation de cet axe routier entre l'Aquitaine et la péninsule Ibérique, qui d'après l'ensemble des vestiges archéologiques repérés sur son tracé couvre toute l'époque impériale.
- 40 Un des sites les plus importants est situé sur la crête frontière d'Urkulu ; il s'agit d'un édifice circulaire de 19 m de diamètre à la base, conservé sur une hauteur maximum de 3,60 m, et dressé directement sur le substrat rocheux ; construit en blocs de calcaire de dimensions irrégulières appareillés à sec, le monument se présente comme une couronne légèrement tronconique, à deux parements enserrant un blocage de pierrailles et de terre, l'intérieur de la construction étant remplie de déchets de taille. Diverses interprétations ont été avancées sur la destination et la date de l'édifice⁷³ : enclos funéraire protohistorique, monument de Charlemagne ou emplacement de la station de *Summus Pyrenaeus*. De son côté, J.-L. Tobie a proposé d'identifier le monument d'Urkulu avec un trophée construit pour commémorer l'issue victorieuse des campagnes de Messala Corvinus en Aquitaine dans les années 29-28 av. n. è et restituait une construction d'une dizaine de mètres de hauteur, trophée d'armes compris⁷⁴. C'est l'hypothèse la plus vraisemblable, malgré l'absence de toute donnée chronologique⁷⁵. L'édification dans ce secteur des Pyrénées occidentales d'un des monuments les plus typiquement romains, symbolisant la toute puissance de Rome, montrerait ainsi l'intérêt

très tôt porté à un axe transpyrénéen qui allait devenir sous l'Empire une des principales voies de Gaule en Espagne. Les Romains ne firent là qu'aménager un vieil itinéraire protohistorique dont l'importance est confirmée par la densité des vestiges – dolmens, tumulus, cromlechs, tertres d'habitat – qui en jalonnent le tracé, et ce des deux côtés de la ligne de crête⁷⁶. Or, on remarquera que le monument n'est pas directement placé à proximité de la voie qui lui est distante à l'ouest de près de deux kilomètres. Mais l'éperon calcaire sur lequel il a été bâti « s'impose à l'œil lorsqu'on gravit la voie romaine »⁷⁷ ; pour Tobie, les constructeurs utilisèrent au mieux le cadre naturel pour mettre en valeur le monument, destiné d'abord à être vu de toutes parts et par tous. Le trophée d'Urkulu ne pouvait donc pas être, de par sa situation, un monument que l'on « visitait », à la différence de celui de Pompée à Panissars ou de celui d'Auguste à la Turbie, construits en bordure même de la route et comportant chacun une dédicace exposée à la vue de tout le monde. Il entrait davantage dans la catégorie des trophées d'armes républicains, élevés sur le champ de bataille même⁷⁸, dont il serait toutefois une version, en quelque sorte, plus « évoluée ».

41 L'éloignement de la voie par rapport au monument ne cesse pourtant de surprendre, même s'il semble évident que les Romains avaient choisi l'endroit où le trophée serait le mieux mis en valeur ; on peut se demander dès lors si la piste préromaine habituelle ne passait pas au pied de la crête d'Urkulu qui domine le col d'Arnostéguy, dans un secteur où les vestiges protohistoriques sont particulièrement abondants. L'idée a été retenue récemment par J.-L. Tobie qui ne l'avait pas envisagée quelques années auparavant dans un article daté de 1976⁷⁹ ; ce col aurait pu être alors abandonné pour un tracé plus direct vers *Pompaelo* par la montagne de l'Altobizcar et les Ports de Cize. La mise en service de la nouvelle branche fut peut-être contemporaine de l'installation en plaine du camp d'*Imus Pyrenaeus* dans les années 15-10 av. n. è. La participation de l'armée à l'aménagement de la voie romaine ne peut donc être exclue ; le détachement militaire

cantonné à Saint-Jean-le-Vieux en eut probablement la responsabilité. C'est à lui toujours que reviendra la tâche d'y assurer la libre circulation à la fin de l'Empire.

42 La voie semble en effet connaître une importante activité liée à la présence de l'armée au Bas Empire. Les premières fouilles effectuées sur le *vicus* ont ainsi mis en lumière la reconstruction dont firent l'objet les fortifications du camp à la fin du III^e siècle. L'exploration partielle d'une nécropole à incinérations de l'Antiquité tardive liée au camp a d'autre part livré un important mobilier caractéristique, de tradition germanique, que J.-L. Tobie attribuait à des soldats fédérés détachés des régions du *limes*⁸⁰. Leur présence dans cette partie des Pyrénées se précise aujourd'hui de plus en plus grâce aux récentes découvertes réalisées sur le site d'Arteketa-Campaita : armes – haches, fers de lances et de javelots –, plaques et ornements de ceinturons, fibule cruciforme, toutes pièces de fabrication germanique et pouvant être datées des IV^e-V^e siècle⁸¹.

43 Tout semble donc confirmer le retour d'un détachement militaire dans la région, peut-être dès la fin du III^e siècle ; il est sans doute la conséquence logique des premières incursions Barbares qui n'épargnèrent ni la Gaule méridionale ni l'Hispanie. Celles de 276 empruntèrent en effet les passages des Pyrénées occidentales comme en témoigne la série de trésors monétaires enfouis au nord comme au sud de la frontière : Hasparren (270), Mouguerre (270-274), Liédena (270) et Sangüesa (entre 260 et 268)⁸². Ces événements déstabilisèrent probablement des régions qui furent sans doute parmi les plus réticentes de l'Empire à accepter la domination et la civilisation romaines⁸³ ; l'installation d'un nouveau détachement militaire, qu'il convient de mettre en rapport avec la présence d'un tribun de cohorte à *Lapurdum* (Bayonne) révélée par la *Notitia Dignitatum*, devait permettre d'assurer, en cette période de plus en plus troublée, la continuité de l'autorité de Rome sur l'Aquitaine méridionale⁸⁴. Elle visait tout autant à protéger une voie qui était devenue vitale pour les communications entre l'Hispanie et le reste de l'Empire.

