

Auguste, la Gaule et les routes de l'Aquitaine : la voie « directe » de Dax à Bordeaux

L'*Itinéraire d'Antonin* est, avec la *Table de Peutinger*, le seul document antique à offrir un tableau d'ensemble (encore que bien lacunaire) du réseau routier romain de l'époque impériale. La différence entre lui et la célèbre carte réside en ceci que lui-même n'est pas dessiné mais rédigé, c'est-à-dire qu'il se présente sous la forme d'une liste de stations aux noms desquelles est adjointe l'indication chiffrée de la distance séparant chacune de la précédente.

Quoique très imparfait, ce document intéresse particulièrement notre région. En effet, depuis la perte (antérieure au XVI^e siècle) du segment occidental de la *Table*, il est le seul à fournir, sur les routes de l'Aquitaine maritime, des informations relativement précises. Et l'importance de celles-ci se trouve rehaussée du fait que, entre Dax et Bordeaux, sont indiqués deux tracés de voies avec la liste des étapes qui en jalonnent le parcours.

Il n'est pas de notre propos de rouvrir le dossier de la localisation de ces stations, mais plutôt d'essayer de comprendre pour quelle raison le compilateur à qui l'on doit ce guide a jugé bon d'indiquer cette double liaison, côtière et intérieure, pourquoi aussi (surtout ?) il a introduit entre les deux une hiérarchie, faisant manifestement de la seconde comme une annexe de la première.

Bien que celle-ci soit familière aux lecteurs aquitains, rappelons d'abord la liste des étapes portées sur l'une et l'autre route, étapes sur les noms desquelles nous aurons à revenir ¹.

La voie côtière, partie d'*Aquis Tarbellicis*, passe successivement par *Mosconnum*, *Segosa*, *Losa* et *Boios* pour atteindre finalement *Burdigala*. L'axe intérieur, lui, traverse *Coequosa*, *Telonnum* et *Salomagus* d'où il rejoint *Burdigala*. La distance totale entre Dax et Bordeaux est de 63 lieues (environ 140 km) pour la première, et 64 lieues (environ 142,5 km) pour le second, qui, légèrement plus long, n'est donc pas un *compendium* (raccourci) de l'autre. Plus intéressante

est la manière dont sont annoncés les deux parcours dans le texte de l'*Itinéraire*. Le premier figure dans un grand ensemble intitulé « d'Espagne en Aquitaine », que suit cette indication : « d'*Asturica* (Astorga, prov. de León) à *Burdigala*, 421 (bornes milliaires, puis leugaires) », et dont le trajet de Dax à Bordeaux représente la dernière section.

L'autre tronçon n'existe qu'à partir de Dax, sous le titre : « *item, ab Aquis Tarbellicis Burdigalam, 64* », c'est-à-dire : « de même, de Dax à Bordeaux, 64 (lieues) », formulation dont nous nous contenterons de relever pour l'instant qu'elle énonce la possibilité d'une liaison différente de celle que nous appellerons normale ou principale.

Acceptera-t-on sans discuter ces indications ? La chose mérite réflexion, car les jugements portés sur l'*Itinéraire* sont généralement défavorables² ; on reproche à son auteur d'avoir travaillé sans méthode, ni ordre, ni soin, encombrant de répétitions et de fautes un texte par ailleurs fort lacunaire. Et il est bien vrai que les erreurs ne manquent pas, que des bizarreries même s'y rencontrent³, que des renseignements d'importance secondaire sont produits alors que font défaut des pans entiers de réseau, en Gaule notamment où sont ignorées la trame vraie du massif armoricain, celle du val de Loire ou celle du Massif Central et de ses bordures. La date elle-même de ce document n'est pas assurée. S'il paraît raisonnable d'en fixer l'état final aux années 291-293/297, c'est-à-dire peu avant les réformes administratives de Dioclétien telles que les connaît la *Liste de Vérone* vers 312-314⁴, il est plus malaisé de retrouver à quelle époque remontent les renseignements routiers et à quels modèles (cartes ou simple registre) ils ont été empruntés.

