

www.e-rara.ch

Le Rhône

Lenthéric, Charles

Paris, 1892

ETH-Bibliothek Zürich

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-105888>

Chapitre deuxième.

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

CHAPITRE DEUXIÈME

LES VOIES ANTIQUES DE LA RÉGION DU RHONE.

I. LA ROUTE GRÉCO-PHÉNICIENNE. — II. L'ITINÉRAIRE D'HANNIBAL ENTRE LES PYRÉNÉES ET LES ALPES. — III. LE RÉSEAU DES VOIES ROMAINES SOUS L'EMPIRE.

Direction générale de la vallée du Rhône et de la Saône. — La légende de *Melkarth* ou d'Hercule. — *Via Heraclea*. — Colonies héracléennes. — Hercule considéré comme la personnification de la puissance tyrienne. — Expéditions des Phéniciens dans le bassin de la Méditerranée. — Occupation des côtes de l'Ibérie et de la Celtique, des vallées du Rhône et de la Saône. — Route gréco-phénicienne de l'Espagne à l'Italie.

Itinéraire d'Hannibal des Pyrénées aux Alpes. — Interprétations diverses. — Polybe et Tite-Live. — Nouvelles études de la question à partir du seizième siècle. — Derniers travaux de la critique moderne. — Prise de Sagonte. — Passage de l'Èbre et des Pyrénées. — Route suivie dans le pays des Volkes Arékomiens. — Passage du Gardon. — Passage du Rhône à l'Ardoise, vis-à-vis d'Orange. — Arrivée tardive de Scipion. — Route par les vallées du Rhône et de l'Isère. — Ravitaillement à Grenoble, *Cularo*. — Route par la vallée du Drac. — Passage de l'armée à Chorges, à Embrun, à Briançon. — Le mont Genève, *mons Matrōna*; les *Matrones*, *Dea Matrōna* ou *Matres*. — Difficultés de la descente. — Les vallées du Prégas et du Chisone. — Arrivée à Turin. — Pertes subies dans la traversée du Rhône et dans le passage des Alpes.

État des routes dans l'antiquité. — Anciens frayés. — Défaut général d'entretien. — Routes de l'empire assyrien et de la Perse. — Grande route militaire de l'Asie Mineure. — Absence de routes en Grèce. — Les routes romaines considérées comme un instrument de conquête et de civilisation. — Constitution d'une route romaine : le *statumen*, le *rudus*, le *nucleus*. — Stations et relais; *stationes*, *mutationes*. — Bornes milliaires.

Itinéraires ou livrets de poste sous l'Empire. — Itinéraire d'Antonin. — Itinéraire maritime. — Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem. — Carte de Peutinger ou Table Théodosienne. — Vases Apollinaires de Vicarello près de Viterbe, *Aquæ Apollinares*. — *Stipes* et *ex voto*.

Constitution du réseau des voies romaines. — Route d'Espagne en Italie. — Voie Domitienne et voie Aurélienne, *Via Domitia*, *Via Aurelia*. — Grande route du Rhône. — Routes d'Agrippa autour de Lyon. — Routes autour d'Arles. — Routes des Alpes. — Différents passages à travers les Alpes. — Le grand Saint-Bernard, *Summus Penninus*. — Le petit Saint-Bernard, *mons Graius*. — Le mont Genève, *mons Matrōna*. — Route du Valais. — Route de la

Durance. — Routes secondaires, *viæ vicinales*, *viæ terrena*. — Dépérissement des routes pendant le moyen âge. — Les routes modernes.

I

La vallée du Rhône s'ouvre sur la Méditerranée. Celle de la Saône lui fait suite. La grande rivière de la Bourgogne mêle ses eaux à celles du fleuve au pied de la colline, autrefois boisée, qui a supporté les premières assises de la ville celtique de *Lugdunum* (Lyon). Les deux cours d'eau, exactement orientés dans la direction du Nord au Sud, sont le prolongement l'un de l'autre. Depuis la mer jusqu'au cœur de la France, le Rhône et la Saône semblent couler dans la même vallée et ne font qu'une seule et même ligne de navigation.

On conçoit aisément le rôle que ce chemin naturel a dû remplir dès la plus haute antiquité. « Cette vallée du Rhône est en réalité la principale voie historique de la France. La dépression qui s'étend à la base septentrionale des Pyrénées ne mène directement qu'au golfe de Gascogne et par conséquent ne présente au va-et-vient des peuples qu'un espace très limité. Le Rhône, la Saône et leurs affluents conduisent au contraire par divers passages, non seulement dans toutes les provinces de la France du Nord, mais encore, par les plaines de la Belgique, dans toute l'Europe septentrionale et, par le détroit de la Manche, dans les îles Britanniques. S'il est vrai, d'une manière générale, que la civilisation a marché de l'Est à l'Ouest, en suivant de rivage en rivage le bassin de la Méditerranée, il n'est pas moins vrai que la ligne presque droite formée par le cours du Rhône et de son grand tributaire, la Saône, a forcé l'histoire, pour ainsi dire, à faire en cet endroit un brusque détour vers le Nord, afin de gagner par le chemin le plus facile le versant océanique du continent.

« Dans la stricte acception du mot, l'étroite vallée du Rhône est devenue un grand chemin des nations ; Arles, Vienne, Lyon, Chalon, Dijon en sont les étapes (1). »

(1) ÉL. RECLUS, *Géogr. univ.*, t. II, ch. III.

Ces étapes n'ont été d'ailleurs que des escales pour les bateaux des premiers habitants de notre sol, pendant cette série indéterminée de siècles à laquelle on ne saurait assigner une durée quelconque, qui a succédé aux dernières périodes géologiques et précédé les âges historiques les plus reculés.

La mer, « cette route gratuite et éternelle », et les fleuves, « ces chemins qui marchent », dont la descente s'effectue sans effort et qu'un halage rudimentaire permet de remonter sur une grande partie de leur cours, ont été, pendant de longs siècles, les seules voies suivies par le commerce. Tous les échanges, toutes les relations un peu régulières se faisaient par eau ; et, dès l'aube de l'histoire, on voit se dessiner le long des côtes de la Méditerranée le sillage des navires phéniciens.

Il est sans doute bien difficile, pour ne pas dire impossible, d'avoir des notions un peu nettes sur les événements qui ont eu pour théâtre notre sol gaulois, douze ou quinze cents ans avant notre ère. La fable et la légende seules éclairent d'une lueur incertaine et bien souvent trompeuse cette brume mystérieuse des premiers âges ; et, alors que l'Égypte et la majeure partie de l'Orient, s'épanouissant en pleine lumière, nous ont laissé, soit par leurs monuments, soit par leurs écrits, des témoignages incontestables de leur merveilleuse prospérité, l'Europe, — l'Europe occidentale surtout, — inculte, sauvage, presque inconnue, est restée longtemps enveloppée de ténèbres impénétrables. Pour elle, l'histoire, dans le sens réellement scientifique du mot, est en retard de près de dix siècles ; et ce n'est que peu à peu, et d'une manière fort lente, que l'axe de la civilisation s'est déplacé vers l'Occident.

Ce déplacement, nous venons de le dire, a été la grande œuvre des peuples navigateurs.

Une des plus anciennes traditions orientales, qui s'est répandue successivement de l'Asie en Grèce, en Italie, en Gaule et en Espagne, où elle a subi à diverses reprises des altérations qui en ont dénaturé quelquefois le fond, parle des voyages accomplis sur

tous les rivages de la région méditerranéenne par le dieu tyrien Hercule. Un commencement de civilisation, une sorte de premier polissage des peuples barbares aurait été, dans tout l'Occident, la conséquence du passage ou du séjour de ce héros mystérieux, à la fois guerrier et protecteur; et le vague souvenir d'un état meilleur, amené par le bienfait d'étrangers puissants, de conquérants d'une race supérieure et presque divine, semble s'être perpétué, de générations en générations, pendant les premiers siècles de l'époque gauloise ou celtique (1).

C'est à eux qu'on attribue la fondation de plusieurs villes de la région littorale de l'Ibérie et de la Gaule, de la plupart de leurs ports, et l'établissement des routes tracées le long de la côte.

Le souvenir d'Hercule est resté sur tout ce rivage. Divers tronçons d'une voie littorale reliaient sur la côte de Provence les comptoirs grecs et phéniciens; on l'appelait la « voie Héracléenne », *via Herculea*. La grande légende de la *Crau* parle des exploits du demi-dieu contre Albion et Bergion, fils de Neptune, et de la lutte héroïque qu'il soutint contre les Ligures (2). La grêle de pierres que Jupiter déchaîna pour donner à son fils des armes contre ses ennemis couvre encore le sol sur une étendue de plusieurs kilomètres (3); c'est cette grande mer de cailloux qu'on appelle la *Crau* d'Arles (*χαρνακὸν πεδίον*, plaine basse et pierreuse) (4). Un peu plus loin, dans les Alpes-Maritimes, on retrouve la trace d'Hercule escaladant les derniers contreforts de la chaîne qui sépare la Provence de la Ligurie et ébauchant, au pied de la Turbie, cette célèbre route de la Corniche qui a été pendant si longtemps l'itiné-

(1) AMÉDÉE THIERRY, *Hist. des Gaulois*, 1^{re} partie, ch. I, 1828.

CH. LENTHÉRIC, *La Grèce et l'Orient en Provence*, ch. X, vi, 1878.

(2) *Alioquin littus ignobile est, lapideum (ut vocant); in quo Herculem contra Albion et Bergion, Neptuni liberos dimicantem cum telo defecissent, ab invocato Jove adjutum imbre lapidum ferunt. Credas pluisse, adeo multi passim et late jacent.* — (POMP. MELA, *De sit. orb.*, lib. II, c. v.)

(3) Voir la trilogie de Ptolémée dans Eschyle.

(4) *Crau*, en celtique, d'après Cambden, *craig* ou *crag*, pierre, rocher, — altération de l'ionique *κραναός*, rude, raboteux, appliqué par Homère aux terrains pierreux.

..... ἰθάκης κραναῆς περ ἰούσης.

(HOM., *Il.*, l. III, v. 201.)

raire classique de tous les touristes (1). Une ville portant le nom d'Hercule, *Heraclea Caccabaria*, existait au fond du golfe de Saint-Tropez (2), et cette désignation de *Caccabaria* rappelle un des plus anciens noms de la ville phénicienne de Carthage, *Kak-kabé* (3). Une autre Héraclée a longtemps prospéré sur les rives du petit Rhône et fut le berceau du port et de la ville de Saint-Gilles, dans le Gard (4).

Monaco enfin, *portus Herculis Monæci*, situé à l'extrémité de la côte ensoleillée de Provence, et dont le rocher pittoresque se découpe en presqu'île comme Gibraltar, l'ancienne *Calpé* phénicienne, où se trouvaient les célèbres colonnes d'Hercule, était autrefois couronné par le temple du dieu; et son nom caractéristique de Monaco rappelle le *Melkarth* tyrien, le dieu seul, le dieu fort et sans rivaux, qui ne souffrait ni émules ni voisins (*Monoïcos*,

(1) 'Ο δ' Ἡρακλῆς τὴν ἐκ Κελτικῆς πορείαν ἐπὶ τὴν Ἰταλίαν ποιούμενος καὶ διεξιὼν τὴν ὁρεὶν τὴν κατὰ τὰς Ἀλπεὶς, ὁδοποιήσας τὴν τραχύτητα τῆς ὁδοῦ καὶ τὸ δύσβατον ὥστε δύνασθαι στρατοπέδοις, καὶ ταῖς τῶν ὑποζυγίων ἀποσκευαῖς βάσιμων εἶναι.
(Diod. Sic., l. IV, xix.)

Primam viam Thebanus Hercules... prope maritimas composuit Alpes. — (AMM. MARC., XV.)

Primus inexpertas adiit Tyrinthius arces.

Scindentem nubes, frangentemque ardua montis.

Spectarunt Superi, longisque ab origine sacris

Intemerata gradu, magna vi, saxa domantem.

(SIL. ITAL., *Punic.*, l. I, v. 496-499.)

. *bellis labor acrior, Alpes.*

(SIL. ITAL., *Punic.*, l. III, v. 92.)

(2)

A sinu Sambracitano Heraclea Caccabaria portus. m. p. m. XVI.

Ab Heraclea Caccabaria Alconis... m. p. m. XII.

(*Itiner. marit.*, éd. Parthey et Pinder, Berlin, 1849.)

(3) Voir Acad. des Inscr. et Bell.-Lett., 16 mars 1877.

(4) *Sunt auctores et Heracleam oppidum in ostio Rhodani fuisse.* — (PLIN., l. III, c. v.)

Saint-Gilles qu'aucuns estiment estre celle que Pline appelle Heraclea... — (CÉSAR DE NOSTRADAMUS, *Hist. et chron. de Provence*, 1614.)

Quant au temps du changement de ce nom de Heraclea en celui de Saint-Gilles, il arriva sans doute vers l'an 520, à l'occasion de la demeure de ce Saint, vivant en hermite, au terroir de cette ville. — (HONORÉ BOUCHE, *Chorogr. de Provence*, 1664.)

Voir GERMER-DURAND, *Inscriptions grecques trouvées à Saint-Gilles (Héraclée)*. Mémoires de l'Académie du Gard, 1868-1869.

μόνος οἶκῳ, seul dans la maison), et dont le culte n'était associé dans son temple à celui d'aucune autre divinité (1).

II

Il est à peine besoin de dire que le divin Hercule n'a jamais réellement existé, et que tous les exploits légendaires ou fabuleux auxquels on a attaché son nom, et qui sont devenus en quelque sorte classiques sous le nom des « douze travaux d'Hercule », — constructions de routes, détournements du cours des fleuves, exterminations de brigands et d'animaux nuisibles, — ne sont qu'une fiction poétique, représentant les efforts de l'humanité à son premier âge pour dompter la nature rebelle. Ces travaux multiples d'une société naissante ont été si nombreux et ont eu pour théâtre tant de pays si éloignés les uns des autres, qu'il eût été bien difficile, on en conviendra, de les attribuer à un seul homme, quelque héros ou demi-dieu qu'on ait pu le supposer autrefois. Mais les mythologues n'ont pas eu de peine à sortir de cet embarras et ont imaginé autant d'Hercules que cela leur a paru nécessaire.

La plus grande confusion régnait d'ailleurs dans l'esprit des anciens au sujet d'Hercule. Une sorte de syncrétisme religieux, bien antérieur à l'histoire écrite, avait réuni, dès la plus haute

(1) Ptolémée mentionne même, sur cette partie de la côte ligurienne, deux ports distincts : l'un dans la rade de Villefranche, l'autre dans le petit havre de Monaco.

Μασσαλιωτῶν Νίκαια	28°	»	43° 5'
Ἡρακλέους λιμὴν	28°	15'	42° 45'
Τρόπαια Σεβαστοῦ	28°	30'	42° 30'
Μονοίκου λιμὴν	28°	28'	42° 40'

(PTOL., *Géogr.*, III, 2.)

Herculei ponto capere existere colles

Et nebula jugis attollere saxa Monaci.

(SIL. ITAL., *Punic.*, I, v. 568.)

L'abbé J.-J.-L. BARGÈS, *Recherches archéologiques sur les colonies phéniciennes établies sur le littoral de la Celto-Ligurie*, Paris, 1879.

CH. LENTHÉRIC, *La Provence maritime ancienne et moderne*, ch. x, XI, Paris, 1880.

antiquité, sur un seul personnage et fondu en quelque sorte dans un même moule le héros thébain, fils d'Alcmène, qui a peut-être existé réellement et est considéré comme la personnification de la race dorienne, deux divinités à la fois bienfaisantes et guerrières, l'une d'origine égyptienne, l'autre d'origine phénicienne, et toute une série de types légendaires assez confus et de fictions naturalistes, dont on retrouve le vague souvenir chez tous les peuples d'origine aryenne (1).

Mais, quand on y a regardé d'un peu plus près, il a fallu nécessairement faire un partage de tous les exploits du demi-dieu et les diviser entre plusieurs *Héraclès* de diverses provenances.