- 44 Rome, de fait, n'aurait limité qu'à trois le nombre de routes nécessaires pour assurer des relations rapides et régulières entre les provinces galloromaines et la péninsule Ibérique ; elles furent donc avant tout un instrument du pouvoir. D'une certaine manière, elles n'existaient pas pour elles-mêmes, dans la mesure où elles étaient raccordées au réseau routier des piémonts nord et sud-pyrénéen. Au nord, Dax (*Aquae Tarbellicae* ou *Augustae*), étape sur l'itinéraire d'Astorga à Bordeaux, était le *terminus* d'une grande route prépyrénéenne provenant de Toulouse⁸⁵ ; celle-ci suivait le cours de la Garonne jusqu'à *Lugdunum* dans la cité Convènes, bordait les Pyrénées Centrales par *Aquae Convenarum* (Capvern) et *Oppidum Novum* (actuellement Lourdes), avant de remonter sur *Beneharnum*, *caput viae* de la voie de la vallée d'Aspe que nous avons décrite plus haut⁸⁶.
- 45 Au sud, de *Pompaelo* partait une première route en direction de *Caesaraugusta*⁸⁷, et une deuxième voie reliait très certainement cette agglomération à *Iacca* par la dépression longitudinale de la Canal de Berdún⁸⁸ où elle croisait la route des Pyrénées à *Caesaraugusta*. Au niveau de *Forum Gallorum*, sur cette même voie, une route prenait la direction d'*Ilerda* via *Oscas*, toutes deux également accessibles par la branche de la *Via Augusta* qui partait de *Tarraco*⁸⁹.
- 46 L'ensemble de ce réseau assurait ainsi, au nord comme au sud des Pyrénées, un quadrillage parfait des piémonts ; les agglomérations les plus importantes étaient, d'une manière ou d'une autre, toutes reliées entre elles par de grandes routes, auxquelles s'ajoutaient une multitude de voies secondaires, qui restent encore toutefois assez mal connues dans l'ensemble. Aussi n'avait-il pas été nécessaire de multiplier les grandes liaisons transpyrénéennes dont l'aménagement, d'une part, et l'entretien de l'autre, auraient inévitablement représenté un poids financier assez conséquent⁹⁰.

Conclusion

- 47 « Il n'y a plus de Pyrénées ». La phrase, restée célèbre, fut prononcée en 1700 par Louis XIV lorsque la Couronne d'Espagne fut attribuée, à la mort de son monarque, à Philippe duc d'Anjou, petit-fils du Roi Soleil. Auguste l'aurait inscrite quelques dix-sept siècles plus tôt dans ses *Res Gestae*, cela n'aurait rien eu de très surprenant. Incorporées à l'Empire dont elles ne constituèrent même pas un sous-ensemble doué d'une autonomie propre, « partagées » au contraire entre les provinces gallo-romaines et hispanique limitrophes, subdivisées ou intégrées aux grandes cités des piémonts, à bien des égards, les Pyrénées avaient cessé d'exister du seul point de vue du pouvoir romain ; la barrière naturelle restait, mais trois routes en vinrent à bout aisément. Jusqu'à ce qu'elles fussent associées administrativement au monde romain, les Pyrénées ne représentèrent rien pour Rome. Géographes et historiens ne s'y intéressèrent que rarement. Militaires et fonctionnaires n'y prêtèrent pas davantage attention. La conquête épargna le massif et la provincialisation en fit une frontière administrative à part entière ; pendant toute l'époque Républicaine, les Pyrénées ne furent que les témoins du déroulement de l'Histoire dont elles furent en grande partie absentes.
- 48 La conquête et l'intégration des territoires indigènes se fit de manière indépendante sur l'un et l'autre versant. Elles furent très progressives au sud où les Romains, peut-être davantage préoccupés par la situation instable qui régna deux siècles durant dans tout le Centre de l'Espagne – sans parler des territoires du Nord-Ouest – montrèrent peu d'intérêt pour les Pyrénées. La « fondation » tardive d'*Aeso* et celle, plus encore, de *Labitolosa* illustrent clairement les hésitations d'une politique qui mit un certain temps à se mettre en place. Au nord au contraire, la rapidité de la conquête suscita une attitude différente du pouvoir qui ne pouvait laisser trop longtemps de côté les territoires pyrénéens. Le statut accordé à *Lugdunum* chez les Convènes et le développement urbain qu'il entraîna montrent ainsi le passage d'une politique prudente d'organisation du territoire à la mise en place rapide des structures nécessaires à l'intégration des régions

nord-pyrénéennes. Peut-être fut-il décidé à ce même moment d'organiser le réseau routier transpyrénéen. Au sud comme au nord, le règne d'Auguste fut un tournant pour les régions pyrénéennes et pré-pyrénéennes ; nous avons longuement insisté dessus. Mais c'est grâce à la stabilité acquise après les guerres cantabriques. Aussi faut-il replacer cet effort d'intégration dans un contexte général à l'ensemble des provinces occidentales ; il est très probable que les Pyrénées n'intéressaient pas Auguste plus qu'une quelconque autre région.