Bref, voilà de quoi hésiter. La critique moderne, pourtant - et nous partageons tout à fait ce point de vue - tend plutôt à considérer ce document avec plus d'indulgence. On ne doute pas de son caractère officiel, ce qu'attestent les nombreuses mentions de géographie administrative provinciale, de géographie militaire (garnisons légionnaires, rocadés du Danube et du Rhin), d'ailleurs tenues à jour (les exemples cités montrent la situation des alentours de 291), comme est aussi à jour le tracé de la frontière européenne de l'empire où ne figurent plus ni la Dacie, ni les Champs Décumates, évacués entre le milieu du III^e siècle et l'époque d'Aurélien. Les commentateurs modernes pensent à une compilation d'itinéraires en prévision de déplacements impériaux (les nombreuses mentions de trajets au départ de Milan sont peut-être, de ce point de vue, des indices à ne pas négliger), voire de campagnes militaires (celles de Maximien et de Constance Chlore en Occident?). On peut y reconnaître aussi un

indicateur à usage fiscal, comme l'a proposé D. van Berchem⁵.

L'intérêt de ces propositions est de garantir, malgré les défauts évidents de celui-ci, la crédibilité de l'*Itinéraire*. Cela signifie pour nous que les données concernant la double liaison de Dax à Bordeaux sont dignes de confiance et qu'il y avait bien deux routes, importantes, officielles (un peu l'équivalent de nos routes nationales), probablement jalonnées de bornes, mais dont l'une, morceau d'un grand itinéraire interprovincial, l'emportait sur l'autre. Nous observerons enfin que la première desservait le modeste chef-lieu de la cité des Boiates, tandis que la seconde unissait, d'une traite, si l'on peut dire, les deux chefs-lieux de cité. Ces diverses constatations permettent de trouver sans peine la clé de notre petite énigme.

Le fait que l'*Itinéraire* décrive une section « d'*Asturica* à *Burdigala* » et que cette dernière passe par les ports de Cize et de Dax est effectivement en soi un repère suffisant pour en rapporter l'origine à l'époque augustéenne.

Pour bien comprendre les choses, il faut revenir à la situation créée en Aquitaine par la conquête romaine. Avant celle-ci existaient, au nord des Pyrénées, de petits états indépendants organisés autour de quelques grands axes routiers de direction méridienne, reliés à l'Espagne par des ports montagnards (d'est en ouest : cols de la Bonaigua et de Rioumajou, ports d'Aspe (et peut-être de Larrau) pour la Gascogne centrale, cols d'Armostéguy/Roncevaux pour les chemins occidentaux, qui empruntaient certainement aussi un passage proche de la mer). En arrière de la côte atlantique se tenaient des tribus anciennement installées, au milieu desquelles s'étaient plus récemment intercalés des groupes d'origine celtique, tels les Tarbelles ou les *Pimpedunni*. Les trouvailles archéologiques d'époque protohistorique, même peu nombreuses, la toponymie aussi, qui signalent ces établissements⁶, paraissent bien jaloner également le tracé d'une piste qui, descendue du Bordelais par le territoire des Boiates, rejoignait les terres cantabres par le pays des Cocosates et des Tarbelles. En quelque sorte, on aurait là le prolongement vers le monde ibérique de la « diagonale d'Aquitaine » dont le rôle a été bien mis en lumière par J.-M. Desbordes et B. Barrière⁷.

À partir de 56 avant Jésus-Christ, la situation a tout d'un coup changé. La victoire de Crassus sur les Aquitains et leurs alliés d'Outre-monts a eu pour effet de bloquer les relations entre les deux versants de la chaîne pyrénéenne dont la partie méridionale demeurait indépendante. Ce n'est donc pas à cette date que l'administration romaine, au demeurant peu soucieuse de cette anomalie et vite accaparée ailleurs,

notamment par les guerres civiles, pouvait penser à créer des routes. Elle n'y pensa pas d'ailleurs de longtemps puisque, ni Agrippa en 39/38, ni Valerius Messalla Corvinus en 29/28 ne firent accompagner de mouvements parallèles dans le nord de la Péninsule, les actions qu'ils menaient en Aquitaine, ce qui montre bien que, jusqu'aux campagnes conduites entre 26 et 19/16 contre les Astures et les Cantabres, le finistère aquitain n'était pas considéré comme une zone stratégique.