La division a même été poussée à l'extrême; et tandis que Diodore de Sicile reconnaissait trois Hercules, Cicéron en comptait six, et Varron n'hésitait pas à en admettre jusqu'à quarante-trois, sans compter un grand nombre de guerriers de différentes nations qui se joignirent à eux (2). On ne saurait y mettre plus de complaisance. Chaque peuple a voulu avoir le sien. Les mythologies anciennes nous parlent tour à tour d'un Hercule égyptien, fils du Nil, d'un Hercule crétois, d'un Hercule lydien, d'un Hercule persan, d'un Hercule indien, d'un Hercule latin et même d'un Hercule germain, tous conquérants, voyageurs, grands redresseurs de torts, grands pourfendeurs de monstres et portant à qui mieux mieux les mêmes attributs, la peau de lion, la massue, l'arc et les flèches, représentant, en un mot, la domination et la force, βίη Ἡρακλείη (3).

Le plus important de tous ces Hercules, — le plus réel même, serions-nous tenté de dire, si l'on peut appliquer un pareil mot à un personnage mythique, — est celui dont les poètes et les géographes nous ont raconté le merveilleux voyage depuis la chaîne

(1) Τὸν γὰρ Ἐπαφρον, καὶ τὴν Ἰῶ, καὶ τὸν Ἰασον, καὶ τὸν Ἀργον. Ὅλως ἀφῆκε, φιλοτιμούμενος μὴ μόνον ἄλλους Ἡρακλεῖς Αἰγυπτίους καὶ Φοινίκας ἀποφαίνειν, ἀλλὰ καὶ τοῦτον, ὃν αὐτὸς τρίτον γεγονέναι φησὶν, εἰς βαρβάρους ἀποξενώσαι τῆς Ἑλλάδος. — (PLUTARQUE, *De Herodot. malign.*, c. XIV.)

(2) Ὁ δ' οὖν Ἡρακλῆς τῶν μὲν Ἰσθίων παρέδωκε τὴν βασιλείαν τοῖς ἀρίστοις τῶν ἐγχωρίων, αὐτὸς δ' ἀναλαβὼν τὴν δύναμιν καὶ καταντήσας εἰς τὴν Κελτικὴν. (DIOD. SIC., l. IV, c. XIX.) — Cf. DIONYS. HALIC., l. I, c. XLI.

(3) HESIOD., *Scutum Herculis*, v. 52, 69, 110.

du Caucase jusqu'aux rivages de l'Ibérie et de la Celtique (Gaule méridionale), et qui a parcouru successivement la vallée du Danube et toutes les côtes de la Méditerranée. Peut-être n'est-il pas téméraire de voir dans cet Hercule la personnification de la race pélasgique en Occident (1) et l'indice de la grande migration de cette race primitive, depuis le Caucase où Prométhée lui trace d'avance le programme de ses travaux et l'itinéraire qu'elle doit suivre jusqu'au Danube, du Danube à l'Adriatique, de l'Adriatique aux Alpes, des Alpes au Rhône, du Rhône aux Pyrénées (2).

Il est cependant plus rationnel de le considérer comme le symbole du peuple phénicien. Melkarth était la divinité poliade de Tyr. La légende du dieu nous le représente visitant d'abord les côtes méditerranéennes de l'Asie et de l'Égypte, parcourant ensuite le Nord de l'Afrique, puis séparant par une sorte de prodige cette Afrique de la partie méridionale de l'Europe (c'est le détroit de Gibraltar moderne), mettant le pied en Espagne, important la civilisation en Gaule, prolongeant son séjour dans la vallée du Rhône, dessinant tout le long de ces rivages un collier de villes florissantes et laissant enfin, comme souvenir de son passage, la route la plus ancienne dont les hommes aient conservé le souvenir.

Cette magnifique épopée du Melkarth tyrien n'est, à vrai dire, que la traduction poétique des grandes entreprises phéniciennes qui remontent au treizième ou au quatorzième siècle avant notre ère.

Il est très probable que nous ne connaissons jamais qu'imparfaitement l'histoire intérieure de la Phénicie; et les plus savantes explorations modernes ont pu à peine jeter quelque jour sur ce

(1) P. BIAL, *Chemins, habitations et oppida de la Gaule au temps de César*, Besançon, 1864.

(2) Φησὶ γοῦν Προμηθεὺς παρ' αὐτῷ καθηγούμενος Ἡρακλεῖ τῶν δδῶν τῶν ἀπὸ Κανκάσου πρὸς τὰς Ἑσπερίδας.

Ἡξεῖς δὲ Λιγύων εἰς ἀτάρβητον στρατόν,
Ἐνθ' οὐ μάχης, σάφ' οἶδα, καὶ θούρος περ' ὦν.

(STRAB., *Geogr.*, l. IV, c. 1.)

territoire jadis célèbre, qui ne nous offre aujourd'hui de son passé que des ruines émiettées, des nécropoles plusieurs fois violées et des cendres sans nom (1). Mais nous connaissons mieux la vie extérieure de ce peuple essentiellement voyageur; et nous possédons déjà quelques idées assez nettes sur la marche de ses expéditions maritimes, sur l'épanouissement de son commerce et le développement de ses colonies.

Pressés entre deux des plus puissantes monarchies de l'ancien monde, l'Égypte et l'Assyrie, adossés à la grande chaîne du Liban, qui limitait d'une manière bien étroite leur occupation territoriale, ne possédant, en somme, qu'une mince lisière de côtes d'une cinquantaine de lieues à peine, les Phéniciens ne pouvaient prétendre à être des conquérants. Mais la mer s'ouvrait devant eux, et ce fut leur véritable domaine.

Cette Méditerranée, qui est la grande mer de la Bible, de l'Iliade et de l'Odyssée, est restée pendant de longs siècles le véritable foyer de la vie antique. Son rôle semble à peine avoir changé depuis plus de trois mille ans. C'est encore la mer historique par excellence, le grand théâtre sur lequel s'agitent et se transforment à chaque instant les passions, les intérêts et la fortune du monde civilisé moderne.

Aucun peuple, dans aucun temps, n'a mieux exploité la mer, dans le sens pratique et industriel du mot, que le peuple phénicien. Elle leur a, pour ainsi dire, appartenu pendant près de six siècles, et avec elle tous les rivages qu'elle baigne, toutes les rivières qui en sont tributaires, tous les fleuves qui l'alimentent.

Ne trafiquant que par voie d'échange avec les nations demi-barbares de la région méditerranéenne, pour lesquelles les moindres produits de l'industrie phénicienne étaient considérés comme des merveilles d'art et de fabrication, ils établirent partout des escales, des comptoirs et des entrepôts; et, tout en amassant d'énormes richesses, ils ouvrirent le monde à la civilisation.

Les marchands tyriens eurent réellement le génie de la mer.

(1) ERNEST RENAN, *Mission de Phénicie*, 1862. — E. VINET, *L'art et l'archéologie*, 1874.

Après avoir occupé la Propontide et le Pont-Euxin, c'est-à-dire la mer de Marmara et la mer Noire modernes, ils mirent pied tour à tour sur toutes les îles de la mer Égée. La Crète, Chypre, Rhodes leur appartenaient; le groupe des Cyclades et des Sporades était pour eux comme une seconde patrie. De là ils passèrent sur les côtes de Grèce, d'Égypte, d'Italie, de Sicile, de Sardaigne et du Nord de l'Afrique, où ils fondèrent Utique et Carthage. Ils s'emparèrent des Baléares et vinrent occuper une grande partie du Sud de la Bétique, — l'Espagne moderne, — alors presque sauvage; et, sur cette côte ibérique, ils établirent, d'après Strabon, plus de deux cents colonies, dont la plupart ne nous ont même pas laissé leur nom, mais parmi lesquelles on peut citer Malacca, Gadès (Cadix), Tartessos. Ils en tiraient du plomb, de l'étain, du fer, de l'argent, même de l'or; ils en exportaient du blé, des fruits, de la cire, de l'huile. Ils traversèrent les premiers le détroit de Gibraltar, où la légende place les célèbres colonnes d'Hercule, pénétrèrent résolument dans l'Océan, et, si l'on en croit Strabon, plus de trois cents villes auraient été fondées par eux sur les côtes de l'Afrique occidentale (1).

On les retrouve d'une manière beaucoup plus certaine sur toute la côte méditerranéenne, doublant le cap de Creux, qui forme le dernier chaînon des Pyrénées orientales, s'arrêtant dans toutes les criques de la Gaule, nouant des relations avec les Ibères et les Ligures, puis, s'arrêtant aux embouchures du Rhône, jetant à Marseille les fondations d'un comptoir qui devait s'élever en peu de temps à un très haut degré de prospérité, remontant la vallée du grand fleuve gaulois, pénétrant même dans celle de la Saône (2),

(1) Strabon est ici évidemment exagéré. L'expédition sur la côte d'Afrique est cependant certaine; et l'on sait même que les Phéniciens remontèrent les côtes de l'océan Atlantique vers le Nord jusqu'aux îles Cassitérides (îles Sorlingues), où ils exploitaient, sur une large échelle, l'étain qui était alors le métal indispensable à tous les besoins de la vie, et qu'ils pénétrèrent même dans la Baltique, où ils allaient chercher l'ambre jaune alors employé couramment comme matière d'échange, presque comme monnaie. — Cf. HÉROD., *Hist.*, l. III, c. cxv.

(2) La légende d'Hercule lui attribue même la fondation d'un *oppidum* au mont Auxois, sur l'emplacement où l'on devait bâtir plus tard l'*Alesia* celtique,

redescendant en Provence, franchissant la chaîne des Alpes, et, après avoir couvert la côte du golfe de Lyon de leurs colonies et de leurs comptoirs, élevant sur le rocher de Monaco un temple à leur dieu Melkarth, comme le trophée de leurs conquêtes pacifiques et un souvenir glorieux de leurs merveilleuses expéditions.

Il est donc facile d'expliquer historiquement la grande légende du dieu tyrien. Les Grecs, qui ont tout embelli et tout poétisé, en ont fait leur Héraclès et l'ont approprié à leur polythéisme, plus délicat et plus raffiné que celui des religions tout à fait primitives. Mais l'Hercule grec n'a été qu'une transformation adoucie du Melkarth phénicien, et sa légende est manifestement tissée sur la même trame (1).

Cette légende orientale, nous l'avons dit déjà, n'est qu'un symbole. L'Hercule phénicien ne saurait être sérieusement considéré ni comme un personnage réel, ni même comme un personnage fabuleux ou une abstraction poétique. Voyageur intrépide, posant et reculant tour à tour les bornes du monde, fondateur de villes tyriennes, conquérant de pays subjugués par les armes tyriennes, le dieu n'est en réalité que le peuple lui-même qui a exécuté ces grands travaux. Le récit de ses courses dans la Gaule permet de suivre la marche, les luttes, le triomphe et la décadence de la colonie dont il n'est que la représentation et le symbole; c'est, en définitive, le génie tyrien personnifié et déifié, et la légende du dieu n'est autre que l'histoire même de ses adorateurs (2).

On peut donc regarder aujourd'hui comme absolument acquis à la science que, dans la période comprise entre le dix-neuvième et le treizième siècle avant notre ère, les Phéniciens avaient entouré d'une ceinture de colonies tout le bassin de la Méditerranée,

l'un des derniers boulevards de la résistance gauloise aux légions de César. — Aujourd'hui, Sainte-Reine (Côte-d'Or).

Κατὰ δὲ τὴν Ἡρακλείδους ἐπὶ Γηρυόνη στρατείαν, καταντησάντος εἰς τὴν Κελτικὴν αὐτοῦ καὶ πόλιν Ἀλυσίαν ἐν ταύτῃ κτισάντος. (Diod. Sic., I. V, xxiv.)

(1) Καὶ γὰρ Ἡρακλῆα τὸ γένος Αἰγυπτίον ὄντα, δι' ἀνδρείαν ἐπελθεῖν πολλὴν τῆς οἰκουμένης, καὶ τὴν ἐπὶ τῆς Λιβύης θέσθαι στήλην· ὑπὲρ οὗ πειρῶνται τὰς ἀποδείξεις παρὰ τῶν Ἑλλήνων λαμβάνειν. (Diod. Sic., I. I, xxiv.)

(2) CH. LENTHÉRIC, *La Grèce et l'Orient en Provence*, c. x, VI.

depuis l'archipel de la mer Égée jusqu'à Gibraltar. On est aussi très fondé à croire que cette occupation ne fut pas limitée à quelques points du littoral ou à quelques comptoirs échelonnés dans la région maritime des grands fleuves.

La présence de leurs monnaies dans les vallées supérieures démontre qu'ils colonisèrent assez avant dans les terres et qu'ils y firent un séjour prolongé. Ce qui le prouve mieux encore, c'est la fondation de ces villes héracléennes, c'est-à-dire tyriennes — *Heraclea* du Rhône, *Heraclea Caccabaria* du Var, *Portus Herculis Monæci* des Alpes-Maritimes, etc... — et surtout l'existence encore reconnaissable de la grande route qui partait du Sud de l'Espagne, traversait les Pyrénées, côtoyait une partie de la Méditerranée gauloise, remontait la vallée du Rhône, franchissait les Alpes au col de Tende et pénétrait en Italie (1).

III

Cette route magistrale, de beaucoup la plus longue et la plus ancienne de l'Europe occidentale, ne fut dans le principe qu'un simple frayé, pratiqué dès les premiers âges historiques par les migrations pélasgiques. Plus tard, le même frayé fut suivi et peut-être rectifié par les tribus ibériennes et ligures qui oscillaient le long de la région littorale dans un va-et-vient un peu confus. Les Phéniciens s'emparèrent ensuite de ce chemin rudimentaire et le transformèrent bientôt en une route régulière qui assura par terre la communication entre tous les ports naturels ou artificiels de la côte. Ce fut en réalité la doublure de leur ligne de cabotage.

Elle existait, d'après Polybe, bien avant la seconde guerre

(1) ... Trafiquant d'une main et combattant de l'autre, ils pénétrèrent dans l'intérieur pour exploiter les mines d'or et d'argent que recélaient à fleur de terre les Pyrénées, les Cévennes et les Alpes; ils construisirent, pour le service de cette exploitation, une route d'une hardiesse et d'une solidité merveilleuses, qui partait des Pyrénées Orientales et allait descendre en Italie par le col de Tende.

— (H. MARTIN, *Hist. de France*, t. I.)

Cf. AMÉDÉE THIERRY, *Hist. des Gaulois*, t. I.

punique. Hannibal dut la trouver toute tracée lorsqu'il traversa la Gaule, et elle était déjà empierrée, peut-être même pavée, suivant la méthode carthaginoise, qui n'était qu'une tradition tyrienne (1). Les Grecs de Marseille, qui, dès le sixième siècle avant notre ère, commençaient à se substituer aux Phéniciens dans le bassin occidental de la Méditerranée, ne manquèrent pas de l'utiliser à leur tour pour le service de leurs colonies échelonnées sur les côtes de l'Ibérie et de la Celtique.

Strabon et les géographes classiques, en nous laissant la liste à peu près complète de ces colonies (2), nous ont donné par là l'itinéraire et les principales stations de cette route gréco-phénicienne, qu'on ne tarda pas dès lors à améliorer d'une manière sensible.

Les commerçants massaliotes étaient d'ailleurs les fidèles alliés de Rome. Pour se ménager sa protection contre les tribus barbares qui peuplaient le Sud de la Celtique, ils s'étaient constitués en quelque sorte les hommes d'affaires et les entrepreneurs de transport des armées romaines.

Dans ce but, ils exécutèrent à la route littorale de nombreux redressements, ce qui lui permit de mieux desservir une plus grande étendue de territoire. Ils plantèrent, de huit stades en huit stades, des bornes pour indiquer les distances parcourues (3); ils assurèrent ainsi la marche régulière des convois de la république; et ce fut sur ce tracé déjà très perfectionné que les Romains établirent peu de temps après, et d'une manière définitive, leurs deux grandes routes militaires du midi de la Gaule, la *via Domitia* et la *via Aurelia* (4).

(1) *Primum Pœni dicuntur lapidibus vias stravisse : postea Romani per omnem pene orbem disposuerunt...* (ISIDOR. SEV., *De origin.*, l. XIV.)

(2) Voir pièce justificative I.

(3) Ταῦτα γὰρ τῶν βεβηματίσται, καὶ σεσημειώται καὶ κατὰ σταδίου ὅπως διὰ Ῥωμαίων ἐπιμελῶς. (POLYB., l. III, c. xxxix.)

(4) Voir pièces justificatives III et X.