49 Que penser en revanche de Pompée le Grand, dont on retrouve le nom associé à des lieux différents d'un bout à l'autre des Pyrénées, au col de Panissars, à *Pompaelo*, à *Lugdunum* ? C'est lui qui, d'une certaine façon, fixa définitivement la frontière aux Pyrénées. Pompée agit en fonction des intérêts de Rome, aussi est-il difficile de penser qu'il avait conçu une politique spécifique à l'égard des Pyrénées. Que l'on sache, son action ne se porta jamais au plus profond du massif, au bénéfice bien sûr de ses populations dont la tranquillité n'eut guère à souffrir alors que, paradoxalement, le I^{er} siècle et son cortège de guerres avaient eu, bien souvent, pour théâtre les régions immédiatement limitrophes.

50 D'une certaine manière, la situation que les sociétés pyrénéennes vécurent pendant toute cette période de conquête ne différait pas vraiment de celle qu'elles avaient connue dès la fin de l'Âge du Bronze et pendant pratiquement toute la durée de l'Age du Fer ; elles ne subirent ni à un moment ni à un autre une véritable pression de l'extérieur, conservèrent leur originalité culturelle et peut-être bien politique, demeurèrent presque à l'écart d'un monde qui n'en finissait pas d'évoluer et de se transformer. Mais il existe toutefois une différence : dans le paysage politique préromain, caractérisé par son grand morcellement, la plupart des sociétés pyrénéennes trouvaient un cadre bien adapté à leur particularisme ; il en fut évidemment tout autrement lorsqu'elles eurent affaire à un pouvoir politique unique. Avec l'achèvement de la conquête romaine, les Pyrénées

perdirent leur indépendance ; il est moins sûr en revanche qu'elles perdirent toute spécificité culturelle.

Notes

1. *CIL*, XI, 3281-3284.
2. Strabon, 3, 4, 9.
3. Paulin, *Epistulae*, 1, 11 : *Tarn brevis enim et facilis via est, ut nec in Pyrenaeo ardua sit, qui Narbonem ad Hispanias agger, nomen magis quant iugum, horrendas interriacet.*
4. Dans les Pyrénées centrales par exemple, voir notamment A. UBIETO, « Los caminos que unían Aragon con Francia durante la edad media », *Les communications dans la péninsule Ibérique au Moyen Âge, Actes du colloque de Pau (1980)*, Paris, 1981, p. 21-27.
5. Et non parce qu'elles sont décrites par *l'Itinéraire d'Antonin*, document qui n'a aucun caractère officiel. Simple « livret indicateur » (SILLIÈRES, *Voies de communication*, p. 20), *l'Itinéraire* fut certainement élaboré à partir d'une carte du type de la *Table de Peutinger*, il ignore certaines routes capitales et en décrit d'autres en revanche secondaires, comme l'on constaté, à partir des recherches qu'ont menées sur le terrain, M^a A. MAGALLÓN, *La red viaria romana en Aragon*, Saragosse, 1987, p. 29 (= MAGALLÓN, *Red viaria*) et P. Sillières pour la Bétique, *Voies de communication*, p. 19-31 ; sur le débat qui a opposé les historiens quant à la finalité de *l'Itinéraire*, nous renvoyons, en dernier lieu, à SILLIÈRES, *Voies de communication*, principalement, p. 29-31.
6. Il totalise en effet 110 milles ! L'erreur vient du fait que le compilateur antique lui-même a ajouté aux 18 milles correspondant à la distance entre les *stationes* de *Salsulae et Stabulum*, près d'*Illiberris*, les 30 milles du trajet entre Narbonne et *Salsulae*.
7. Il ne nous est pas apparu nécessaire de détailler ici les problèmes posés par l'interprétation des différents itinéraires antiques, comme nous l'avons fait dans notre premier travail. Aussi, pour toutes ces questions relatives aux sources et au tracé de la voie dans la plaine du Roussillon, nous renvoyons à la thèse de G. Castellvi (à paraître dans les suppléments à *Gallia*) : *Le monument romain de Panissars (trophées de Pompée ?) et le franchissement pyrénéen de la Voie Domitienne*, Université Paul Valéry, Montpellier III, 1991.