Tout change vers 16-13 : ces années, en effet, marquent pour l'Occident romain la naissance d'une véritable politique « impériale », puisque sont créées parallèlement les trois provinces gauloises (de Gaule Chevelue) et les trois provinces hispaniques, et que, dans ces grandes circonscriptions administratives, est établi le réseau des cités. C'est alors, et dans le droit fil de ce programme, que fut décidée la création du réseau des routes, car celles-ci devaient prioritairement relier entre eux les chefs-lieux de cité, tous de fondation nouvelle⁸. On pourrait penser que - comme elle l'avait entrepris pour les villes - Rome se préoccupa de jeter les plans d'une trame routière entièrement nouvelle : c'est du moins ce que laisse entendre le célèbre passage de Strabon (IV,6,11) rappelant brièvement le programme d'Agrippa. En fait, le plus souvent, en Aquitaine entre autres, en tout cas dans un premier temps, on se contenta d'utiliser les pistes indigènes dont fut, au besoin, corrigé localement le tracé⁹. La vieille route côtière, détournée désormais sur Dax, devenue capitale de la cité des *Aquenses*, et sur les ports de Cize, définitivement ouverts¹⁰ et promus à un rôle essentiel, se vit choisir comme itinéraire principal, soit qu'il n'existât pas de chemin commode (ou qu'il n'y en eût pas du tout¹¹) à travers la Grande Lande, soit parce que, entre Dax et Bordeaux, elle desservait le chef-lieu de la nouvelle cité des Boiates¹². Cette raison est probablement la bonne : nul doute, en effet, que la détermination d'une « rocade des capitales » (dont la *Table de Peutinger* et l'*Itinéraire* nous ont plus ou moins maladroitement transmis le schéma) n'ait été au premier rang des soucis de l'administration. Ainsi fut privilégié cet antique cheminement, consacré maintenant comme voie de première importance.

Quant à la voie « directe », celle que l'*Itinéraire* décrit au second rang comme autre chemin possible, rien n'interdit de l'imaginer plus tardivement aménagée, au fur et à mesure que se complétait et se ramifiait le réseau des communications aquitaines. Evidemment, aucune trouvaille archéologique n'a jusqu'ici permis¹³ de connaître à partir de quel moment elle a réellement servi. Toutefois, un argument auquel on n'a peut-être pas accordé une suffisante attention - celui de la toponymie - pourrait démontrer au moins qu'elle est postérieure à la promotion de la voie maritime.

Faire appel à l'argument toponymique n'est pas sans risque, on le sait. Toutefois, dans le cas précis de nos deux itinéraires, on a la

chance de posséder des indices dont la qualité s'impose avec assez d'évidence pour pallier même la carence de sources archéologiques pertinentes.

L'antiquité lointaine de la voie côtière se déduit aisément du nom même des stations qui jalonnent son parcours, dont l'origine est puisée dans le vieux fond pré-latin, aquitannique ou celtique. Il nous faut mettre à part, il est vrai, le cas de *Mosconnum*, la première des haltes signalées au départ de Dax : situé sur la « bretelle » reliant à la cité des *Aquenses* le grand axe méridien maritime, ce toponyme, pour lequel il est difficile de proposer un étymon, pourrait être d'origine latine.

Point de doute, en revanche, pour les noms suivants : *Segosa* est construit sur un radical celtique qui entre dans la composition de nombreux toponymes en Gaule et dans les Espagnes (*Segodunum*, *Segobriga*, *Segovia*...). *Losa*, souvent rapproché, à tort, de l'étymon latin *lutosa*, se rattache plutôt à une famille d'hydronymes largement représentée en-deçà de la Garonne sous les formes Ousse, Osse, Losse. Il s'agit vraisemblablement d'un radical aquitannique, toujours présent en basque moderne dans la série des dérivés hydronymiques suivants : *Losko* (« bourbier, étang, marais »), *Loskotu* (« se couvrir de flaques »), *Lozegi* (« pivot de moulin »), *Lozko* (« trou profond d'un ruisseau »¹⁴) etc... On peut alors penser que ce toponyme côtier désignait anciennement le ruisseau de la Gourgue (dont le nom actuel est roman) au bord duquel s'était établi le village de *Losa*¹⁵. Les stations situées près des gués et des ponts prenaient, rappelons-le, l'appellation du cours d'eau qui les arrosait. Quant à *Boios*, il doit son nom à la tribu qui s'était établie à l'embouchure de l'Eyre quelques siècles avant la conquête romaine, celle des Boiates.

Ainsi, la voie côtière dont le tracé est désormais en grande partie connu avec certitude, grâce aux travaux effectués par le Centre de Recherche et d'Etude Scientifique de Sanguinet et l'équipe archéologique de Mimizan, semble bien recouvrir un vieux tracé protohistorique. La mise en place des stations, l'aménagement des *mansiones*, se seraient donc appuyés - si l'on en croit la toponymie - sur un réseau de structures déjà existantes, améliorant seulement un itinéraire utilisé depuis les temps les plus reculés.

La situation est bien différente sur la voie intérieure, qui traverse des régions inhospitalières et sur laquelle se sont installées, selon l'*Itinéraire d'Antonin*, les stations de *Coequosa*, *Telonnum* et *Salomagus*. Il s'agit, en effet, pour nous, de fondations artificielles créées de toutes pièces pour les besoins de la route car leurs noms fleurent bon le latin de l'administration romaine.