IV

Ce grand chemin de l'Espagne à l'Italie fut, sauf quelques légères variantes, celui que suivit l'armée d'Hannibal dans ce merveilleux passage à travers la Gaule, dont les historiens classiques nous ont laissé le récit si souvent commenté et si diversement interprété. De toutes les entreprises de cette nature, c'est certainement une de celles qui ont excité dans tous les temps et à plus juste titre l'admiration des hommes d'État et des hommes de guerre; et encore ne connaissons-nous qu'assez imparfaitement tous les faits relatifs à la grande épopée carthaginoise, et l'histoire et la figure d'Hannibal ne sont-elles arrivées jusqu'à nous que par l'intermédiaire de ses ennemis.

Presque tous les historiens militaires de l'antiquité et des temps modernes ont écrit sur Hannibal. Presque tous les grands capitaines ont dit leur mot sur sa traversée du Rhône et sur son passage des Alpes; et, à force d'en parler, on a fini par ne plus s'entendre.

Polybe et Tite-Live ouvrent la marche. A vrai dire, ce sont les deux sources principales auxquelles tout le monde a puisé. Eux seuls sont originaux. Tous les autres ne sont que des historiens de seconde main, des commentateurs ou des amplificateurs qui n'ont fait bien souvent que délayer ou obscurcir le sujet.

Mais, comme Polybe et Tite-Live diffèrent sur quelques points, les écrivains et les géographes de tous les âges ont trouvé là matière à discussion; et ce sont ces divergences et ces contradictions entre les deux auteurs classiques, non moins que la grandeur du sujet et la séduction irrésistible qu'exerce le héros de la deuxième guerre punique, qui ont donné lieu à cette avalanche de dissertations et de commentaires dont il est peu probable que nous voyions de sitôt la fin.

Il est malheureusement impossible d'accorder toujours Polybe

et Tite-Live; et l'on est forcé, sur certains points, à prendre parti pour l'un des deux.

Polybe était né à Mégalopolis, dans le Péloponnèse, l'an 204 avant l'ère chrétienne, c'est-à-dire quatorze ans seulement après l'expédition d'Hannibal. Jeune encore, il vint à Rome, fréquenta assidûment les Fabius et les Scipion, qui durent très certainement, comme tous les vieux généraux, lui faire bien souvent le récit détaillé de leurs campagnes en Espagne, en Gaule, en Italie, et cela avec d'autant plus de complaisance qu'ils le considéraient déjà comme leur historiographe et qu'il était leur hôte et leur ami.

Mais Polybe ne se contenta pas d'écouter tous ces braves. Il alla visiter lui-même le théâtre de la guerre, depuis l'Italie jusqu'aux bords de l'Èbre. Il avait alors près de quarante ans. Les vieillards du pays, âgés de soixante à soixante-dix ans, avaient tous conservé le souvenir du passage d'Hannibal; quelques-uns même, qui n'étaient âgés à cette époque que de quinze à vingt ans, avaient dû très certainement servir comme mercenaires sous ses ordres ou tout au moins être mêlés d'une manière directe aux événements; tous enfin avaient vu se dérouler, depuis les Pyrénées jusqu'aux Alpes, le long ruban de l'armée carthaginoise avec ses troupes de couleurs et d'armement si nouveaux pour eux, sa cavalerie incomparable, ses nègres et ses éléphants.

Un historien consciencieux et observateur était donc là à la source des meilleurs renseignements.

Malheureusement, Polybe, ordinairement si juste et si exact, si historien dans le vrai sens du mot, écrivait trop près des événements, et surtout dans un milieu trop passionné, pour ne pas s'être un peu laissé aller, en vue peut-être de plaire à ses illustres amis, au désir de diminuer le prestige qui entourait toujours, malgré sa défaite, le jeune chef de l'armée africaine. Il affecte un peu de considérer cette grande expédition à travers la Gaule comme une simple marche militaire; il parle avec une certaine ironie des difficultés du passage des Alpes, qu'il regarde comme assez facilement surmontables. Il cherche à réduire, en général, les faits à des proportions très ordinaires : « Les Gaulois des rives du

Rhône, dit-il, ont maintes fois franchi les Alpes avant Hannibal et y ont fait passer des forces immenses, afin de combattre les Romains et de secourir leurs compatriotes dans les plaines du Pô... Hannibal montra toujours dans sa conduite une extrême prudence; il connaissait la fertilité du pays (1) et les sentiments de haine qui animaient les populations à l'endroit de Rome; et dans les passages difficiles, d'ailleurs, il prenait pour guides des montagnards indigènes qui partageaient sa fortune...

« J'en parle avec assurance, ajoute-t-il; je tiens les faits dont il est question de la bouche même de témoins oculaires; et, en ce qui concerne les lieux, je les ai parcourus dans un voyage que je fis autrefois dans les Alpes afin d'en prendre par moi-même une connaissance exacte (2). »

A ce parti pris évident, il faut ajouter une concision extrême, une sobriété voisine de la sécheresse et un silence souvent très regrettable sur la plupart des noms de peuples, de villes et de lieux.

Tite-Live, qui écrivait un siècle plus tard, complète heureusement Polybe. Il nomme les peuplades et les tribus traversées, définit leurs limites, raconte une foule d'anecdotes et d'épisodes, donne, en un mot, beaucoup de vie et de mouvement à son récit. Trop peut-être; car on peut lui reprocher, non sans raison, un grand goût pour le merveilleux, une excessive crédulité, un véritable chauvinisme romain, et surtout la manie de prêter à ses personnages des discours à effet. C'est, à coup sûr, une assez mauvaise manière d'écrire l'histoire que de transformer les hommes d'action en hommes de tribune, de décorer et d'enfler ainsi tous les actes de leur vie et de les faire poser à chaque instant, comme des acteurs de drame, devant le public qui finit toujours par se laisser prendre plus ou moins à leurs déclamations.

« Je n'aime pas, disait Montesquieu, à voir jeter tant de fleurs sur les colosses de l'antiquité. »

(1) Appien (*De reb. Hisp.*, 13) dit même qu'étant encore en Espagne, il avait envoyé des émissaires chez les Gaulois pour explorer les passages des Alpes. — (E. DESJARDINS, *Gaule Romaine*, t. I, c. 1, § 1.)

(2) POLYB., III, 48.

Toutefois, on doit le reconnaître, cette mise en scène a l'avantage de donner au récit de Tite-Live un relief et un intérêt qui manquent absolument à celui de Polybe.

Il a embelli la narration de Polybe, l'a colorée, mais non faussée, comme on pourrait le croire. Il l'a même éclaircie par de nombreux détails topographiques qu'il semble avoir recueillis lui-même d'après des témoignages assez précis; et l'on ne saurait s'en étonner; car les principaux incidents du passage d'Hannibal ont dû certainement laisser longtemps après eux, dans la région du Rhône et des Alpes, des souvenirs fort durables.

Après Polybe et Tite-Live, les autres écrivains jettent peu de lumière sur la marche d'Hannibal. Silius Italicus a mis en mauvais vers la prose déjà bien assez poétique de Tite-Live (1). Appien, Varron, Cornelius Nepos, Ammien Marcellin n'ont fait que copier à peu près leurs devanciers. Quant à la vie d'Hannibal par Plutarque, on sait qu'elle n'est pas plus de lui que celle de Scipion, et que l'une et l'autre furent écrites dans le quinzième siècle par un écrivain du nom de Donato Accioli, qui, en les dédiant à Pierre de Médicis, déclarait les avoir composées en compilant divers classiques grecs ou latins (2).

La Renaissance, qui développa d'une manière si brillante le goût des études historiques et géographiques, mit pour ainsi dire à la mode la question de l'expédition d'Hannibal.

En 1508, Symphorien Champier traçait avec détails l'itinéraire de l'armée carthaginoise dans son « *Traité des origines de la ville de Lyon* » (3).

Une curieuse dissertation anonyme fut imprimée à Paris, neuf ans plus tard, sur les passages des Alpes « *et signamment sur ceux où passèrent Annibal, Julius César et les roys de France depuis*

(1) SIL. ITAL., *Punic.*, II, v. 415-555.

(2) L. DES OURS DE MENDAJORS, *Nouvelles découvertes sur l'état de l'ancienne Gaule du temps de Jules César*, Paris, 1696.

Id., *Histoire critique de la Gaule Narbonnaise*, Paris, 1733.

DAUDÉ DE LA VALETTE, *Recherches sur l'histoire du passage d'Annibal d'Espagne en Italie à travers les Gaules*, Montpellier, 1838.

(3) SYMPH. CHAMPIER, *De origine civitatis Lugdunensis*, Lugdunum, 1508.

Charlemagne jusqu'à très illustre roy François régnant (1) ».

En 1550, Quiqueran de Beaujeu écrivit un poème latin sur le passage d'Hannibal dans les Gaules (2). Vingt-quatre ans après, Simler s'occupait de la même question (3).

Bergier ne l'oubliait pas dans son histoire des grands chemins de l'empire romain (4), et l'érudit Cluvier la traitait d'une manière large et savante dans son *Italia antiqua* (5).

Vers le milieu du dix-septième siècle, un véritable concours fut ouvert sur la meilleure interprétation du passage d'Hannibal à travers la Gaule. *Undè et quo Rhodanum transivit Annibal*, etc.? tel était le programme que l'on voit figurer dans l'histoire de Provence de Bouche et qui aurait été proposé, nous dit cet historien, « par un curieux et savant homme de son siècle qui voulait entreprendre une grande diatribe ou exercitation au sujet du passage d'Annibal (6) ». Cet appel fut entendu. Il y eut un véritable déluge de mémoires, de dissertations, de controverses.

Pierre Labbe publiait, en 1664, un énorme in-quarto *De itinere Annibalis*. Le Père Ménétrier ajoutait un volume in-folio à son « Histoire consulaire de la ville de Lyon ». Puis vinrent la traduction et les commentaires sur Polybe du chevalier de Folard, joints à la traduction de Dom Vincent Thuilier et « accompagnés de cartes originales permettant de suivre la marche de l'expédition carthaginoise dans la région des Alpes (7) ».

Hommes de lettres, hommes d'épée, géographes, historiens, tout le monde s'y est mis depuis; et l'on a vu tour à tour paraître le système du marquis de Saint-Simon, laborieusement développé

(1) DAUDÉ DE LA VALETTE, *op. cit.*

(2) QUIQUERANI BELLOJOCANI *De laudibus Provinciæ*, l. III, Lugdun., 1614.

(3) JOSLAE SIMLERI *Vallesia et Alpium descriptio et de Alpibus commentarium*, Lugduni Batavorum, ex off. Elzev., 1633.

(4) BERGIER, *Histoire des grands chemins de l'empire romain*, l. III, c. xxxi.

(5) PHILIPPI CLUVIERII *Italia antiqua, opus tabulis geographicis illustratum*, Lugduni Batavorum, ex off. Elzev., 1624.

(6) HONORÉ BOUCHE, *La chorographie ou description de Provence, et l'histoire chronologique du même pays*, t. I, Aix, 1644.

(7) DOM VINCENT THUILIER, *Histoire de Polybe, traduction et commentaire*, par M. DE FOLARD, mestre de camp d'infanterie, t. IV, Paris, 1728.

dans son « Histoire de la guerre des Alpes (1) », les discussions de Grosley dans ses « Observations sur l'Italie (2) », la dissertation d'Abauzit (3), celle du célèbre Gibbon (4), les notes du géographe d'Anville (5), les « Itinéraires » du général Melville, insérés dans l'énorme volume de l'Anglais Withaker (6), le « Tableau de la Haute-Italie » de Charles Denina (7), l'« Histoire des campagnes d'Hannibal » par le général de Vaudoncourt (8), les « Commentaires » de M. de Rivaz (9), du général Rogniat (10), les « Mémoires » des généraux Montholon et Gourgaud (11), les « Recherches du comte de Fortia d'Urban (12) », les dissertations de Larenaudière et de Maltebrun (13), Deluc (14), Letronne (15), Wickham, Cramer (16), Larauza, Rey (17), de Beaujour (18), général Saint-Cyr Nugues (19),

(1) *Histoire de la guerre des Alpes ou campagne de 1744 par les armées combinées d'Espagne et de France*, etc., par le marquis DE SAINT-SIMON, aide de camp du prince de Conti, Amsterdam, 1770.

(2) *La Savoie et les Alpes*. Observations sur l'Italie et les Italiens données en 1764, sous le nom de deux gentilshommes suédois, Amsterdam, 1774.

(3) ABAUZIT, *Œuvres diverses*, Londres, 1770.

(4) GIBBON'S *Miscellaneous works and memoirs*, t. II, Londres, 1796.

(5) D'ANVILLE, *Notice de l'ancienne Gaule*. Art. *Alpis Pennina, Alpis Cottia, Vocontii*, etc., Paris, 1760.

(6) WITHAKER, *The course of Annibal over the Alps ascertained*, Londres, 1794.

(7) CH. DENINA, *Tableau historique, statistique et moral de la haute Italie et des Alpes qui l'entourent*, Paris, 1805.

(8) DE VAUDONCOURT, *Histoire des campagnes d'Annibal pendant la seconde guerre punique, suivie d'un abrégé de la tactique des Romains et des Grecs, et enrichie de plans et de cartes topographiques*, Milan, Paris, 1812.

(9) *Moniteur* du 30 décembre 1813.

(10) ROGNAT, *Considérations sur l'art de la guerre*, Paris, 1816.

(11) Mémoires publiés par M. DE MONTHOLON, t. II. Dix-sept notes sur l'ouvrage du général ROGNAT.

(12) DE FORTIA D'URBAN, *Dissertation sur le passage du Rhône et des Alpes*, Paris, 1821.

(13) Voir TITE-LIVE, édition Lemaire, t. IV, note *De transitu Alpium*.

(14) DELUC, *Histoire du passage des Alpes par Annibal*, Genève, 1818.

(15) *Journal des Savants*, année 1819.

(16) WICKHAM et CRAMER, *Dissertation on the passage of Annibal over the Alps*, Londres, 1828.

(17) REY, *Dissertation sur l'emploi du vinaigre à la guerre comme agent de destruction et comme moyen de défense*, Paris, 1818.

(18) FÉLIX DE BEAUJOUR, *De l'expédition d'Annibal en Italie, ou de la meilleure manière d'attaquer et de défendre la Péninsule italienne*, Paris, 1832.

(19) *Spectateur militaire*, 23^e vol., 135^e livraison, année 1837.

Daudé de La Valette (1), Ernest Desjardins (2), Albert Réville (3), Revillout (4), etc... Nous en passons le plus grand nombre; car il serait presque impossible de faire une énumération complète de tous les ouvrages, articles, lettres, notes et fragments, épars dans les journaux militaires, dans les mémoires de l'Académie des Inscriptions et Belles-Lettres, et surtout dans les recueils de ces modestes sociétés savantes des départements de la France, qui, depuis près de cinquante ans, concourent avec un zèle si louable au travail de reconstitution de notre histoire nationale.

Il faut cependant mentionner un dernier travail, le plus complet, le plus important de tous, celui de M. le colonel Hennebert (5). Le savant officier du génie, qui semble avoir consacré sa vie à l'étude passionnée d'Hannibal, après avoir résumé toutes les études faites avant lui, a non seulement réuni tout ce qui touche à la biographie de son héros, mais a fait l'histoire du milieu même dans lequel il a vécu, puisant à toutes les sources, interrogeant tous les textes, décrivant tous les monuments de l'époque, mettant en un mot à contribution tous les éléments fournis par l'archéologie, la linguistique, les sciences naturelles, militaires et économiques.

On le voit donc, l'histoire de cette campagne mémorable a été écrite bien des fois depuis vingt siècles. Notre intention n'est pas — qu'on se rassure — de nous engager à notre tour dans l'éternelle discussion de l'itinéraire suivi par le vainqueur de Sagonte, depuis les bords de l'Èbre jusqu'à ceux du Tessin; encore moins d'entrer dans les détails de cette prodigieuse marche à travers la Gaule et de cette brusque irruption en Italie, dont les conséquences faillirent être si funestes à la république romaine.

(1) DAUDÉ DE LA VALETTE, *Recherches sur l'histoire du passage d'Annibal d'Espagne en Italie, à travers les Gaules*, Montpellier, 1838.

(2) E. DESJARDINS, *Géographie de la Gaule romaine*, Paris, 1876.

(3) ALBERT RÉVILLE, *Le passage d'Annibal à travers la Gaule et les Alpes*, Paris, 1880.

(4) REVILLOUT, *Le passage d'Hannibal à travers le Dauphiné*, Montpellier, 1880.

(5) HENNEBERT, *Histoire d'Hannibal*, Paris, Imprim. imp. 1870, Imprim. nat. 1878.