8. G. CASTELLVI, « Localisation du trophée de Pompée : essai d'historiographie, XIV^e-XX^e siècles », *Études Roussittonnaises offertes à Pierre Ponsich*, Perpignan, 1987, p. 491-504 (= CASTELLVI, *Localisation*).
9. Premiers comptes rendus des fouilles : G. CASTELLVI, « Découverte du soubassement d'un important monument romain à la frontière franco-espagnole du Perthus », chronique clans *Bulletin Monumental*, 142, 4, 1984, p. 442 et du même auteur, « Identification probable des vestiges du trophée de Pompée (-71) sous l'église Sainte-Marie de Panissars », *Bulletin Monumental* 144, 1, p. 50-53.
10. Par exemple, M.-B. ALART, *Géographie historique des Pyrénées-Orientales*, Perpignan, 1859, p. 73-79, 122 sq. ; J. de GAZANYOLA, *Histoire du Roussillon*, Perpignan, 1857, p. 38-60 ; PELLAS y FORGAS, *Historia de l'Ampurdán*, 1883, p. 249-254.
11. Ainsi par D.-M.-J. HENRY, *Recherches sur la voie de Rome en Espagne à travers le Roussillon et examen critique de l'Itinéraire d'Antonin depuis Narbonne jusqu'aux trophées de Pompée*, Perpignan, 1820, 31 p. (principalement p. 18-27), avec de nombreuses erreurs sur la localisation des stations routières.
12. J. Freixé était originaire du Perthus ce qui explique sa position et les nombreux articles qu'il consacra à la voie romaine dans la *Revue d'Histoire et d'Archéologie du Roussillon*, 1901, 1904 et 1907 ; voir le détail de la bibliographie *in fine*.
13. J. FREIXE, « La voie romaine du Roussillon et ses embranchements », *Congrès Archéologique de France, 78^e session (Perpignan-Carcassonne, 1906)*, Paris, 1907, p. 492-506 (= FREIXE, *Voie romaine*).
14. G. BARRUOL, « Le Roussillon antique », *Archéologia*, 83, 1975, p. 24-27 (= BARRUOL, *Roussillon antique*).
15. M. NOLLA et J. CASAS, *Carta arqueològica de les comarques de Girona. El poblament d'època romana al N.E. de Catalunya*, Gérone, 1984, p. 55-56 (= CASAS et NOLLA, *Carta arqueològica*) ; J. CASAS, « Les vies de comunicació al Pirineu català oriental », *Hannibal Pyrenaeum transgreditur, 5^e col·loqui internacional d'arqueologia de Puigcerdà (Puigcerdà, 23-26 de setembre de 1982)*, Puigcerdà, 1984, p. 45-46 et 51-52.
16. Les trois auteurs ne s'accordaient toutefois pas sur la date de la construction : 9 av. J.-C. selon CASAS et NOLLA, *Carta arqueològica*, p. 55 ; la fin du règne d'Auguste selon BARRUOL, *Roussillon antique*, p. 27.

17. En 1969 déjà, G. Barrauol soutenait fermement l'hypothèse de la voie côtière en s'appuyant sur le seul texte de Strabon : « Il ne faut pas le localiser [le trophée] au col du Perthus mais plus à l'Est sur une des dernières avancées de la chaîne pyrénéenne dans le massif des Albères entre Collioure et Cerbère... La position du monument *in (sumo) Pyrenaeo* près du col où la voie franchissait la crête des Pyrénées orientales était identique à celle qu'aurait plus tard le trophée des Alpes, *in suma Alpe*, dominant la mer et la piste littorale » ; voir BARRUOL, *Peuples*, p. 33-34 n. 4. L'erreur a été tout récemment renouvelée par J. ARCE, « Los trofeos de Pompeyo "in Pyrenaei iugis" », *AEspA*, 67, 1994, p. 264 (= ARCE, *Trofeos de Pompeiyo*), qui, sur une mauvaise interprétation du témoignage de Strabon, laisse entendre que les trophées pompéiens étaient voisins du temple de Vénus. Rappelons que ledit temple marquait, pour les anciens navigateurs, la frontière entre la Gaule et l'Ibérie. Ainsi, Arce sous-entend que les trophées pompéiens ne sont pas les vestiges retrouvés il y a peu à Panissars (voir ci-dessous, notes 23-30) et que, par conséquent, la voie normale de Gaule en Espagne bordait la mer au franchissement des Pyrénées.

18. FREIXE, *Voie romaine*, p. 492.

19. L'identification de la branche du vallon de la Freixe fut en fait une redécouverte ; FREIXE, *Voie romaine*, p. 499 avait déjà observé le dédoublement de la voie à « Prat Massot » mais ne s'était intéressé qu'à la branche se dirigeant vers le Perthus.

20. CASAS et NOLLA, *Carta arqueològica*, p. 57.

21. En attendant la publication du colloque tenu à Perpignan en mai 1989, *Voies romaines du Rhône à l'Èbre : Via Augusta et Via Domitia*, on se reportera, sur ce dossier, à la description de G. CASTELLVI dans *En suivant la voie domitienne... en Roussillon*, ouvrage collectif édité par le centre départemental de documentation pédagogique des Pyrénées-Orientales, Perpignan, 1980, p. 47-48 (= *En suivant la voie domitienne*).

22. Il s'agit d'un monument double, encadrant la voie au sommet du col ; les fouilles en ont retrouvé le plan au sol laissé par les importants travaux de décaissement du substrat rocheux que sa construction nécessita. Il était parementé de blocs de grand appareil qui ont été récupérés dans leur très grande majorité, et ce aussi bien dans l'Antiquité qu'aux époques médiévale et moderne ; voir G. CASTELLVI, « Monument romain et prieuré médiéval de Panissars. Le point sur les connaissances », *Confient, Hautes Vallées*, 150, 1987, p. 41-46.

23. La restitution des trophées pompéiens n'est pas chose facile, étant donné le peu de restes qui nous en est parvenu. Récemment, I. Rodà a cherché un parallèle avec le mausolée funéraire de Belevi à Ephèse (milieu du III^e siècle av. n. è.) ; ce dernier monument présente des techniques de construction proches de celles qui seront utilisées à Panissars. I. Rodà laisse ainsi entendre que les trophées de Panissars se situeraient dans la tradition des grands monuments hellénistiques (voir « Els models arquitectònica dels trofeus de Pompeu als Pirineus », *Homenatge a Miquel Tarradell, Estudis Universitaris Catalans*, 19, Barcelone, 1993, p. 647-651), ce qui ne serait pas incompatible avec le personnage de Pompée le Grand. Cette proposition a été tout récemment contestée par ARCE, *Trofeos de Pompeyo*, p. 267-268. Il fait valoir que les trophées pompéiens ne devaient pas ressembler à autre chose qu'aux monuments triomphaux propres à leur époque, en l'occurrence les trophées de Chéronnée élevés en 86 par Sylla, et découverts récemment par des archéologues américains ; ceux-ci consistaient en deux bases supportant des trophées d'armes. Au-delà de la discussion, somme toute normale, tournant autour de la restitution des trophées pyrénéens, on regrettera que J. Arce remette en question, dans son article, les découvertes des archéologues, dont il ignore apparemment tout du dossier (voir ci-dessus n. 17).