Coequosa, à quelque 16 lieues au nord de Dax, vers l'actuel

bourg de Sindères, présente tous les aspects d'un vocable latin reposant sur une base *cum aequ-* exprimant l'idée d'égalité. Ce nom de lieu a pu traduire le fait que cette nouvelle fondation se trouvait à la même distance du chef-lieu de cité d'origine (= *Aquae Tarbellicae*) que *Mosconnum*, première station de l'itinéraire côtier. Cette appellation prosaïque s'intègre bien dans la série des dénominations administratives attribuées par le conquérant ¹⁶. *Telonnum*, étape suivante, que l'on peut localiser dans les environs de Liposthey (c. de Pissos, Landes), procède, semble-t-il, de *teloneum* (« bureau de percepteur d'impôt, de péage »). Que le lieu-dit Taraouène, à l'ouest du Muret (cne de Saignac-et-Muret, c. de Pissos, Landes), entre Liposthey et Salles, soit issu d'un croisement entre *teloneum* et *via terrena*, ou qu'il représente un ancien *Tarvena*, semblable au chef-lieu de la cité des Morins en Gaule Belgique, *Telonnum* en tout cas est un nom bien latin, témoin de la marque de Rome dans l'élaboration de ce tronçon routier. *Salomagus* enfin, identifié à l'actuelle commune de Salles, dans le sud du département de la Gironde (c. de Belin), pour être un composé typiquement celtique en apparence, rappelant l'existence d'un marché, n'en est pas moins une fondation romaine : que le *sal-* associé à *-magus* désigne une « clairière aux saules » ou un « marché du sel » ¹⁷, l'ensemble se place bien dans la série des créations d'époque augustéenne ou post-augustéenne ¹⁸.

*
**

Ainsi s'opposent dans un net contraste la physionomie de la voie côtière, épine dorsale d'une région peuplée dès la haute Antiquité et jalonnée de fondations aux noms indigènes, et celle de la voie nouvelle, « percée » à travers des contrées jusque là désertes ou presque ¹⁹, pour des raisons d'intérêt stratégique et administratif. L'existence de cette dernière devait d'ailleurs, au fil des siècles, contribuer à organiser durablement l'occupation du sol dans les régions qu'elle traversait : en désenclavant l'intérieur de la Grande Lande, elle allait permettre la création de tout un réseau d'établissements humains, ceux des futures paroisses de la vallée de l'Eyre et du Born oriental.

Jean-Pierre BOST
et Bénédicte BOYRIE-FENIE

1. *Itinéraire*, n° 455-457.

2. Discussions principalement dans K. MILLER, *Itineraria Romana*, éd. de Stuttgart, 1916, p. LIV-LV ; W. KUBITSCHKEK, *art. Itineraria*, dans *Real-Encyclopädie...*, IX, 2, 1916, col. (2308-2363), 2320-2345 ; A. GRENIER, *Manuel d'archéologie gallo-romaine*, II, *Archéologie du sol*, I, *Routtes*, Paris, 1934, p. 133-138. Voir aussi R. CHEVALLIER, *Les voies romaines*, Paris, 1972, p. 30-33.

3. Par exemple, le choix de deux parcours entre *Burdigala* et *Argentomagus* (Argenton-sur-Creuse, Indre) : *It.* 458-460 passe par Saintes et Poitiers et *It.* 461 propose une route par Agen et Limoges, tandis que le chemin le plus direct par Périgueux n'est pas mentionné.

4. La date de 291 est fournie par *It.* 323 qui désigne la ville de Périnthe en Thrace par son nom nouveau d'Héraclée reçu par la cité en l'honneur de Maximien, le corégent « herculien » de Dioclétien. On est encore avant les réformes provinciales, puisque, par exemple, *It.* 453, 458 et 461 ne connaît qu'une Aquitaine. Ces précisions - qui rendent fautive le titre d' « Antonin » (= Caracalla) donné par le manuscrit de l'Escoorial et repris ensuite dans les éditions - montrent que l'*Itinéraire* n'est pas aussi désordonné qu'on le dit encore quelquefois. Voir la *Liste de Véronne* et sa datation, voir, en dernier lieu, A. CHASTAGNOL, *L'évolution politique, sociale et économique du monde romain, 284-363*, Paris, 1982, p. 240.

5. L'armée militaire dans l'Empire romain au III^e siècle, dans *Mémoires de la Soc. Nat. des Ant. de France*, LXXX, 1937, (p. 117-202), p. 166-181.