Nous nous contenterons d'en donner un court résumé, d'en indiquer les traits les plus saillants et les principales étapes.

V

On était en l'an de Rome 534, — 219 ans avant J.-C. La ville de Sagonte, alliée des Romains, rivale de Carthage, avait été assiégée et détruite en pleine paix. L'histoire nous a laissé, en l'exagérant peut-être un peu, le souvenir de son agonie tragique. Les Sagontins mirent eux-mêmes le feu à leur ville, égorgèrent leurs femmes et se jetèrent, dit-on, dans les flammes, préférant la mort à la servitude (1). Tout ce qui échappa à l'incendie tomba sous le glaive du vainqueur (2). Rome réclama avec hauteur contre cette violence exercée envers une ville amie. Elle exigea impérieusement que le jeune Hannibal, qui avait conduit le siège, lui fût livré. Elle envoya même des ambassadeurs et une escorte pour le saisir en Espagne. Carthage refusa. C'était la guerre (3).

Hannibal avait alors vingt-six ans. Son plan de campagne fut rapidement préparé. Il espérait trouver en Gaule des auxiliaires, tout au moins des peuples qu'il pourrait intéresser à son entreprise, peut-être même grouper dans une grande coalition contre la puissance romaine. Le souvenir glorieux des premières expéditions gauloises en Italie n'était pas effacé. L'éventualité d'un deuxième sac de Rome était bien faite pour tenter les chefs de ces hordes guerrières et indisciplinées qui voyaient d'assez mauvais

(1) *Ne saltem captiva in manus Annibalis perveniret (Saguntum), ingentem rogam publice struxit, in quem ardentem ferro etiam trucidatos omnes se suosque miserunt.* (SAINT AUGUSTIN, *Cité de Dieu*, III, xx.)

Saguntini victricibus Annibalis armis intrà mœnia urbis suæ compulsi quum vim punicam alterius nequirent arcere, collatis in forum quæ unicuique erant carissima, atque undique circumdatis ascensisque ignis nutrimentis, ne a societate nostra desciscerent, publico et communi rogo semetipsi superjecerunt. (VAL. MAXIM., I, VI, c. vi, de *Fide publica quam coluere externi*, I.)

(2) C'était alors la loi de la guerre, *belli jure*. (TITE-LIVE, XXI, xiii.)

(3) POLYB., III, xxi.

TITE-LIVE, XXI, xviii.

SIL. ITAL., *Punic.*, II. — FLORUS, II.

ceil les empiétements successifs et l'ambition effrénée de leurs voisins de l'autre côté des Alpes.

Il ne fallait rien moins que l'espérance de ce concours pour faire renoncer le chef d'une nation maritime à embarquer un ou plusieurs corps d'armée soit en Espagne, soit en Afrique, — ce qui n'aurait vraisemblablement pas présenté de très grandes difficultés, — et à les jeter brusquement sur la côte italienne à quelques marches de Rome.

Hannibal rassembla à la hâte une armée de mercenaires, recrutés un peu partout, des Espagnols, des Celtibériens, des Gaulois, des Libyens, des Numides; — en tout quatre-vingt-dix mille hommes de pied et douze mille cavaliers, sans compter les équipages, les transports et une belle division d'une quarantaine d'éléphants sur laquelle il comptait beaucoup.

Il quitta Carthagène au mois de mai de l'année 218, et quelques jours après traversait l'Èbre un peu au-dessus de Tortose. De l'Èbre aux Pyrénées, des Pyrénées au Rhône, il suivit à très peu près le littoral, tantôt guerroyant, tantôt luttant contre la défection de ses hommes, le plus souvent occupé à nouer des relations avec les peuplades qu'il rencontrait, et dont le secours lui était précieux soit pour ravitailler son armée, soit pour l'éclairer dans sa marche.

Il perdit ainsi près de quatre à cinq mille hommes dans une série de petits engagements en Catalogne; il crut prudent de congédier ensuite un corps de dix mille Celtibériens dont le moral lui parut un peu affaibli. Il avait été obligé, d'autre part, de détacher encore quelques troupes pour surveiller les côtes d'Espagne. Bref, ce fut avec cinquante mille hommes de troupes et neuf mille chevaux montés, qu'il arriva au pied des Pyrénées, deux mois après son départ de Carthagène.

On était au mois de juin.

Le passage des Pyrénées ne dut pas présenter de sérieuses difficultés. D'après ce que nous apprend Tite-Live sur ses dispositions de marche, Hannibal se tenait le plus près possible de la mer, toujours en vue de sa flotte. Trois cols s'offraient à lui, celui de

Pertus, celui de la Massanne, celui de Banyuls. En présence de ces trois cols, de ces trois chemins assez facilement accessibles, les avis sont naturellement partagés; et il est d'ailleurs assez difficile de dire exactement ce que les géographes classiques désignent sous le nom de « *les Échelles d'Annibal* » ou « *les Tours d'Annibal* (1) ».

La saine critique, fait observer judicieusement M. Hennebert, conseille de n'accueillir qu'avec une extrême réserve les solutions basées sur des traditions vagues, et de ne tenir compte ni du *gué d'Annibal*, découvert au pied de la ville de Sauveterre (Basses-Pyrénées), ni du *saut d'Annibal* et du *mur d'Annibal*, retrouvés près des bains d'Arles-sur-Tech (Pyrénées-Orientales), ni de la *brèche d'Annibal*, que l'on montre au-dessus du village des Bains, ni de la *digue d'Annibal*, qui sert aux approvisionnements d'eau de la station thermale d'Amélie-les-Bains (2).

Il est fort possible que l'armée fût divisée en plusieurs corps qui passèrent simultanément par ces trois défilés comme ils l'avaient déjà fait pour l'Èbre (3), et qu'ils durent se retrouver et se réunir de l'autre côté de la chaîne, près de la ville ibérienne d'*Illiberis*, aujourd'hui Elne, près Perpignan.

Là commencèrent réellement les difficultés.

Hannibal dut avoir avec les principaux chefs des Volkes Aréomiques une entrevue assez délicate. Il avait, en effet, besoin de ménager beaucoup ces barbares dont les susceptibilités étaient toujours en éveil; et nul doute qu'il n'ait mis en œuvre tous ses moyens de séduction (4) pour s'assurer leur amitié et pouvoir continuer en sûreté sa route, en suivant toujours cette longue

(1) *Scala Annibalis*. (POMP. MELA, *Geogr.*, I. IV, c. II.)

Turres Annibalis. (PLIN., XI, XVII.)

(2) HENNEBERT, *Hist. d'Hannibal*, liv. IV. ch. I.

Au confluent de la Noya et du Llobregat en Catalogne, on voit sur ce dernier cours d'eau un pont très ancien que la tradition attribue à Annibal. (MALTEBRUN, *Geogr.* — LAVALLÉE, t. I, p. 456.)

DE MARCA (*Hisp. 1688*) mentionne les traces d'un camp punique près d'Amurias et place non loin de là, sur le revers occidental de Montjoux (*mons Jovis*), les « Échelles d'Annibal ». — (HENNEBERT, *Histoire d'Hannibal*, I. III, ch. VI.)

(3) *Tripartito Iberum copias trajecit*. (TITE-LIVE, XXI, XXIII.)

(4) TITE-LIVE, XXI, XX et XXIII.

ligne de lagunes qui bordent la côte et qu'on appelait « les étangs des Volkes, *stagna Volkarum* (1) ».

Aucune incertitude sur l'itinéraire de l'armée entre les Pyrénées et le Rhône (2).

A très peu près, elle suivit le chemin déjà tout tracé qui devait s'appeler plus tard la *via Domitia*; et ses principaux gîtes d'étapes furent les villes mêmes qui devinrent dans la suite les stations officielles de la voie romaine. Ainsi, après avoir franchi la chaîne des Pyrénées, *in summo Pyrenæo*, l'armée passa à *Illiberris*, Elne, — à *Ruscino*, Castel-Roussillon près Perpignan, — à *ad Vigesimum*, les cabanes de la Palme ou le fort de la Treille, — à la ville antique de *Narbo*, Narbonne, — à *Bætterræ*, Béziers, — à *Cessero*, Saint-Thibéry, — à *Forum Domitii*, Frontignan, — à *Sextantio*, Substantion, sur le Lez, près de Montpellier, — à *Ambrussum* sur le Vidourle, près de Lunel, et à *Nemausus*, Nîmes, qui était la capitale des Volkes Arékomiques.

De Nîmes, Hannibal se dirigea un peu vers le Nord, traversa d'abord la rivière du Gardon ou du Gard aux environs de Remoulins, doubla ensuite la petite colline couronnée aujourd'hui par le calvaire et l'oratoire de Rochefort, et, débouchant dans la vallée du Rhône, remonta la rive droite du fleuve à la recherche d'un point qui parût se prêter favorablement au passage (3).

C'est ici que commencent les interprétations et les variantes.

Sur près de cent quarante kilomètres de longueur de rive depuis Arles jusqu'à Loriol, près du confluent de la Drôme, il existe plus de dix points sur le fleuve que l'on a tour à tour indiqués comme le théâtre de la traversée de l'armée carthaginoise. Le colonel Hennebert (liv. IV, chap. II) a fait consciencieusement l'historique de toutes les solutions présentées. L'Anglais Withaker (4), nous dit-il, a adopté Loriol, — le général

(1) Δεξιὸν ἔχων τὸ Σάρδονιον πέλαιος.

(POL., III, xli.)

(2) Voir la carte, au commencement du chapitre.

(3) Voir, pour les détails de la route suivie par Hannibal, entre les Pyrénées et le Rhône, POLYBE, I. III, xli et suiv., et TITE-LIVE, I. XXI, xx et suiv.

(4) *The course of Annibal*, op. cit., Londres, 1793.

Rogniat (1) Montélimar, — le marquis de Saint-Simon (2) Saint-Paul-Trois-Châteaux, — les Bénédictins Dom Vayssette et Claude Vic (3) placent la scène entre Orange et Pont-Saint-Esprit, — Napoléon I^{er} (4), à la hauteur d'Orange, — de Marca (5), à Tarascon, — Pierre Quiqueran de Beaujeu (6), Doujat (7), le Père Fabre (8) et Raymond de Solliers (9), à Arles, etc...

On a, comme on le voit, une assez belle marge; mais il est cependant facile, Polybe et Tite-Live en main, d'apprécier à leur valeur la plupart des solutions par trop fantaisistes, inspirées le plus souvent par une sorte d'amour-propre local ou par le respect de traditions assez mal comprises. Les comparaisons des textes des auteurs anciens, les distances qu'ils indiquent avec une très grande précision et l'application de ces distances sur les lieux permettent d'affirmer aujourd'hui, avec la plus grande certitude, que le passage eut lieu entre Avignon et Pont-Saint-Esprit, en face d'Orange, l'ancienne capitale des Cavares, *Arausio Cavarum*.

On peut préciser encore davantage.

Le lit du Rhône, entre l'embouchure de la Durance et celle de l'Ardèche, est semé d'îles qui le forcent à se diviser en plusieurs bras tortueux. Polybe dit formellement que le passage eut lieu en un point où le fleuve n'avait qu'un seul bras. Ce point est facile à trouver sur la carte. Il se trouve entre Roquemaure et Montfaucon, et il vérifie, avec une exactitude parfaite, tous les calculs de distances données par les géographes classiques (10).

Un peu au-dessous de Montfaucon, se trouve, sur la rive droite du Rhône, une plaine basse, appelée l'Ardoise. C'était un des

(1) *Considérations de l'art de la guerre*, op. cit.

(2) *Histoire de la guerre des Alpes*, op. cit.

(3) *Histoire générale de Languedoc*, t. I.

(4) Notes sur les *Considérations* du général ROGNAT, publiées par MONTHOLON.

(5) *Hispania*, op. cit.

(6) *De laudibus Provinciæ*, op. cit.

(7) *Titus Livius ad usum Delphini*.

(8) *Panegyrique de la ville d'Arles*, 1743.

(9) CAMBIS-VELLERON, *Annales manuscrites de la ville d'Arles*.

(10) Voir notamment, POLYBE, III, xxxix, xlii, xlix.

plus anciens ports fréquentés par les barques du Rhône, et de tout temps on avait choisi cette grève pour passer d'une rive à l'autre. Vis-à-vis, sur la rive gauche, la berge est aussi très plate, découverte, et permet facilement à un corps de troupes de débarquer, de se développer rapidement et d'engager immédiatement un combat.

Pour toute personne qui connaît les lieux, ce ne peut être que là qu'eut lieu le passage si vanté du fleuve dont Tite-Live nous a donné les détails les plus précis et les plus pittoresques (1).

La véritable difficulté, à vrai dire, n'était pas de traverser le fleuve, mais de forcer le passage et de se maintenir sur la rive opposée. Des hordes gauloises, animées de très mauvaises dispositions, étaient massées sur la rive gauche et attendaient de pied ferme les Africains. Les heurter de front, c'était s'exposer à un échec déplorable et qui pouvait avoir, au début de la campagne, de désastreuses conséquences. Mais Hannibal détourna facilement l'attention des Gaulois par une ruse de guerre à laquelle ils se laissèrent prendre avec une parfaite naïveté.

L'un de ses lieutenants, Hannon, fils de Bomilcar, avait été détaché trois jours auparavant avec un petit corps d'armée de troupes légères, et remonta directement la rive droite du Rhône jusqu'à Pont-Saint-Esprit (2). Là, il traversa le fleuve sans coup férir, descendit ensuite rapidement le long de la rive gauche et vint prendre à revers le camp gaulois, qui faisait face à Hannibal. Attaqués ainsi à l'improviste, les Gaulois crurent que le gros de l'armée carthaginoise avait déjà passé sur un autre point du fleuve; ils abandonnèrent leurs positions pour venir au secours du camp envahi; et Hannibal profita de cette heureuse diversion pour s'engager résolument sur le Rhône.

On a quelque peu exagéré les difficultés matérielles de la traversée en elle-même. Quelque torrentiel que soit le Rhône, il a une profondeur qui ne dépasse jamais deux mètres en moyennes eaux; et de tout temps des armées, même avec tous leurs *impe-*

(1) Voir TITE-LIVE, XXI, xxviii et suiv.

(2) POLYBE, III, xlii. — TITE-LIVE, XXI, xxvii.

dimenta, ont pu, avec des bateaux réquisitionnés, des radeaux, des chevalets réunis par des planches et des cordages, franchir sans trop de dangers des fleuves tout aussi redoutables. Les cavaliers passèrent en mettant leurs chevaux à la nage; les fantassins se servirent de barques louées ou achetées aux gens du pays (1), de radeaux, d'outres (2), ou même de simples troncs d'arbres rapidement équarris et qui constituaient d'assez bons batelets d'une seule pièce qu'on appelait des *monoxyles* (3). Opération dangereuse, sans doute, qui dut coûter la vie à pas mal de monde dans certains « rapides » du fleuve; mais c'était un déchet inévitable, et on ne s'arrêtait pas alors à la perte de quelques centaines d'hommes.

Le plus grand embarras était les chariots, les voitures et surtout les éléphants. On sait par quel artifice ingénieux on décida ces animaux, très prudents de leur nature et qui devaient se sentir un peu dépaysés, à s'engager sur le fleuve. On leur fit une route factice au moyen de radeaux jointifs que l'on couvrit de terre et de gazon, bordée à droite et à gauche d'oseraies touffues; des deux côtés, des cavaliers traversèrent à la nage et leur masquèrent ainsi la vue de l'eau. On mit en tête deux éléphants femelles; les mâles les suivirent sur cette avenue flottante. Tout alla bien jusque vers le milieu du fleuve. Mais là un peu de désordre se mit dans les rangs. Peut-être quelque cordage vint-il à se rompre, quelque madrier à fléchir, quelque radeau à s'enfoncer un peu sous la charge. Quoi qu'il en soit, une panique s'ensuivit; les hommes perdirent la tête; les éléphants affolés se jetèrent à l'eau, entraînant leurs conducteurs et leurs gardiens.

(1) *Pellicit donis ad naves undique contrahendas...* — (TITE-LIVE, XXI, XXVI.)
Itaque ingens coacta vis navium est lintriumque temere ad vicinalem usum paratarum. — (*Id.*, *id.*)

(2) Les anciens se servaient fréquemment de peaux de bouc gonflées d'air pour traverser les rivières. Voir CÉSAR, *De bello civ.*, I. — QUINTE-CURCE, VII. — XÉNOPHON, *Retraite des Dix mille*.