24. CASTELLVI dans *En suivant la voie domitienne*, p. 19.

25. FREIXE, *Voie romaine*, p. 503-506 ; CASTELLVI, *Données archéologiques*, p. 12-14.

26. Sur cet épisode, CASTELLVI, *Données nouvelles*, p. 18.

27. CASTELLVI dans *En suivant la voie domitienne*, p. 46.

28. R. GRAU, « Le passage de la voie antique à Les Cluses (Portorium et enceinte) », *Les routes du sud de la France, 110^e congrès national des Sociétés savantes (Montpellier, 1985)*, Paris, 1985, p. 107-118.

29. On rappellera en effet que le monument cessa d'être entretenu vraisemblablement vers la fin du I^{er} siècle, époque à partir de laquelle ses parements commencent à être récupérés.

30. Ce sont bien là les *clausurae* dont il est question dans la *Notitia Dignitatum*, et que ARCE, *Trofeos de Pompeyo*, p. 268, voulait tout récemment voir au col de Panissars, jetant le doute, comme nous l'avons vu plus haut (note 17), sur l'importance des découvertes réalisées par G. Castellvi. Voir aussi, à propos de la défense de la voie, ci-dessous note 32.

31. R. GRAU, « Un fort romain à sauver. Le Castell dels Moros de l'Écluse », *Archéologia*, 124, 1978, p. 70.

32. Elle ne signifiait pas, comme le défend G. CASTELLVI, *Données archéologiques*, p. 17-18, un déplacement de la frontière ; le défilé de l'Écluse est le seul endroit qui permettait de contrôler efficacement tout le trafic entre la Gaule et la péninsule Ibérique. Plus en amont, il aurait été nécessaire, pour arriver au même résultat, de protéger non seulement le col de Panissars mais celui également du Perthus, qui, s'il ne fut plus sous l'Empire un passage « officiel », n'en restait pas moins toujours utilisable ; ce qui aurait inévitablement dispersé les forces et rendu moins efficace la défense de la voie.

33. Voir par exemple, E. LAMBERT, « Les routes des Pyrénées Atlantiques et leur emploi au cours des Âges », *Actas del Primer Congreso de Estudios Pirenaicos (San Sebastián, 1951)*, VI, Saragosse, 1952, p. 121-164 (= LAMBERT, *Routes*) ; également A. BOURNETON, *Grands ports des Pyrénées*, Toulouse, 1986, p. 53-54 (= BOURNETON, *Grands ports*), à propos du passage de l'armée de Napoléon par le port de Bénasque, un des plus difficiles des Pyrénées centrales.

34. Ainsi E. DESJARDINS, *Géographie historique et administrative de la Gaule romaine*, I, p. 112 ; C. JULLIAN, *Histoire de la Gaule*, V, p. 93 ; J. E. DUFOURCET, « Les voies romaines et les chemins de Saint-Jacques dans l'ancienne Novempopulanie », *Congrès Archéologique de France (Dax-Bayonne, 1888)*, Paris, 1889, p. 249 (= DUFOURCET, *Votes*) ; LAMBERT, *Routes*, p. 126 ; BOST et FABRE, *Problèmes*, p. 26.

35. La deuxième route en importance après celle du Pays Basque ; voir J. M^a LACARRA, « Rutas de peregrinación. Los pasos del Pirineo y el camino de Santa Cristina a Puente la Reina », *Pirineos*, 2, 1945, p. 5-17.

36. FABRE et BOST, *Problèmes*, p. 26 n. 7.

37. Cf. note ci-dessus ; BELTRÁN, *Puerto del Palo*, p. 137-138 donnait, d'après un voyageur anglais, la lecture suivante pour les dernières lignes ;... CAE (sar ?)... /...VALERIANVS../AMICVS. On aurait là la titulature d'un empereur, Valérien ou Gallien. Mais l'emploi du nominatif et de *amicus* serait pour te moins surprenant et laisse planer de gros doutes quant à la fidélité de la transcription.

38. *CIL*, XIII, 8894 ; voir également BOST et FABRE, *Problèmes*, p. 25-26.

39. Elle était connue effectivement depuis le siècle dernier : *CIL*, II, 4911 ; A, BELTRÁN, « La inscripción romana de Siresa », *Caesaraugusta*, 4, 1954, p. 132-138.