6. Liste comode d'informations dans différentes contributions réunies dans les *Actes du Colloque sur l'Histoire de la Grande Lande, Sabres, 1981*, Bordeaux, 1985, notamment J. ROUSSOT-LARROQUE, *Protohistoire de la Grande Lande, du 4^e millénaire aux derniers siècles avant notre ère*, (p. 97-125), carte et inventaires, p. 116-121, et B. BOYRIE-FENIE, *Les substrats linguistiques dans les noms de paroisses de la Grande Lande, p. 127-138* (carte, p. 137). La découverte la plus récente est celle de « l'Estey du Large » fait à Sanguinet (Landes), par l'équipe du C.R.E.S.S. dirigée par B. MAURIN, dont on lira la communication présentée dans ce même congrès.

7. Vieux itinéraires en Limousin et en Périgord, dans *Flaran 2. L'homme et la route en Europe occidentale au Moyen Âge et aux temps modernes, Flaran, 1980*, Auch, 1982, p. 231-240.

8. Sur cette question, J.-P. BOST, *Spécificité des villes et effets de l'urbanisation dans l'Aquitaine augustéenne*, dans *Villes et campagnes dans l'empire romain. Actes du Colloque organisé à Aix-en-Provence, les 16 et 17 mai 1980*, Aix, 1982, p. 61-76.

9. A. Grenier, *Manuel...*, II, 1, p. 21 et n.3 produit sur le sujet d'intéressantes citations d'auteurs antiques. On lira, pour l'Aquitaine, les observations faites en Limousin par J.-M. Desbordes (Aux origines de la romanisation des Lémovices, dans *TRAMES, Travaux et Mémoires de l'UER des Lettres de l'Université de Limoges : Antiquité classique*, d'Hippocrate à Alcuin, Limoges, 1985, p. 133-144). Un exemple nordique est avancé par J.-L. BOUCLY, *Les chaussées de Reims et de Tongres en pays nervien*, dans *Gallia*, 37, 1979, p. 247-262.

10. Cette idée a déjà été plus ou moins exprimée par J.M. SANCHEZ DIANA, *Las tierras de Burgos durante la antigüedad*, dans *Boletín Instit. Fernán-González*, L, 178, 1972, p. 93-110, et D. NONY, *Note sur les monnaies antiques recueillies au Mas-d'Agenais (Lot-et-Garonne)*, dans *Bull. Soc. Fr. de Numism.*, 29, 1, 1974, p. 507-509.

11. Les références citées dans la note 5 montrent en effet que, hormis les ensembles de Salles et de Belin-Beliet, la Grande Lande est à peu près déserte.

12. Plutôt que des Basaboatiens, et pour suivre le témoignage des inscriptions, mais cela ne réduit en rien l'intérêt des propositions émises par L. MAURIN, *Les Basaboatiens, dans Les Cahiers du Bazadais*, 20-21, 1971, p. 1-15.

13. Les recherches menées actuellement par B. Boyrie-Fénie à Sindères (c. de Moreaux, Landes), dans le cadre d'un programme du Centre de Recherches sur l'Occupation du Sol (C.N.R.S., U.A. 999), permettront peut-être des découvertes en ce domaine.

14. P. LHANDÉ, *Dictionnaire basque-français*, Paris, 1926, p. 687 et 689.

15. Le ruisseau qui se jette dans l'étang d'Aureilhien, près du site de *Sesosa*, porte le nom de Lousse sur la carte de Cassini, et sert à désigner le hameau voisin.

16. Observations assez voisines (à propos des noms de ville) de H.J. WOLF, *Zum Typus Valentia-Pollentia-Potentia*, dans *Beiträge zur Namenforschung*, n.s. III, 1968, p. 190-198.

17. B. BOYRIE-FENIE, *Le boisement ancien de la Grande Lande à la lumière de la toponymie*, dans *Actes du Colloque sur la Grande Lande, Le Teich, 1985* (sous presse). Le saule étant omniprésent dans la microtoponymie locale, on attribuera de préférence ce sens à au radical *sal-*.

18. Comparer avec *Caesaromagus* (Beauvais, Tours), *Rotomagus* (Rouen), *Juliomagus* (Angers), *Germanicomagus* (Les Bouchauds, Saint-Cybardeaux, Charente ?).

19. Un lieu-dit « Berroute », au sud de Labouheyre (Landes), sur le tracé antique, a pour origine étymologique le latin *via rupta*, qui signifie littéralement « voie ouverte, percée ».