CH. LENTHÉRIC, *La Grèce et l'Orient en Provence. La navigation des utriculaires...*, *op. cit.*

(3) μονόξυλα τῶν εὐκίνητοτάτων πεζῶν.

(POL., III, XLIII.)

Heureusement, les femelles avaient déjà pris pied sur l'autre rive; le reste de la troupe nagea vers elles. Un assez grand nombre d'hommes et de chevaux seulement se noya dans la bagarre; mais les éléphants étaient sauvés (1).

Il était temps. Les Romains arrivaient. Dès les premières marches des troupes carthaginoises en Espagne, l'éveil leur avait été donné par les Grecs de Marseille, fidèles alliés de Rome. Le consul Publius Cornélius Scipion avait débarqué aux embouchures du Rhône avec une armée de quarante mille hommes. Il croyait encore Hannibal sur les bords de l'Èbre, ou tout au plus engagé dans les défilés des Pyrénées. Ses courriers lui apprirent bientôt qu'il était déjà rendu sur les bords du Rhône et se disposait à le franchir et à prendre ensuite la route des Alpes. Scipion traversa alors Arles, Avignon, et vint jusqu'à Orange pour lui couper la route; mais ses mouvements étaient moins rapides que ceux des Africains.

Avec un peu plus d'activité cependant, les troupes romaines, qui avaient peu de chemin à faire et qui opéraient dans un pays allié, eussent pu arriver à temps pour prêter main-forte aux Gaulois, s'opposer de concert avec eux au passage du fleuve, et mettre Hannibal dans une position très critique. Celui-ci ne leur en donna pas le temps. Il sacrifia un corps de cavalerie numide pour les arrêter dans leur marche; et, dès qu'il eut passé le Rhône, au lieu de piquer droit sur les Alpes par la vallée de la Durance ou celle du Coulon, il s'esquiva promptement en remontant la rive gauche jusqu'au confluent de l'Isère.

Scipion ne put l'atteindre. Quelque peu déconfit de sa mésaventure, il fit brusquement marche en arrière, retourna à ses vaisseaux au mouillage dans le golfe de Marseille, résolu à attendre son ennemi à la descente des Alpes, quelque part dans les plaines du Pô, espérant que les fatigues de la route le lui livreraient affaibli et incapable de lui opposer une résistance sérieuse.

(1) Voir la narration de cet embarquement des éléphants dans Polybe et Tite-Live.

VI

Reprenons la marche d'Hannibal. Du bas Rhône aux Alpes, la route la plus naturelle est la vallée de la Durance. Mais Hannibal avait d'excellentes raisons pour ne pas la suivre : la première, c'était le voisinage de Marseille, alliée des Romains, qui pouvait lui susciter des obstacles de toutes sortes, le faire harceler par de petites peuplades gauloises avec qui les Grecs Massaliotes entretenaient de bons rapports et auxquelles il était facile de représenter l'envahisseur comme un ennemi commun ; la seconde, c'était le débarquement de Scipion, qui aurait pu tomber à l'improviste sur le flanc de son armée en marche, peut-être même lui couper le passage en exécutant un mouvement tournant du côté de la Provence.

L'armée carthaginoise, en remontant rapidement la vallée du Rhône, fut bientôt à l'abri de ces deux ennemis. Dans cette marche vers le Nord, elle traversa successivement tous les affluents de la rive gauche du Rhône, l'Aigues, le Lez, la Berre, le Roubion, la Drôme, et s'arrêta au confluent de l'Isère ; là, elle tourna brusquement à angle droit et remonta la vallée de l'Isère dans la direction des Alpes.

Quel fut le col de la grande chaîne vers lequel Hannibal se dirigea et qu'il choisit pour son passage ? La question a été longtemps posée. Les solutions abondent, et les érudits de tous les temps ont pu donner libre carrière à leur imagination.

On a proposé tour à tour le grand et le petit Saint-Bernard, le Mont Viso, le Mont Genève, le col de Largentière, le Mont Cenis ; on est même allé jusqu'à parler du Saint-Gothard (1).

D'après ce dernier système, Hannibal, une fois engagé dans la vallée du Rhône, ne l'aurait plus quittée, aurait traversé ou plutôt longé le lac de Genève, suivi la gorge du Valais dans toute sa lon-

(1) On pourrait former une véritable bibliothèque des ouvrages publiés sur la question du passage des Alpes en Italie par l'armée d'Hannibal. M. le colonel

gueur et remonté le fleuve jusqu'à sa source. Arrivé au Saint-Gothard, il aurait bien fallu s'arrêter et se décider à escalader la montagne. C'est, il est à peine besoin de le dire, de la haute fantaisie.

Quelques auteurs se contentent de faire remonter Hannibal jusqu'à la hauteur de Martigny, au pied du grand Saint-Bernard; d'autres lui font quitter le Rhône à Seyssel ou à Vienne, dans l'Isère, lui tracent un itinéraire assez tortueux à travers les montagnes du Dauphiné et de la Savoie, et le conduisent finalement au petit Saint-Bernard.

Tous ces systèmes ont eu à leur tour leurs variantes; et l'esprit se perd au milieu de toutes les discussions, le plus souvent obscures, et de toutes les dissertations hérissées de citations tronquées dont nous n'avons donné plus haut qu'une nomenclature bien incomplète.

Mieux vaut avoir recours simplement à Polybe et à Tite-Live. Eux seuls sont clairs, donnent des indications exactes, précises, nettes, et, malgré les erreurs des copistes, permettent de suivre pas à pas l'armée carthaginoise depuis le Rhône jusqu'au Tessin.

« Lorsque les éléphants eurent été transportés de l'autre côté du Rhône, dit Polybe (1), Hannibal les plaça avec sa cavalerie à l'arrière-garde; il les conduisit le long du fleuve en tournant le dos à la mer et se dirigeant, pour ainsi dire, vers l'intérieur de l'Europe. Il arriva, après quatre jours de marche, sur les confins de

Hennebert en donne le catalogue, et, tout en le déclarant peut-être incomplet, il arrive à près de trois cent trente mémoires déjà publiés. Tous les différents systèmes peuvent d'ailleurs être classés en cinq catégories principales de la manière suivante :

Système du Saint-Gothard.

- Simplon.
- grand Saint-Bernard.
- petit Saint-Bernard.
- Mont Cenis.
- Mont Genève.
- Mont Viso.

Voir HENNEBERT, *Histoire d'Hannibal*, t. II, append. A.

(1) Ὡς εἰς μεσόγειον τῆς Ἑυρώπης...

(POL., III, XLVII.)

l'Isle de Gaule, qui est un pays peuplé et fertile en blé. Ce pays tire son nom d'Isle de sa situation. Le Rhône, d'une part, et le Scoras, de l'autre, lui donnent, à leur confluent, la figure d'une pointe. Il ressemble, pour la grandeur et la forme, au delta de l'Égypte (1). »

Ce fleuve, du nom de *Scoras*, a donné bien souvent le change. On s'est quelquefois entêté à y voir une corruption du mot *Arar* (2), qui était l'ancien nom de la Saône, et on faisait ainsi remonter Hannibal jusqu'à Lyon. De là toutes les erreurs qui ont motivé les solutions du passage par le Mont Cenis, par le grand et le petit Saint-Bernard et par le Saint-Gothard.

Une étude plus intelligente des textes, des distances et des lieux permet d'affirmer aujourd'hui que cette rivière du Scoras ne peut être que l'Isère, et que l'« Isle de Gaule » était la grande plaine enfermée entre le Rhône et l'Isère, et dont l'extrémité s'étend jusqu'aux premières Alpes du Dauphiné.

Le Rhône, en effet, se retourne brusquement vers l'Est au-dessus de Lyon; il court alors presque parallèlement à l'Isère; l'espace compris entre les deux cours d'eau s'allonge en forme de pointe; la chaîne des Alpes le limite à l'Est et lui donne assez bien la forme triangulaire d'un delta, comme le disait Polybe.

Tite-Live entre dans d'autres détails. Il raconte les négociations d'Hannibal avec les Allobroges; il décrit la route qu'il suivit en longeant le pays des Tricastins, des Voconces et des Tricoriens (3). Ces indications sont très précises. M. le colonel Henne-

(1) Ἦκε πρὸς τὴν καλουμένην Νῆσον, χώραν πολὺσχλον καὶ σιτοφόρον, ἔχουσαν δὲ τὴν προσηγορίαν ἀπ' αὐτοῦ τοῦ συμπτώματος. Τῇ μὲν γὰρ ὁ Ῥοδανὸς, τῇ δὲ Σχώρας, Ἰσάρας προσαγορευόμενος, ῥέοντες παρ' ἑκατέραν τὴν πλευράν, κ. τ. λ.

(POL., III, XLIX.)

(2) L'érudit Casaubon introduisit le mot Ἄραρος dans les éditions de Polybe; il aurait mieux fait d'y laisser le mot Σχώρας qui n'aurait induit personne en erreur. La véritable correction est Ἰσάρας, Isère. (DAUDÉ DE LA VALLETTE, *op. cit.*)

Les manuscrits de Tite-Live (XXI, xxxi) présentent la même incertitude que ceux de Polybe. On y trouve *Bisalar*, *Ibisara*, que la plupart des commentateurs, notamment Cluvier, Gronovius, Crévier, Drakenborch, Weissenborn, Madvig, ont lu avec beaucoup de vraisemblance « *ibi Isara* ». — (E. DESJARDINS, *Gaule romaine*, t. I, ch. I, § I, p. 90, note.)

(3) *Sedatis certaminibus Allobrogum cum jam Alpes peteret, non recta regione*

bert s'en empare, les discute, et, grâce à lui, le fil conducteur ne saurait plus nous échapper.

Hannibal remonta donc l'Isère jusqu'à Grenoble. Cette ville, qu'on appelait alors *Cularo*, était l'une des places principales des Allobroges. L'armée y trouva un bon accueil, des vivres, des armes, des vêtements.

Si l'on en croit même M. Hennebert, Hannibal avait depuis longtemps noué des relations avec le *brenn* gaulois qui commandait à Cularo, et avait habilement fait miroiter à ses yeux la perspective de son puissant appui contre Rome. Le chef barbare aurait été séduit par le jeune Africain, se serait mis à son service, lui aurait donné quelques éclaireurs pour lui indiquer sa route et lui permettre de s'engager sans crainte dans la vallée du Drac. Mais, après plusieurs marches, l'escorte allobroge dut prendre congé des Carthaginois; ceux-ci se trouvèrent dès lors seuls, sans guides, engagés dans une vallée étroite, entourés et dominés de tous côtés par des groupes de montagnards armés et hostiles, et surtout en présence du mur formidable des Alpes qui se dressait menaçant devant eux.

Il fallait marcher, cependant. On passa, non sans coup férir et sans perdre beaucoup de monde, de la vallée du haut Drac dans celle de la haute Durance. On mit bientôt le pied sur le territoire de la tribu des Katoriges, composée de montagnards guerriers et solidement retranchés, et il fallut enlever de vive force leur petit *oppidum*, Chorges, qui barrait la route. On traversa ensuite Embrun et Briançon.

La vallée devint alors plus étroite, les rochers plus abrupts, le climat plus rigoureux. On ne put bientôt plus avancer qu'avec le secours du pic, et on dut faire sauter à chaque pas des pans de montagne et combler des gouffres béants en y jetant d'énormes quartiers de roche.

A ces difficultés matérielles vint se joindre une sorte de terreur

iter instituit; sed ad lævam in Tricastinos flexit; inde per extremam oram Vocontiorum agri tetendit in Tricorios, haud usquam impedimenta via, priusquam ad Druentiam flumen pervenit. — (TITE-LIVE, XXI, xxxi.)

superstitieuse (1). Ces grandes montagnes chauves, couvertes de neiges étincelantes, étaient, disait-on, le sanctuaire de déesses inviolables et terribles. On les appelait les « Matrones », *Matres, Deæ Matronæ*.

L'épigraphie antique nous a laissé de curieux monuments de cette dévotion locale. Le culte des Matrones a, en effet, survécu longtemps à la conquête; et l'image de ces divinités topiques, filles des neiges éternelles, est arrivée jusqu'à nous, parfaitement conservée sur un précieux bas-relief, où l'on voit une rangée de femmes debout, à la figure sévère, vêtues de longues tuniques et se tenant par les mains deux à deux, comme pour opposer une barrière à l'envahisseur qui voudrait rompre cette chaîne continue et profaner leur domaine (2).

Le mont Genève était le temple supérieur des Matrones, *Mons Matronarum*. C'était presque un sacrilège de fouler ce sol vierge; et il ne fallut rien moins que le prodigieux ascendant d'Hannibal sur ses troupes pour raffermir les courages ébranlés et dissiper de dangereuses hallucinations.

Enfin, on arriva au col.

(1) *Alpes... rem fama utique inexpertis horrendam... Alpes... metuebat multitudo.*

(TITE-LIVE, XXI, XXIX.)

(2) Le bas-relief est placé sur la face principale de l'autel votif et est surmonté de l'inscription suivante :

MATRONIS
TI. IVLIVS. PRISCI. L
ACESTES

Below this inscription is a sculpture full-faced of five Matronæ, erect, and holding hands. The central figure holds a hand of each of the two last, while these and intervening figures again hold hands interchangeably, forming a complete chain. — (WYLIE, *Proceedings of the Society of Antiquaries*, April, 15, 1869.)

Voir pour les inscriptions sur les *divæ matres* ou *matronæ* :

CARLO PROMIS, *Storia dell' antica Torino*, pass.; MURATORI, XCIII, III, IV, V, VI, VII, VIII; XCIV, I, II, III; ORELLI, 2074, 2075, 2086, 2096.

La plupart de ces inscriptions sont transcrites dans HENNEBERT, *Hist. d'Hannibal*, op. cit., et portent les mentions :

MATRONIS, — MATRONIS ET DIIS DEABVS, — MATRONIS IVNONIBVS, — SENO [NIEVS] MATRONIS, — DIVIS MATRONIS, etc...

avec les formules ou dédicaces :

V. S. L. M., — EX VOTO RESTITVIT L. M., — V. S., etc...

C'est ici que Tite-Live croit devoir faire prononcer par Hannibal un de ces petits discours de circonstance, sur le mérite duquel on est depuis longtemps fixé, et que la plupart des historiens militaires ont d'ailleurs l'habitude de placer, avec plus ou moins de variantes, dans la bouche de tous les généraux qui franchissent une montagne.

Rien ne manque au tableau, ni la mise en scène, ni l'effet oratoire.

Hannibal montra à ses soldats exténués de fatigue et mourant de froid les plaines de l'Italie. « On s'était arrêté depuis deux jours au sommet pour donner aux troupes épuisées le repos nécessaire. Une neige épaisse enveloppait l'armée. L'abattement et le désespoir étaient peints sur tous les visages. Hannibal prit alors les devants, escalada une sorte de promontoire d'où l'on pouvait découvrir de toutes parts une vue immense, fit faire halte à ses soldats, et leur montrant de son épée les plaines baignées par le Pô qui serpentait au pied des Alpes : « Amis, s'écria-t-il, vous « escaladez en ce moment les remparts de l'Italie; que dis-je? les « murs mêmes de Rome. Plus d'obstacles bientôt. Tout va « s'aplanir devant vous. Une bataille, deux peut-être, et la capitale, le boulevard de l'Italie est entre vos mains, en votre puissance. » Il dit, et l'armée poursuivit sa marche (1). »

Le grave Polybe lui-même, si peu sujet à la déclamation, s'était, lui aussi, laissé gagner par l'enthousiasme. « Les soldats étaient consternés, dit-il; Hannibal les assemble; et, comme du haut des Alpes, qui semblent être la forteresse de l'Italie, on voit à découvert toutes ces vastes plaines que le Pô arrose de ses eaux, il se servit de ce beau spectacle, l'unique ressource qui lui restait, pour remettre ses troupes de leur frayeur. En même

(1) *Prægressus signa, Annibal in promontorio quodam, unde longe lateque prospectus erat... militibus Italiam ostendat...*

Subjectosque Alpinis montibus circumpadanos campos... (TITE-LIVE, XXI, xxxv.)