40. Transcription de J. LOSTAL PROS, référence *in fine* (1992, p. 226).

41. A. BLÁZQUEZ et C. SÁNCHEZ ALBORNOZ, « Vías romanas de Botoa a Mérida-Mérida a Salamanca-Arriaca a Sigüenza-Arriaca a Titulcia-Segovia a Titulcia y Zaragoza al Bearn », *Memorias de la Junta de Excavaciones y Antigüedades*, 24, Madrid, 1919, p. 16-18.
42. A. BELTRÁN, « El puerto del Palo y la vía romana que lo atraviesa », *Caesaraugusta*, 6, 1955, p. 127-140 (= BELTRÁN, *Puerto del Palo*).
43. Ainsi, A. GALIAY SARAÑANA, *La dominación romana en Aragón*, Saragosse, p. 29-30 ; M. MARTÍN BUENO, en dernier lieu, *Aragón arqueológico : sus rutas*, Saragosse, 1977, p. 60 (= MARTÍN BUENO, *Aragón arqueológico*).
44. Après quelques hésitations, par Beltrán lui-même, cf. *Puerto del Palo*, p. 189 ; également par MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 118 sq. et DUPRÉ, *Routes transpyrénéennes*, p. 401.
45. MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 124 ; MARTÍN BUENO, *Aragon arqueológico*, p. 60 ; DUPRÉ, *Routes transpyrénéennes*, p. 401 la situe, curieusement, à Urdos ; ce qui, dans l'hypothèse examinée, n'est pas acceptable car Urdos, qui n'est pas situé dans la vallée de Lescun que dessert uniquement le col de Pau, n'a aucune liaison naturelle directe avec ce port de montagne.
46. MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 122 et 132.
47. Ainsi, MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 135 et DUPRÉ, *Routes transpyrénéennes*, p. 401.
48. DUPRÉ, *Routes transpyrénéennes*, p. 401, ce qui est effectivement totalement inexact ; N. Dupré, qui n'a visiblement pas effectué de repérages sur le terrain, s'est contentée de décrire la route actuelle, aménagée en 1863, et qui ne se confond nullement, dans la montée du col, avec l'ancienne chaussée utilisée jusque-là.
49. BELTRÁN, *Puerto del Palo*, p. 130.
50. Certaines parties du chemin sont par ailleurs aménagées dans le rocher, mais rien ne nous permet d'affirmer que ces travaux de décaissement sont d'époque romaine.
51. L'agglomération est en revanche mentionnée sous le nom corrompu de *Pacca* dans la *Cosmographie* de Ravenne (4, 43, 309, 7). Pour M^a A, Magallón, la source fait référence à une voie secondaire qui se dirigeait vers le Somport (*Red viaria*, p. 135) ; or, l'utilisation de la *Cosmographie* est, dans ce cas précis, pour le moins délicate parce qu'elle ne fait pas expressément allusion à une route transpyrénéenne. En effet, le nombre et l'ordre des stations qu'elle énumère, sans indication de distances, ce qui ajoute à la

difficulté d'interprétation d'un tel document, ne correspondent pas aux renseignements de *l'Itinéraire*. On trouve ainsi successivement *Caesaraugusta – Foro Gallorum – F (I) acca – Iulia – Ebellino – Salam – Anabere*. *Iulia* était identifiée à *Calagurris* par J. M. ROLDÁN, *Itineraria Hispana*, 1975, p. 227, ce qui paraît peu vraisemblable (voir à ce propos les réserves de MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 133). Les deux dernières stations sont parfaitement inconnues. Aussi, à supposer que l'énumération de la *Cosmographie* suive un ordre logique, le chemin ainsi décrit ne conduisait certainement pas en Aquitaine. *Ebellinum* est en effet placé après *Iacca* alors que *l'Itinéraire d'Antonin* le situe entre *Forum Gallorum* et *Summus Pyrenaeus* ; cela implique donc un retour en arrière de *Iacca* à *Ebellinum*, la route poursuivant son chemin de cet endroit-là vers les deux localités non identifiées de *Salam* et *d'Anabere* ; ce soi-disant trajet ne peut donc pas s'appliquer, comme le voulait M^a A. Magallón, à une route qui rejoignait le Somport.

52. MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 124.

53. Les déplacements d'inscriptions de leur contexte d'origine n'ont pas été rares dans les Pyrénées. Dans les vallées centrales du versant nord de la chaîne, nombreux ont été les monuments épigraphiques antiques qui ont été réemployés dans les églises médiévales et modernes.

54. Ce fut l'itinéraire préféré des pèlerins qui se rendaient à Compostelle ; Us disposaient également d'un chemin parallèle entre Saint-Jean et Roncevaux aménagé dans le fond de vallée de la Petite Nive, communément appelée le Valcarlos, mais dont la traversée était réputée dangereuse ; voir BOURNETON, *Grand ports*, p. 90.

55. Voir essentiellement LAMBERT, *Routes*, p. 144 et 155-160 ; la route fut apparemment délaissée après le passage de Charlemagne en raison de l'insécurité qui y régnait. L'ensemble du pays qu'elle traversait, même au plus fort de son utilisation, jouissait d'une très mauvaise réputation ; voir ainsi le tableau très peu flatteur que dresse le *Guide du Pèlerin* des mœurs et coutumes des Basques et Navarrais qui montrèrent une grande hostilité envers les étrangers de passage.

56. L. COLAS, « La voie romaine de Bordeaux à Astorga dans sa traversée des Pyrénées », *REA*, 14, 1912, p. 180 (= COLAS, *Voie romaine*).

57. DUFOURCET, *Voies*, p. 245 sq. ; DESJARDINS, *Géographie historique et administrative de la Gaule romaine*, I, p. 112 ; JULLIAN, *Histoire de la Gaule*, V, p. 116-117.

58. Sur les derniers travaux sur le tracé de la voie en Navarre : M^a J. PEREX, « Notas sobre la calzada romana entre “Pompaelo” e “Iturissa” (Navarra) », *XVIIIICNA (Islas Canarias, 1985)*, Saragosse, 1987, p.

805-811 ; J. J. SAYAS et M^a J. PEREX, « La red viaria de época romana en Navarra », *Primer Congreso General de Historia de Navarra, 2, Comunicaciones (septiembre 1986), Príncipe de Viana, 48, 7, 1987, p. 595-598.*

59. Au sommet de ces deux cois, l'ancienne chaussée, encore visible sur quelques dizaines de mètres, est coupée par la route moderne.

60. Et non pas *Imus Pyrenaeus* comme le voulait DUPRÉ, *Routes transpyrénéennes*, p. 401 qui l'opposait ainsi au *Summus Pyrenaeus* de la voie des Pyrénées centrales (Somport), d'altitude forcément supérieure.

61. SOLI (INV(VICTO) ?) N [... ; cf. M^a J. PEREX et M. UNZU URMENETA, « Notas sobre la posible localización de *Iturissa* (Espinal-Navarra) », *Primer Congreso General de Historia de Navarra, 2, Comunicaciones (septiembre 1986), Príncipe de Viana, 48, 7, 1987 p. 553 et notes 7-8 (= PEREX et UNZU, Notas).*

62. D'une manière générale, voir J. LE GALL, « Jupiter et les grands cois des Alpes occidentales », *Actes du colloque international sur les cols des Alpes [Antiquité et Moyen Âge], (Bourg en Bresse, 1969), p. 171-175.*

63. Connue sous la variante *Iturissa* par la *Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, 4, 43-44, dans la description de l'itinéraire *Caesaraugusta-Iturissa* par *Segia, Terraca, Carta et Pompelone.*

64. PEREX et UNZU, *Notas*, p. 557-559.

65. La zone d'habitat n'a été que partiellement explorée ; les recherches ont été en effet concentrées sur les deux nécropoles, la deuxième ayant été découverte à 1 500 m de la première en 1989 ; voir M^a J. PEREX et M. UNZU URMENETA, « Emplazamiento de *Iturissa, mansio* en la vía de Astorga a Burdeos », *Simposio sobre la red Diaria en la Hispartia romana (Tarazona, 24-26septiembre 1987)*, Saragosse, 1990, p. 373-384 et, des mêmes auteurs, « Resumen de las campañas de 1989-1990, Una nueva necrópolis de incineración en el término de Espinal », dans *Trabajos de Arqueología Navarra*, 10, 1991-1992, p. 446-448, et « Nuevos hallazgos de época romana en Espinal (Navarra) », *Segundo Congreso General de Historia de Navarra. 2. Comunicaciones (24-28septiembre de 1990), Príncipe de Viana, Anejo 14, 1992, p. 267-273.*

66. COLAS, *Voie romaine*, p. 182-187 ; l'auteur se basait par ailleurs sur les indications de distances de l'*Itinéraire* pour localiser la station de *Summus Pyrenaeus* à Château-Pignon ; le site correspond en fait à une redoute du XVI^e siècle. Le contrôle de tout ce secteur des Ports de Cize fut souvent disputé entre

Français et Espagnols depuis le XVI^e siècle, ce qui amena la construction de plusieurs ouvrages fortifiés le long de l'ancienne route romaine et médiévale. Nous renvoyons à ce sujet aux nombreux articles écrits par F. GAUDEUL dans le *Bulletin de la société des Sciences, Lettres et Arts de Bayonne*, 136 (1980), 139 (1983), 140 (1984) et 141 (1985).

67. Les premiers résultats des recherches ont été exposés par F. GAUDEUL et J.-L. TOBIE, « Arteketa-Campaita. Un site de la fin de l'Antiquité sur la voie des "Ports de Cize" », *BSSLAB*, 144, 1988, p. 19-39 (= GAUDEUL et TOBIE, *Arteketa-Campaita*).

68. *Ibid.*, p. 24-30.

69. Ainsi, dans les régions les plus occidentales de l'Aquitaine, les monnaies du II^e siècle auraient circulé pendant très longtemps ; celles qui ont été retrouvées sur le site auraient été utilisées encore au III^e siècle, voire au IV^e ; *Ibid.*, p. 29.

70. COLAS, *Voie romaine*, p. 178, a été le premier à proposer cette identification.

71. J.-L. TOBIE, « Fouilles romaines à Saint-Jean-le-Vieux », *Bulletin du Musée Basque*, 34, 1966, p. 145-164 ; du même auteur, « La "mansio" d'*Imus Pyrenaeus* (Saint-Jean-le-Vieux. Pyrénées-Atlantiques). Apport à l'étude des relations transpyrénéennes sous l'Empire romain », *Estudios de Deusto*, 20, 46, 1972, p. 369-382 (= TOBIE, *Imus Pyrenaeus*), et contribution dans *Le Pays de Cize*, ouvrage collectif, Saint-Étienne-de-Baïgorry, 1991, p. 70-71 et 81-82 (= *Pays de Cize*).

72. Voir d'une manière générale, TOBIE, *Le Pays Basque Nord*, 95, 1, 1982, p. 27-32.

73. Voir J.-L. TOBIE, « La tour d'Urkulu (province de Navarre). Un trophée-tour pyrénéen ? Essai d'interprétation », *BSSLAB*, 132, 1976, p. 52-54 (-TOBIE, *Tour d'Urkulu*) ; sur la description du monument, p. 48-49. La localisation du *Summus Pyrenaeus* de l'*Itinéraire* a été proposée par D. URRUTIBEHETY, « La tour d'Urkulu, les Ports de Cize et *Summus Pyrenaeus* », *BSSLAB*, 133, 1977, p. 80-81 et 107 (= URRUTIBEHETY, *Tour d'Urkulu*).