Voir, comme pendant à la harangue d'Hannibal, le discours véritablement académique que Tite-Live place dans la bouche de Scipion, campé sur les bords du Tessin, au moment où il va engager ses légions contre les troupes carthagoises. C'est un véritable tournoi d'éloquence entre les deux chefs des deux armées. (TITE-LIVE, XXI, L et LI.)

temps, il leur montra du doigt l'endroit où Rome était située (1). »

Après quelques heures de repos sur la faite, du haut duquel on ne devait apercevoir en réalité qu'un océan de montagnes se perdant dans le brouillard, il fallut songer à descendre; et cette descente fut terrible (2). Les hommes et les chevaux glissaient sur la neige et roulaient dans les ravins. Partout des rochers arides surplombant des précipices, et sur lesquels on ne pouvait poser le pied qu'après y avoir creusé à grand'peine une trace. Tout le monde connaît la célèbre légende, reproduite par Tite-Live et la plupart des historiens classiques, du feu et du vinaigre qui auraient été employés tour à tour pour briser les roches les plus dures (3). Polybe seul n'en parle pas. C'est assurément un peu fâcheux pour la légende; car Polybe est le seul historien qui aurait pu interroger les témoins, peut-être même des acteurs du passage des Alpes. On sait, en outre, qu'il est en général très exact et qu'il a soin d'exhorter ses lecteurs à se défier de toutes les fables, leur promettant de leur écrire une histoire « vraie » d'où sont bannis tous les mensonges.

La critique méfiante n'a pas hésité à regarder le silence de Polybe comme une preuve de la fausseté de la légende.

Quelques commentateurs, désireux surtout de concilier le texte de Tite-Live avec leurs préventions contre un fait qu'ils regardent comme merveilleux, n'ont rien trouvé de mieux que d'altérer le texte lui-même et de remplacer le mot *aceto* par la leçon *acuto*; l'*acetum* désignerait alors tout simplement le fleuret d'acier ou le

(1) ...τὴν τῆς Ἰταλίας ἐνάρχειαν...

...Διόπερ ἐνδεικνύμενος αὐτοῖς τὰ περὶ τὸν Πάβον πεδία...

...ἅμα δὲ καὶ τὸν τῆς Ῥώμης αὐτῆς τόπον ὑποδεικνύων...

(POLYB., I. III, LIX.)

(2) *Ceterum iter multo quam in ascensu fuerat difficilius fuit...*

...*Nec qui paululum titubassent, haerere afflicti vestigio suo; aliiq[ue] super alios, et jumenta et homines, occidere...* (TITE-LIVE, XXI, XXV.)

...*Per locorum iniquitatem ac per nivem non multo pauciores amisit, quam in ascensu perierant.* (TITE-LIVE, XXI, LIV.)

(3) *Arboribus circa immanibus dejectis detruncatisque struem ingentem lignorum faciunt; eamque, cum et vis venti apta faciendo igni coorta esset, succendunt, ardentiaque saxa infuso aceto putrefaciunt. Ita torridam incendio rupem ferro pandunt.* (TITE-LIVE, XXI, XXXVII.)

APPIEN, *De bello Annibalico*, IV.

fer aigu (*acutum*) qui aurait servi à perforer le quartz ou le calcaire très dur des Alpes.

D'autres — et c'est le plus grand nombre — ont fait solennellement à Tite-Live le reproche d'avoir visé à l'effet, d'avoir cédé au désir de rappeler une tradition populaire, d'avoir tenu à plaire à l'imagination de ses lecteurs, à rendre sa narration plus attachante en l'agrémentant d'une fable romanesque, d'avoir manqué, en un mot, de cette probité littéraire qui est la qualité maîtresse de l'historien.

La science moderne a repris la question; et, malheureusement pour la critique, la prétendue fable du feu et du vinaigre peut être aujourd'hui sérieusement discutée (1). La plupart des historiens classiques du fameux passage des Alpes parlent, en effet, de l'action simultanée du feu, de l'eau froide et d'un acide, *acetum*.

Or, l'action consécutive du feu et de l'eau sur les roches a été connue de tout temps et est signalée dans beaucoup d'auteurs anciens.

La roche calcaire est décomposée par l'action du feu seul et changée en chaux vive que l'eau désagrège ensuite très facilement. La roche siliceuse n'est pas décomposée par le feu; mais elle éclate, soit par l'action directe du feu, soit et surtout sous l'influence consécutive de l'eau.

Dans les montagnes de l'Inde, certaines tribus, qui ne connaissent pas la poudre de mine et qui ont conservé encore l'usage des dolmens, usage préhistorique en Europe, exploitent des pierres de taille par l'action simultanée du feu et de l'eau. On allume de grands feux autour ou sur les bancs de rochers. Lorsque la pierre est incandescente, on verse de l'eau fraîche dans des rigoles tracées à l'avance et on détermine ainsi des fentes régulières. C'est exactement la mise en pratique du vers de Lucrèce : « Les rochers incandescents se fendent par la force de la vapeur (2). »

(1) BERTHELOT, *De l'emploi du vinaigre dans le passage des Alpes par Annibal, ainsi que dans la guerre et les travaux des mines chez les anciens*. Journal des savants, avril 1889. — HENNEBERT, *op. cit.*, pass.

(2) *Dissiliuntque fero ferventia saxa vapore.* (LUCR., *De nat. rer.*, l. 1.)

Presque tous les liquides peuvent, d'ailleurs, remplacer l'eau. Le vinaigre, *acetum*, ou, d'une manière plus générale, les acides, peuvent, en outre, exercer une action chimique de décomposition qui n'avait pas échappé aux anciens, et les textes sont assez précis à ce sujet.

« La force du vinaigre, dit très nettement Pline, brise les pierres qui ont résisté à l'action préliminaire du feu (1). » « On rencontre, dans les deux espèces (de mines), des pierres dures, dit-il ailleurs; on les brise à l'aide du feu et du vinaigre (ou de l'acide) (2). »

« Cette action de dissolution, dit à son tour Vitruve, s'exerce sur les roches dures que ni le fer ni le feu employés isolément ne peuvent désagréger; mais lorsqu'elles ont été chauffées fortement à l'aide du feu, il suffit de les arroser de vinaigre pour les briser et les désagréger (3). »

On peut citer encore le curieux récit de Dion Cassius, relatif au siège d'Éleuthère, ville de Crète, par Metellus. « La ville fut prise par trahison et mise à contribution. Une grande tour à faces planes, très difficile à attaquer, fut arrosée de vinaigre par les traîtres pendant la nuit, de façon à la rendre friable (4). »

Tous ces textes sont décisifs et ne permettent pas de mettre en doute que les anciens employaient des acides ou des solutions salines pour attaquer les pierres en profitant de leurs réactions chimiques, qu'ils n'expliquaient pas, sans doute, mais qu'ils avaient su très bien observer.

Quelle était donc au juste la nature du fameux réactif employé par Hannibal? Était-ce quelque substance détonante, quelque

(1) *Saxa rumpit infusum, quæ non ruperit ignis antecedens.* (PLINE, *Hist. nat.*, I. XXIII, xxvii.)

(2) *Occursant in utroque genere silices. Hos igne et aceto rumpunt.* (PLINE, *Hist. nat.*, I. XXXIII, xxi.)

(3) *Non minus saxa silicea, quæ neque ferrum neque ignis potest per se dissolvere, cum ab igne sunt percalefacta, aceto sparso dissiliunt et dissolvuntur.* (VITRUVÉ, VIII, ch. iii.)

(4) Ἐλεῦθεραν τὴν πόλιν ἐκ προδοσίας ἑλὼν ἡργυρολόγησε. Πύργον γὰρ τινα οἱ προδιδόντες, ἐκ τε πλίνθων πεποικημένον καὶ μέγιστον δυσμαχώτατον τε ὄντα, ὅξει συνεχῶς νυκτὸς διέβρεζαν, ὥστε δραυστὸν γενέσθαι. (DIO CASS., I. XXXV.)

secret de chimie, comme le feu grégeois, que les Phéniciens auraient légué aux Carthaginois et qui serait perdu depuis plusieurs siècles? Était-ce un similaire de la nitro-glycérine, base des dynamites dont nous faisons aujourd'hui un si grand usage? C'est aux sciences chimiques qu'il appartient de prononcer.

Quoi qu'il en soit, le vieux récit des historiens classiques concernant les procédés employés par Hannibal pour briser quelques quartiers de roche dans les Alpes, a pu exciter l'étonnement et même l'incrédulité. Il n'est pas cependant en désaccord avec les pratiques souvent employées à cette époque et attestées par des textes positifs.

L'armée touchait d'ailleurs au terme de ses épreuves. Elle descendit les flancs escarpés de la vallée de Prégas, puis le cours du Chisone. Quelques jours après, elle était dans la plaine du Pô, après avoir accompli un de ces prodiges militaires qui surpassait tout ce qu'on avait tenté jusqu'alors et qui n'a jamais été égalé depuis.

L'effort avait été, on peut le dire, surhumain. L'entreprise semblait impossible. Napoléon lui-même ne cessait d'admirer le génie de cet homme « qui, à l'âge de vingt-six ans, eut la hardiesse de concevoir ce qui était à peine concevable, d'exécuter ce qui devait paraître impossible, et qui, renonçant à toute communication avec son pays, n'hésita pas à traverser des peuples inconnus ou ennemis, à escalader les Pyrénées et les Alpes, en payant de plus de la moitié de son armée la seule acquisition de son champ de bataille, le seul droit de combattre (1) ».

Des 102,000 hommes qu'Hannibal avait réunis sur les bords de l'Èbre, il ne lui restait déjà plus que 50,000 hommes de pied et 9,000 chevaux après la traversée des Pyrénées. Le passage du Rhône, quelques combats, des défections, des maladies eurent bientôt réduit ce chiffre à 46,000. — 20,000 hommes périrent en quinze jours dans les gorges des Alpes; c'est donc avec un effectif

(1) *Mémorial de Sainte-Hélène*, t. VIII.

réduit à 26,000 combattants qu'il entraînait en Italie. Mais c'étaient des hommes aguerris et que les épreuves avaient merveilleusement trempés. Avec eux, il enleva Turin après un siège de trois jours, traversa rapidement le pays des Insubres, dont Milan était la capitale, culbuta sur les bords du Tessin les troupes fraîches de Cornelius Scipion, qui était enfin parvenu à le rejoindre, et put commencer cette héroïque campagne d'Italie dont les premières victoires devaient être suivies d'un si funeste dénouement.

VII

Nous venons d'esquisser à grands traits l'itinéraire de l'armée d'Hannibal, des Pyrénées aux Alpes. Rappelons les principales étapes de cette route fameuse entre toutes.

Le lecteur pourra la suivre avec intérêt sur une carte; et, nous le répétons, c'est la plus ancienne route que l'on puisse jalonner avec certitude dans le Sud de la Gaule et dans la vallée du Rhône (1).

Les Pyrénées ont été franchies près de la mer et probablement en trois points, au col de Pertus, au col de la Massanne, au col de Banyuls. L'armée se concentre ensuite, arrive à Elne, *Illiberris*, et stationne à *Ruscino*, Castel-Roussillon, près de Perpignan. Elle passe à *Combusta*, Rivesaltes, longe les grandes lagunes des Volkes Arékomiques, *stagna Volkarum*, et cette ancienne mer des Sardons, *Sardonicum mare*, qui s'appelle aujourd'hui les étangs de Salses, de la Palme et de Sigean.

Elle défile devant les murs de l'antique Narbonne, *Narbo*, passe le Pont-Serme, *pons septimus*, franchit l'Orb à Béziers, *Bætarræ*, l'Hérault à Cessero, Saint-Thibéry, côtoie l'étang de Thau, *Taphron stagnum*, touche à Frontignan, *Forum Domitii*, franchit ensuite le Lez à *Sextantio*, Substantion, près de Montpellier, puis le Vidourle à *Ambrussum*, au-dessus de Lunel, et

(1) Voir la carte au commencement du chapitre. La route d'Hannibal y est indiquée par un liseré orange.

arrive enfin à Nîmes, *Nemausus*, capitale des Volkes Arékomiques. De là, elle remonte un peu vers le Nord et se dirige sur le Rhône en suivant la route où se trouvent aujourd'hui les villages de Marguerittes, de Bezouce et de Remoulins; elle franchit le Gardon un peu au-dessous de la gorge où, deux siècles plus tard, Agrippa devait construire le célèbre aqueduc connu sous le nom de Pont-du-Gard, contourne Estézargues, longe la lisière de la forêt de Malmont, passe derrière la colline de Rochefort et débouche enfin sur la rive droite du Rhône, un peu au-dessus de Roquemaure.

Le passage du Rhône a lieu entre Roquemaure et Montfaucon. On arrive à Orange, *Arausio Cavarum*, sur la rive gauche; on remonte la grande vallée par Mornas, Mondragon, Bollène, Saint-Paul-Trois-Châteaux, Pierrelatte, Donzère, Montélimar, Livron et Valence, en traversant successivement tous les affluents du Rhône, l'Aigues, le Lez, la Berre, le Roubion, la Drôme, la Véoure, et on arrive enfin au confluent de l'Isère.

Là, on quitte la vallée du Rhône et on prend celle de l'Isère; on traverse une première fois la rivière à Romans, et on suit la rive droite en passant successivement à Saint-Marcellin, à Vinay, à Tullins, à Moirans. On arrive ainsi jusqu'à Grenoble, *Cularo*, où l'on fait halte avant de s'engager dans le massif des Alpes. L'Isère est franchie de nouveau à Grenoble, et on commence à remonter la vallée du Drac par Vizille, la Mure, Corps et Saint-Bonnet.

A cette hauteur, on quitte la vallée du Drac pour prendre celle de l'un de ses petits affluents, l'Anceille. On franchit le col de la Pioly, et on pénètre dans la vallée de l'Avenche, affluent de la Durance. On arrive bientôt dans la vallée de la haute Durance, qu'on ne quitte plus jusqu'au pied des Alpes, et on traverse successivement Chorges, Embrun, Mont-Dauphin et Briançon. On attaque enfin le Mont Genève, *Mons Matriona*, et on arrive au sommet de la chaîne au col de Sestrières.

Sur le revers occidental des Alpes, la vallée de la Durance est profondément encaissée; mais sur le revers italien se déploie un

véritable éventail de sept vallées convergentes, la Doria Riparia, le Chisone, le Pelice, le Pô, la Vraita, la Maira, la Stura. Toutes ces vallées menacent la Circumpadane; toutes sont commandées par la Durance. Pour l'envahisseur qui marche de France en Italie, la haute Durance est donc par excellence la vallée militaire; c'est le couloir naturel dont les rampes successives se présentent à toute armée qui de la vallée du Rhône cherche à passer dans celle du Pô. Hannibal ne pouvait manquer de la suivre. Arrivé au col du Mont Genève, il n'avait, pour descendre, que l'embarras du choix. Il prit la vallée de Prégas, puis celle de Chisone, entra ainsi dans le pays des Tauriniens, et quelques jours après débouchait dans la grande plaine du Pô (1).

VIII

Nous avons déjà dit que cette route du littoral des Volkes et de la basse vallée du Rhône faisait suite en Provence à l'ancienne voie héracléenne qui longeait la côte depuis Marseille jusqu'à Nice et Monaco, et qu'elle était, dans la région voisine de la mer, la doublure de l'itinéraire maritime que suivait de port en port le cabotage gréco-phénicien.

On sait qu'une route de même nature a existé de toute antiquité en Afrique, qu'elle desservait les différentes stations de la côte et permettait, dans l'intérieur du continent, l'expédition des marchandises débarquées par les navires phéniciens.

Usées par de lourds chariots, ces routes ont présenté de très bonne heure des fondrières profondes et des dislocations qui devaient les rendre bien souvent impraticables; et très vraisemblablement, lorsqu'elles étaient trop défoncées, on n'hésitait pas, au lieu de les entretenir, à les abandonner et à adopter quelque variante s'écartant assez peu des chemins délaissés.

Les méthodes d'empierrement et de pavage, si perfectionnées

(1) HENNEBERT, *Hist. d'Hannibal*, l. IV, ch. II.

de nos jours, étaient à peine connues des anciens. On en attribue, il est vrai, l'invention aux Carthaginois, qui les auraient tenues eux-mêmes de Tyr; et il est bien possible que les voies primitives qui reliaient les comptoirs phéniciens de la Méditerranée en Afrique, en Espagne, en Sicile et dans la Gaule Narbonnaise, aient présenté çà et là quelques parties pavées ou empierrées (1). A vrai dire, on n'en a retrouvé que des vestiges insignifiants. Presque partout elles ont repris l'aspect vague de chemins à l'état naturel; et celles même dont l'assiette semble avoir été conservée, comme la grande route des Pyrénées au Rhône et aux Alpes, ont à peu près disparu sous les pavages et les empièvements des chaussées modernes.

En somme, l'ancienne route celtique ou phénicienne du Sud de la Gaule n'était qu'un frayé ou plutôt que la réunion de plusieurs frayés présentant une succession d'alignements droits, réunissant entre eux les principales bourgades, et qui, à force d'être suivis et battus, avaient pris la consistance et l'aspect d'une sorte de chemin régulier. Chemin sans police, à la vérité, sans entretien, sans administration; car, à ces époques primitives et à demi barbares, une route s'établissait, pour ainsi dire, d'elle-même, et était commandée par le relief même du sol. On avait hâte d'arriver; on craignait les longues étapes, les gorges profondes et sinueuses, les traversées de forêts dans lesquelles on ne s'engageait qu'avec une extrême réserve et sous l'empire d'une religieuse terreur (2); on allait ainsi droit devant soi, toujours à découvert, de manière à gagner le plus tôt possible les *oppida* et tous les petits centres habités échelonnés sur la route et où l'on pouvait trouver, en cas d'attaque, un secours ou un refuge.

Les voyages antiques s'opéraient presque toujours suivant certaines lignes. On longeait les mêmes rivières; on côtoyait le même

(1) ISIDOR. SEV., *De orig.*, l. XIV.

(2) *Sed fortes tremuere manus, motique verenda,
Majestate loci, si robora sacra ferirent,
In sua credebant redituras membra secures.*

(LUC., *Phars.*, l. III, v. 397 et seq.)

littoral; on gravissait les mêmes pentes; on s'engageait dans les mêmes détours. Il n'y avait pas, à proprement parler, de routes; il existait seulement des itinéraires; et les tracés changeaient d'autant moins qu'on avait bien des motifs pour ne pas les abandonner.

« Il ne suffisait pas d'avoir fait le choix d'une voie facile; il fallait pendant le trajet être assuré de rencontrer de quoi se ravitailler, de quoi s'abreuver, soi et ses bêtes de somme; il était indispensable d'avoir de distance en distance des lieux convenables pour les haltes, des endroits commodes et bien défendus pour passer la nuit.

« Une fois la direction qui réunissait ces divers avantages reconnue et adoptée, on s'y tenait. C'est là ce qui explique comment en Asie, en Afrique, les voies commerciales n'ont pas subi de changements pendant des milliers d'années. Depuis un temps immémorial, elles continuent à être suivies par les caravanes; elles ont gardé le plus souvent les mêmes stations, déterminées par la présence d'oasis, de puits, de passages de rivières qui subsistent aujourd'hui comme par le passé. Les races asiatiques qui ont, à diverses époques, pénétré en Europe, s'avancèrent par les mêmes chemins et marchèrent sur les traces les unes des autres. Les migrations se sont opérées suivant des directions presque constantes que la seule inspection des cartes pourrait faire deviner, et qui représentent aussi le mouvement des armées dans les grandes expéditions militaires (1). »

IX

Civilisation et circulation sont, pour ainsi dire, synonymes, et l'absence de viabilité régulière est ce qui caractérise le mieux les époques de barbarie. Sans doute, l'existence des premières routes est contemporaine de l'origine des sociétés, et peut-être même est-

(1) ALF. MAURY, *Les voies romaines en Italie et en Gaule*. Paris, 1866.

elle antérieure aux époques historiques nettement déterminées. Les Livres saints mentionnent déjà des routes régulières et semblent faire une sorte de classification parmi les chemins les plus fréquentés (1).

Mais les routes, dans le vrai sens du mot, n'apparaissent dans l'histoire que chez les peuples conquérants, déjà civilisés, possédant un vaste empire, une organisation stable, une administration ordonnée et un grand esprit de centralisation.

La Gaule et la Germanie, qui n'ont été, jusqu'à la conquête, que des agglomérations de peuplades très batailleuses, d'origines diverses, presque toujours divisées, unies seulement par un lien fédératif temporaire en vue de la défense commune, ne pouvaient avoir de routes régulières.

Tout au contraire, l'Assyrie, qui a été pendant plusieurs siècles une monarchie riche, paisible et très fortement centralisée, semble avoir possédé, bien des siècles avant tous les peuples de l'Occident, un véritable réseau de routes de terre, reliant la métropole aux provinces qu'elle avait soumises à ses armes. Des traditions, un peu confuses sans doute, en attribuent l'honneur à Sémiramis; et, bien qu'on ne puisse avoir que des notions assez vagues sur des travaux publics qui remontent à près de vingt siècles avant notre ère, on sait que le vaste empire de Babylone possédait des canaux, des digues défensives contre les inondations du Tigre et de l'Euphrate, que la viabilité sur terre y était assurée, et que des convois de toute nature circulaient activement sur une grande partie de cet immense territoire asiatique aujourd'hui désert et silencieux.

Noyée dans la lumière éblouissante de l'extrême Orient, la

(1)*per viam terræ*.....

.....*per viam deserti*.....

(Exode, ch. III, versets 17 et 18.)

.....*gradiemur via publica*.....

.....*per tritam gradiemur viam*.....

(Nombres, ch. XX, versets 17 et 19.)

.....*via regia gradiemur*.....

(Nombres, ch. XXI, verset 22.)

légende de la belle Sémiramis est, en quelque sorte, le pendant de celle du Melkarth tyrien et de l'Hercule grec dans les régions méditerranéennes. On a même dit, et il est assez logique d'admettre que le personnage de Sémiramis, comme celui d'Hercule ou celui d'Astarté, est multiple; et il est fort probable qu'à ces époques primitives de naïveté et de barbarie, l'imagination populaire a réuni sur un même type presque divinisé toute une série d'exploits, de bienfaits et de travaux grandioses accomplis par plusieurs personnages, ou même par plusieurs groupes plus ou moins nombreux, dont il est difficile de bien distinguer aujourd'hui les traits et qui ont tous contribué au développement des arts, de l'industrie et de la civilisation au seuil même des temps historiques.

Quelques siècles après les Assyriens, les Perses, héritiers de leur grandeur et d'une partie de leur empire, établirent, comme eux, des routes régulières. On sait même, d'après Xénophon, que Cyrus avait institué des courriers à cheval qui le mettaient en relations permanentes et assez rapides avec l'extrémité de ses États. Hérodote décrit avec détails la grande route postale qui allait de Sardes à Suse. Elle était, paraît-il, divisée en cent onze stations; à chaque station se trouvait une maison appartenant au roi; et un service organisé permettait de faire en quatre-vingt-dix jours le trajet de la capitale aux points les plus éloignés des provinces frontières (1).

L'Asie Mineure était de même traversée, au temps de Périclès, par une grande voie militaire qui faisait communiquer le golfe Persique avec la mer Égée, et le long de laquelle on avait établi des relais de poste situés à une journée de marche les uns des autres, et où l'on pouvait trouver un gîte, des chevaux, des approvisionnements.

Les Grecs, au contraire, dont la domination ne s'exerçait que sur un territoire fort restreint, n'avaient pas de grandes routes leur

(1) HÉRODOTE, V, 52-53.

MASPERO, *Hist. des anc. peuples de l'Orient*, 1875.

VAN DEN BERG, *Hist. anc. des peuples de l'Orient*, Médie et Perse, 1888.

permettant de circuler d'un bout à l'autre dans l'Attique et le Péloponèse. Toute leur activité était tournée du côté de la mer; et la seule voie régulièrement entretenue dont les historiens nous aient laissé le souvenir, était, en dehors des voies urbaines et des chemins de banlieue de leurs principales villes, la petite route qui conduisait d'Athènes au Pirée. Partout ailleurs, ils n'avaient que de médiocres frayés, empruntaient le plus souvent, comme ils le font encore aujourd'hui, le lit desséché des rivières; le plus souvent, ils allaient à travers champs.

La Grèce, même à son apogée, était, du reste, trop restreinte, trop fractionnée pour avoir senti la nécessité d'ouvrir et d'entretenir de grandes lignes de communication entre ses différentes provinces. Athènes, Sparte et Corinthe étaient aussi indépendantes, et peut-être plus étrangères les unes aux autres que ne le sont aujourd'hui Paris et Madrid, Londres et Berlin. Aucun lien permanent ne les unissait. Le commerce ne pénétrait pas dans l'intérieur du pays. Toutes les affaires se faisaient par mer. La civilisation était toute locale et concentrée autour de quelques villes principales. Au point de vue de la viabilité, et en général de tout ce qui touche au génie civil, la Grèce a été de tout temps ce qu'elle est encore un peu de nos jours, un pays assez primitif.

Il en fut tout autrement à Rome dès les premières années de la République. L'activité y était toujours tournée du côté pratique.

Le sentiment esthétique pur dominait chez les Grecs; et ce petit peuple merveilleux, qui a eu, plus que tout autre, la passion du beau et de l'idéal, était à peu près insensible aux grands travaux d'utilité publique, le plus souvent incompatibles avec le sentiment élevé de l'art. Chez les Romains, au contraire, la pensée politique et la préoccupation de l'utile l'emportaient toujours sur l'amour du beau.

Les Grecs étaient avant tout des artistes et des lettrés; les Romains, des conquérants et des constructeurs; la Grèce entière nous apparaît comme une grande académie de beaux-arts; Rome

était surtout une école pratique d'administration et de travaux publics (1).

Affermir leur autorité, se substituer peu à peu aux indigènes dans toutes les questions locales, rattacher par des liens étroits et par des besoins communs la métropole aux villes de province, établir entre elles un courant d'idées, d'usages, d'habitudes; enlacer en quelque sorte tout le monde conquis par eux dans les mailles serrées d'une réglementation qui descendait dans tous les détails de la vie publique et privée, « romaniser », en un mot, comme on l'a si bien dit, les peuples les plus hétérogènes et les absorber dans la vie disciplinée de leurs dominateurs, tel fut le programme suivi par les Romains avec une énergie, une intelligence et un esprit de suite qui ne se sont pas démentis un seul instant pendant plusieurs siècles.

Le principal organe de cette centralisation excessive était le vaste réseau de routes dont les itinéraires classiques nous ont laissé une si complète description.

Déjà, dès les belles années de la République, le peuple-roi avait reconnu la nécessité d'établir des communications permanentes et sûres entre Rome et les différentes provinces de l'Italie nouvellement soumises à ses armes.

Ce réseau s'agrandit au fur et à mesure de la conquête.

Dans le principe, il était restreint à quelques routes de banlieue; mais, dès l'annexion de la Campanie au territoire de Rome, on ouvrit jusqu'à Capoue la célèbre voie Appienne. Cette route célèbre, *regina viarum*, comme l'appelle le poète Stace, la première et la plus importante des grandes voies qui rayonnaient autour de la ville éternelle, — elle date de l'an de Rome 442, 312 ans avant notre ère, — fut, ainsi que son nom l'indique, *via Appia*, l'œuvre du censeur Appius Claudius. Elle remplaça les chemins informes dont on s'était contenté jusqu'alors (2).

(1) E. MALLAY, *Études sur l'antiquité. L'architecture, les travaux publics, les artistes et les artisans à Athènes et à Rome*. Clermont-Ferrand, 1878.

(2) *Appia aqua inducta est ab Appio Claudio censore, cui postea Cæco fuit cognomen, M. Valerio Maximo et P. Decio Mure coss. anno xx post initium belli*

Les autres routes furent établies sur le même type. Comme la voie Appienne, elles eurent une destination éminemment stratégique; elles assuraient la marche des armées et des approvisionnements, et créaient des rapports continus de commerce et d'affaires entre Rome, cœur de l'empire, et les provinces, les municipes et les colonies.

Presque toutes portaient le nom du magistrat et du général qui en avait ordonné l'exécution ou dirigé les travaux de construction (1).

Ce n'étaient plus de simples frayés comme les anciens chemins plus ou moins défoncés dont elles prenaient la place; c'était mieux encore que nos routes modernes, dont nous avons le droit cependant de nous montrer assez jaloux, mais qui se réduisent le plus souvent, soit à une mince couche d'empierrement, soit à un revêtement pavé reposant sur le terrain naturel ou sur une médiocre fondation. Les routes romaines étaient de véritables constructions à chaux et à sable. Destinées à durer pendant des siècles, elles présentaient ce caractère de solidité et de force que les Romains savaient toujours imprimer à leurs travaux publics.

Vitruve nous a laissé dans tous ses détails la description d'une de ces routes modèles; et les fouilles très nombreuses que les archéologues ont fait exécuter un peu partout, dans le sous-sol de l'ancien monde romain, ont permis de vérifier l'exactitude de cette description et de retrouver dans un parfait état de conservation, sur un très grand nombre de points, les différentes parties qui constituaient les chaussées antiques (2).

Samnitici. Qui et viam Appiam a porta Capena usque ad urbem Capuam munierunt curavit. — (SEXT.-JUL. FRONTIN. *De aquaductibus urbis Romæ*, l. I.)

M. Valerio et P. Decio Mure consulibus, per Appium Claudium censorem, via facta et aqua inducta est, quæ ipsius nomine nuncupatur. (CASSIODOR., in *Chronic.*)

TITE-LIVE, IX, XIX.

STRABON, *Géogr.*, l. V, c. 1, III.

BERGIER, *Histoire des grands chemins de l'empire romain*, t. I.

P. BIAL, *Chemins, habitations et oppida de la Gaule au temps de César*.

(1) *Via Flaminia; via Aurelia; via Domitia*, etc.

(2) Une route romaine pavée ou empierrée portait le nom de *stratum*. C'est de là que sont venues, au moyen âge, par une légère altération, les deux dénominations d'*estra* et d'*estrade*, usitées encore, la première dans le Nord, la

Ces voies étaient formées de diverses couches de maçonneries successives, encaissées dans une tranchée d'un mètre environ de profondeur. Tout d'abord, on coulait dans le fond de la tranchée un bain de mortier de chaux et sable de trois à quatre centimètres d'épaisseur. Sur ce mortier on disposait avec soin un lit de grosses pierres plates et larges. C'était la couche inférieure, la fondation, le *statumen*.

Par-dessus ce socle, on établissait un véritable béton de pierres concassées ou de cailloux de petites dimensions agglutinés dans du ciment, et que l'on battait avec force, de manière à faire une masse compacte d'une composition analogue à celle de ces blocs artificiels que l'on échoue dans les ports au devant des jetées pour les protéger contre les attaques de la mer. C'était la couche intermédiaire; elle pouvait avoir trente centimètres environ; on l'appelait le *rudus*.

La couche supérieure était le noyau ou *nucleus*. Comme la précédente, elle avait de vingt à trente centimètres; c'était une couche imperméable de ciment mélangé de fragments de poteries et de tuiles, fortement pilonnée et semblable à celle que l'on employait pour les aires où l'on battait le blé.

Dans quelques régions de la Gaule méridionale, ces briques concassées étaient remplacées par des fragments de pierres volcaniques, et, dans les contrées métallifères, comme le Vivarais et la Lozère, par des scories de fer, qui ont laissé leur nom aux chemins romains, *camin roumiou*, *camin ferra* (1).

La route proprement dite, qu'on appelait la *summa crusta*, la croûte supérieure, était établie au-dessus de ces trois couches. C'était quelquefois un empierrement de cailloux liés entre eux par une matière d'aggrégation qui acquérait la consistance du ciment, tantôt un pavé fait de grandes dalles polygonales, dures, en général de nature volcanique, comme on en voit encore sur beaucoup de voies publiques en Italie. Le revêtement extérieur de la

seconde dans le Midi de la France. Les Anglo-Saxons en ont fait *street*, les Germains *straat*, *strasse*.

(1) GR. CHARVET, *Les voies romaines chez les Volkes Arékomiques*, 1874.

route formait saillie sur le sol naturel ; c'était comme le dos d'un véritable mur enfoui dans la terre ; on l'appelait le *calceum* ; le mot s'est altéré au moyen âge, et il est devenu *cauchée*, *chauchée* ; nous en avons fait *chaussée* (1).