74. TOBIE, *Tour d'Urkulu*, p. 55-58.

75. Les sondages réalisés en 1989 et 1990 n'ont révélé qu'une occupation militaire liée à la guerre de 1798 entre les Français et les Espagnols à proximité du monument. Au pied de celui-ci, les fouilles ont mis au jour une structure en U, orientée nord-sud, qui semble aller de pair avec les restes de la tour. Elle est aujourd'hui interprétée comme étant un autel ; mais aucun mobilier n'a permis de dater ces

aménagements ; voir M^a A. MEZQUÍRIZ, « La torre-trofeo de Urkulu », *Trabajos de Arqueología Navarra*, 10, 1991-1992, p. 441-443 ; du même auteur, en collaboration avec J.-L. TOBIE, « La torre-trofeo de Urkulu », *Segundo Congreso General de Historia de Navarra. 2. Comunicaciones (24-28 septiembre de 1990)*, *Príncipe de Via/ta*, Anejo 14, 1992, p. 251-258.

76. Voir essentiellement J. BLOT, « Les vestiges protohistoriques de la “voie romaine” des Ports de Cize », *Bulletin du Musée Basque*, 80, 1978, p. 54-66 ; PEREX et UNZU, *Notas*, p. 555, ont répertorié 26 dolmens et autant de cromlechs de l'Âge du Fer sur le trajet de la voie entre les cols d'Erro et d'Ibañeta.

77. TOBIE, *Tour d'Urkulu*, p. 46.

78. Les premiers semblent avoir été élevés par Fabius Maximus et Domitius Calvinus après leur victoire respective sur les Allobroges et sur les Arvernes ; voir Florus, 1, 37, qui en parlait *comme un usage qui n'avait jamais été pratiqué* par les Romains. Sur les origines des trophées militaires romains, on se reportera, plus généralement, à G.-Ch. PICARD, *Les trophées romains. Contribution à l'histoire de la religion et de l'art triomphal de Rome* (BÉFAR, 187), Paris, 1957, p. 16-22 et 103-107.

79. TOBIE dans *Pays de Cize*, p. 72-73 ; URRITIBEHETY, *Tour d'Urkulu*, p. 53-107, avait déjà proposé cette solution mais donnait en même temps à la voie de l'*Itinéraire d'Antonin* un tracé complètement différent empruntant, côté nord, la vallée de Saint-Michel, et côté sud celle de l'Irati, ce qui est aujourd'hui inacceptable.

80. TOBIE, *Imus Pyrenaeus*, p. 380.

81. GAUDEUL et TOBIE, *Arteketa-Campaita*, p. 33-35.

82. TOBIE, *Imus Pyrenaeus*, p. 379 ; sur l'incursion de 276, voir plus généralement, N. SANTOS YANGUAS, « Las invasiones germanas del siglo III en Hispania. Estado de la cuestión », *Memorias de Historia Antigua*, 7, 1986, p. 159-160 et 165.

83. C'est en effet un lieu commun ; voir notamment ta conclusion de TOBIE, *Pays Basque Nord*, p. 26. C'est une question sur laquelle nous reviendrons également dans la dernière partie de ce travail.

84. L'installation d'un camp militaire à *Lugdunum* chez les Convènes à peu près à la même époque – première moitié du III^e siècle ? – (cf. *supra* note 16, p. 163) a-t-elle obéi aux mêmes préoccupations ?

85. *Itinéraire d'Antonin*, d'après DESJARDINS, *Géographie historique et administrative de la Gaule romaine*, IV, 1893, p. 67 sq

86. D'une manière générale, voir P. SILLIÈRES, « Voies de communication et réseau urbain en Aquitaine romaine », *Villes et agglomérations urbaines antiques du Sud-Ouest de la Gaule. Histoire et Archéologie, deuxième colloque Aquitania (Bordeaux, 13-15 septembre 1990)*, (supplément 6 à *Aquitania*), Bordeaux, 1992, p. 434 et carte p. 435.

87. *Cosmographie* de l'Anonyme de Ravenne, 4, 43-44.

88. Elle n'est pas mentionnée par les guides routiers antiques mais est connue par l'archéologie ; cf. MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 138.

89. D'une manière générale, MAGALLÓN, *Red viaria*, p. 103 et DUPRÉ, *Routes transpyrénéennes*, p. 395 et 397.

90. Sur le coût de la construction et de la remise en état d'une voie, voir SILLIÈRES, *Voies de communication*, p. 698 ; il devait être considérablement accru en zone montagnaise où la configuration du terrain nécessitait de fréquents travaux de terrassement et de décaissement, voire la construction d'ouvrages d'art.

© Casa de Velázquez, 1997

Licence OpenEdition Books

Cette publication numérique est issue d'un traitement automatique par reconnaissance optique de caractères.

Référence électronique du chapitre

RICO, Christian. 3 / *Les routes transpyrénéennes : le trait d'union* In : *Pyrénées romaines : Essai sur un pays de frontière (III^e siècle av. J.-C. - IV^e siècle ap. J.-C.)* [en ligne]. Madrid : Casa de Velázquez, 1997 (généré le 31 août 2023). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/cvz/2467>>. ISBN : 9788490961032. DOI : <https://doi.org/10.4000/books.cvz.2467>.

Référence électronique du livre

RICO, Christian. *Pyrénées romaines : Essai sur un pays de frontière (III^e siècle av. J.-C. - IV^e siècle ap. J.-C.)*. Nouvelle édition [en ligne]. Madrid : Casa de Velázquez, 1997 (généré le 31 août 2023). Disponible sur

Internet : <<http://books.openedition.org/cvz/2449>>. ISBN : 9788490961032. DOI :
<https://doi.org/10.4000/books.cvz.2449>.
Compatible avec Zotero