Ce n'est pas tout pour une route que d'être facile et viable ; il faut encore qu'elle soit sûre, surtout au milieu de pays à demi barbares, souvent déserts, toujours hostiles. Les Romains y avaient pourvu. Des gîtes d'étapes, des relais, *stationes*, existaient dans toutes les villes d'une certaine importance ; en rase campagne, on avait établi des maisons de halte, où l'on avait la faculté de renouveler les attelages, *mutationes* (2). On pouvait s'y ravitailler, y trouver du secours, des chevaux, des renforts. Enfin, des indications très précises sur la longueur du chemin parcouru étaient données aux voyageurs au moyen de stèles en pierre, quelquefois en marbre, de forme cylindrique ou quadrangulaire, ayant en général deux mètres de hauteur et sur lesquelles on inscrivait, avec le nom et les dignités de l'Empereur régnant, les distances des localités entre elles ou cumulées depuis l'origine de la route. Ces stèles étaient espacées de mille en mille pas, et on les appelait des bornes *milliaires*.

Les routes romaines étaient, comme on le voit, de véritables monuments.

X

Les nombreux sondages exécutés dans ces derniers temps et le texte de Vitruve ont permis de rétablir tous les éléments techniques de construction d'une chaussée romaine. Les itinéraires officiels de l'empire nous font connaître, à leur tour, les différentes

(1) ALF. MAURY, *Les voies romaines en Italie et en Gaule*, *op. cit.*

(2) La *mutatio*, comme son nom l'indique, était un lieu de changement, un relais simple ; un personnel peu nombreux y était attaché ; car il n'y avait qu'une écurie pouvant abriter vingt chevaux au plus.

La *mansio* possédait un ensemble de constructions plus considérable ; elle avait de vastes magasins de fourrages, une écurie pouvant contenir quarante chevaux,

mailles de ce magnifique réseau de voies de communication qui est resté, pendant plusieurs siècles, le mieux établi et le mieux administré de tout l'univers.

Ces itinéraires étaient, en fait, de véritables livres de poste. Établis dans l'origine pour le service de l'Empereur, des principaux magistrats et des chefs d'armées, ils se répandirent et se multiplièrent à profusion dès le second siècle. On en fit un très grand nombre d'exemplaires, et ils furent bientôt à la disposition de tous. Quelques-uns même étaient illustrés, et de grossières enluminures y figuraient les rivières, les chaînes de montagnes, l'emplacement des villes, avec des couleurs et des signes conventionnels destinés à en faciliter la lecture.

Mais tous ces exemplaires, transcrits à la hâte par des mains le plus souvent inexpérimentées sur des rouleaux de papyrus, qu'on appelait des *volumina*, fourmillaient naturellement d'erreurs et contenaient un fouillis de variantes assez indéchiffrables.

Presque tous ont malheureusement disparu. Trois ou quatre seulement sont arrivés jusqu'à nous par l'intermédiaire de copistes quelquefois infidèles ; mais les erreurs qu'ils contiennent ont été soumises à une discussion sévère. La critique moderne est parvenue à corriger les textes fautifs ; et, en somme, on se trouve aujourd'hui en possession de documents extrêmement précieux qui permettent d'éclairer d'une manière très nette les questions géographiques qui se rattachent à l'histoire du monde romain (1).

Le plus important, le plus complet et le mieux étudié de ces livres de poste est l'*Itinéraire d'Antonin*. Sa rédaction première fut entreprise, comme son nom l'indique, par ordre et pour l'usage de l'Empereur, *Itinerarium provinciarum Antonini Augusti*.

Depuis Antonin, il a été l'objet de bien des retouches, au fur et à mesure que s'ouvraient de nouvelles routes. Il donnait les distances de Rome à la limite extrême de toutes les provinces,

un bâtiment affecté aux courriers, aux charrons, aux maréchaux ferrants et aux autres ouvriers, et une hôtellerie abondamment approvisionnée.

(NAUDET, *De l'administration des postes chez les Romains*, 1858.)

(A. DE ROTHSCHILD, *Histoire de la poste aux lettres*, 1873.)

(1) Voir pièce justificative II.

distances comptées de l'enceinte extérieure de la ville, et non, comme on s'est plu trop souvent à le dire, à partir de ce fameux milliaire doré élevé par Auguste sur le parvis même du Capitole.

La mensuration y est indiquée le plus souvent en milles romains, dont la valeur était de 1,482 mètres; quelquefois, notamment en Gaule, au-dessus de Lyon, en lieues gauloises, qui valaient un peu moins du double du mille (1). C'est l'itinéraire pour ainsi dire classique. Les érudits modernes en ont fait l'objet de leurs études les plus consciencieuses, et il est aujourd'hui entre les mains de tous ceux qui s'occupent de géographie romaine (2).

Après l'Itinéraire d'Antonin, vient la célèbre carte de Peutinger ou Table Théodosienne, le plus ancien monument cartographique qui nous soit connu.

Cette carte n'est en quelque sorte que la traduction illustrée de l'Itinéraire d'Antonin; et les deux documents, malgré de nombreuses divergences dans les détails, se complètent l'un par l'autre. On est d'ailleurs assez peu fixé sur la véritable origine et la date précise de la carte de Peutinger, qui a été, depuis le seizième siècle, l'objet de tant de discussions et de commentaires de la part des historiens et des paléographes, et que la magnifique restauration de M. Ernest Desjardins a mise aujourd'hui à la portée de tous (3).

Les villes de Stabia, d'Herculanum, de Pompéi y sont figu-

(1) Walckenaër évalue la lieue gauloise, à.....	2,208 ^m
D'Anville, à.....	2,209 ^m ,50
De Caumont, à.....	2,211 ^m ,16
De Boissieu, à.....	2,221 ^m ,50
Vincent, Durand, Guigue, baron de Rostaing, à.....	2,222 ^m
A. Aurès, Pistolet de Saint-Fergeux, à.....	2,415 ^m
Bergier, à.....	2,475 ^m

A. DU MESNIL, *La lieue gauloise de la Table de Peutinger*. Bulletin de la Diana. Montbrison, 1881.

(2) Voir les pièces justificatives III, IV, V, VI, VII, VIII, IX et X, qui sont des extraits de l'excellente édition des itinéraires classiques publiée à Berlin : *Itinerarium Antonini Augusti et Hierosolymitanum ex libris manu scriptis ediderunt* G. PARTHEY et M. PINDER. Berlinii, MDCCCXLVIII.

(3) ERNEST DESJARDINS, *La Table de Peutinger d'après l'original conservé à Vienne*, 14 liv. in-folio. Paris, 1874.

rées; et l'on a voulu voir dans cette représentation, sur la Table Théodosienne, de ces trois villes détruites par l'éruption du Vésuve de l'an 79 de notre ère, une sorte de preuve de l'existence de la carte au premier siècle (1). Rien n'est moins sûr; et il est très permis de supposer que quelque cartographe ignorant ou peu scrupuleux aura voulu indiquer rétrospectivement l'emplacement de ces villes disparues, ou même orner simplement sa carte d'une restauration fantaisiste.

La carte de Peutinger a été bien souvent considérée comme un monument du deuxième siècle, exécuté, d'après les uns, sous le règne d'Alexandre Sévère; d'après les autres, sous celui de Probus. Mais l'opinion la plus accréditée est qu'elle est bien postérieure, et qu'elle fut confectionnée à Constantinople, vers l'an 393 après Jésus-Christ, sous Théodose le Grand. On sait d'ailleurs que le savant antiquaire Conrad Peutinger, d'Augsbourg, qui vivait dans la première moitié du seizième siècle, n'a pris aucune part à sa rédaction. Elle passa ensuite dans la collection du prince Eugène de Savoie; elle échut enfin à la bibliothèque de Vienne.

Deux autres monuments de même nature, mais de date plus récente et n'embrassant qu'une partie restreinte du territoire de l'empire, permettent en quelque sorte de contrôler les deux premiers, de les rectifier sur quelques points et de reconnaître les changements introduits dans le réseau des voies romaines. C'est d'abord l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem et d'Héraclée à Milan, qui ne remonte guère qu'au quatrième siècle de notre ère, *Itinerarium a Burdigala Hierusalem usque et ab Heraclea per Aulonam et per urbem Romam Mediolanum usque* (2). Ce sont ensuite les fameux « Vases Apollinaires », qui donnent la route de Gadès (Cadix) à Rome, et dont la découverte, qui remonte à peine à quelques années, a été un véritable coup de fortune pour tous les amis de l'art et de l'archéologie (3).

(1) C. BROUCHOUD, *Des voies de communication entre Vienne et Lyon dans l'antiquité*. Congrès archéol. de Vienne, année 1879.

(2) Voir pièce justificative XI.

(3) *La stipe tribulata alle divinità delle acque Apollinari scoperta al cominciare*

La trouvaille a eu lieu au petit bourg de Vicarello, qui faisait partie, il y a quelques années, de la délégation de Viterbe, dans les États Romains. C'est aujourd'hui un assez pauvre pays, situé à trente milles environ au Nord-Ouest de Rome, dans l'ancienne Étrurie, sur la rive septentrionale du lac *Bratiano*, l'ancien *lacus Sabatinus*. Quelques sources thermales d'eaux salines acidulées y attirent encore chaque été un certain nombre de baigneurs ; mais cette modeste station balnéaire était jadis une des plus célèbres de l'Occident ; on l'appelait « les Eaux Apollinaires », *Aquæ Apollinares*.

En 1852, les Pères Jésuites du Collège romain, alors propriétaires de l'établissement thermal, firent faire quelques réparations au bassin qui alimentait l'une des piscines. Ils reconnurent bien vite que la construction de ce bassin remontait à une époque fort reculée, et mirent au jour neuf inscriptions votives, un nombre considérable de vases d'argent, de bronze, et surtout des monnaies, dont les couches étaient en quelque sorte stratifiées chronologiquement. A mesure qu'on creusait dans le bassin, les objets découverts prenaient un caractère de plus en plus archaïque. On n'en pouvait douter : on était en présence d'une de ces nombreuses sources sacrées dont l'origine se perd dans le passé assez confus des peuples primitifs de la vieille Étrurie.

L'usage de jeter en offrande des pièces de monnaie ou des bijoux dans les lacs et les fontaines était, en effet, fort répandu chez les anciens (1). César, Diodore de Sicile, Strabon en parlent maintes fois comme de l'une de ces vieilles coutumes religieuses des peuplades d'origine celtique. Le dieu tutélaire qui présidait aux eaux sacrées était l'objet d'un véritable culte ; et la dévotion

del 1852, di G. MARCHI, D. C. D. G. — Roma, tipog. delle Belle Arti, 1852, Revue archéol., 3^e année, 5^e vol. 1862.

A. AURÈS, *Concordance des vases Apollinaires et de l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem dans toutes les parties qui leur sont communes, et comparaison de ces textes avec l'Itinéraire d'Antonin et la table Théodosienne*. Nîmes, 1868.

(1) CAESAR, *De Bello Gallico*, l. VI, c. XVII.

DIOD. SIC., *Bibl. hist.*, l. V, p. 305.

...ἐν ἑλίμναις ἱερᾶς, — (STRAB., *Géogr.*, l. IV, c. 1, 13.)

JUSTIN, l. XXXII, c. III.

spéciale au dieu topique des sources Apollinaires paraît avoir été particulièrement en vogue et remonter aux plus anciennes époques connues. On a pu retirer, en effet, du fond de la piscine plus de cinq cents kilogrammes de grossiers morceaux de métal désigné sous le nom d'*æs rude* (airain brut), qui servait aux échanges avant que l'as monétaire même le plus élémentaire ait été inventé. Cet *æs rude* recouvrait lui-même une couche de silex taillés appartenant à l'époque néolithique.

Au-dessus de l'*æs rude* se trouvait une assise de près de cent kilogrammes de lingots d'airain, qui dénotent un progrès assez sensible dans l'art encore bien primitif du monnayage, et que l'on appelait *æs grave signatum*.

La couche supérieure enfin était formée de débris de poteries, de vases de bronze et d'argent, et de plusieurs centaines de monnaies frappées, dont les âges étaient en quelque sorte gradués chronologiquement et présentaient une série continue depuis l'origine de l'art monétaire jusqu'à l'extinction du paganisme; « et, si l'on considère, dit avec raison le R. P. Marchi, dans la dissertation qu'il a publiée en 1852 pour faire connaître le premier au monde savant la découverte de Vicarello, que l'*æs rude*, qui fut le premier tribut jeté dans ces eaux, quoique englouti dans le gouffre plus anciennement que l'*æs grave signatum* et que les monnaies frappées, qui trouvaient un lit déjà préparé pour s'y ranger, a été cependant trouvé en si grande masse, nous ne croyons pas exagérer en avançant que, plusieurs siècles avant la fondation historique de Rome, les Eaux Apollinaires étaient renommées parmi les Étrusques et fréquentées par eux, et qu'il n'y a pas de bains qui puissent nous fournir leurs annales écrites sur des monuments plus authentiques que la longue série des monnaies extraites de ces Eaux Apollinaires (1) ».

C'est dans cette mine précieuse d'antiquités qu'on a retrouvé les quatre vases en argent massif appelés depuis les « Vases Apollinaires ». Leur forme allongée, presque cylindrique, rap-

(1) G. MARCHI, *La stipe tribulata alle divinità delle acque Apollinari*, op. cit.

pelle celle des bornes milliaires. Fabriqués du temps de Trajan à Cadix, l'ancienne Gadès phénicienne, ils ont été apportés précieusement par quelque riche baigneur, qui y avait fait graver avec le plus grand soin toutes les étapes de son pèlerinage à la source sacrée, tout comme les touristes naïfs de la Suisse moderne le font autour de leurs bâtons de marche.

Ces vases sont admirablement conservés. Les inscriptions et les ciselures ont gardé une netteté parfaite; et cette nomenclature exacte des principales stations de la route entre Cadix et Rome complète de la manière la plus heureuse les indications déjà fournies par les itinéraires classiques en Espagne, dans le Sud de la Gaule et en Italie.

XI

L'interprétation de ces précieux documents permet de reconstituer aujourd'hui avec la plus grande précision toutes les mailles du réseau des voies militaires de la vallée du Rhône et de ses affluents vers le deuxième siècle de notre ère, à l'époque de l'apogée de la domination romaine, alors que la Gaule, complètement soumise, était devenue l'une des plus riches provinces de l'empire (1).

Chez un peuple centralisateur par excellence comme le peuple romain, ces routes étaient surtout un instrument de conquête et de colonisation.

Le premier soin d'un général victorieux était d'employer son armée à la construction ou au perfectionnement, suivant les méthodes que nous avons indiquées plus haut, de ces grandes routes stratégiques absolument nécessaires pour assurer le service des approvisionnements et les communications de l'armée. C'était le meilleur moyen de faire sentir à chaque instant la main toute-

(1) Le lecteur est prié de suivre les divers itinéraires dont nous allons donner la description sur la carte placée au commencement de ce chapitre et sur les pièces justificatives III, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X et XI.

puissante de Rome aux peuples à peine domptés et chez lesquels une explosion de révolte était toujours à craindre.

C'est ainsi que, dès l'an 122 avant J.-C., le consul Cneius Domitius Ahenobarbus, après avoir battu à Vindalium, au confluent de la Sorgue et du Rhône, les Allobroges, l'une des plus puissantes tribus qui faisaient partie de la clientèle des Arvernes, s'empessa d'appliquer ses troupes à la réfection de la grande route d'Espagne, la même qui avait conduit Hannibal des Pyrénées jusqu'au Rhône. Cette route a gardé son nom. C'est la voie Domitienne, *via Domitia*.

Un peu plus tard, le consul Aurelius Cotta attacha le sien à la route littorale de la Provence. Ce fut la voie Aurélienne, *via Aurelia*. Ouverte, dans le principe, depuis la porte Janicule à Rome jusqu'à Pise, elle fut successivement prolongée jusqu'à Gênes, de là jusqu'aux Alpes, puis jusqu'à Aix et Arles, où elle vint se souder à la voie Domitienne.

Ces deux routes, qui longeaient les côtes de la Provence et de la Narbonnaise, formaient ensemble le grand chemin d'Italie en Espagne. Sans doute, le trajet par mer en ligne droite aurait été bien autrement rapide; mais la marine de Rome était assez médiocre. Les Romains, si intrépides sur terre, étaient d'assez pauvres navigateurs et préféraient, de beaucoup, faire le tour de la Méditerranée que de s'aventurer dans une traversée directe ou de s'assujettir à un cabotage assez long de port à port, en doublant tous les caps de la côte, d'après les indications de l'Itinéraire maritime dont on osait à peine s'écarter (1).

Cette grande voie littorale formée de deux parties, *via Domitia* et *via Aurelia*, franchissait les Alpes au point le plus bas, le plus facile, le plus déprimé de la chaîne en vue de la mer, *in Alpe maritima*, comme on peut le lire sur la carte de Peutinger.

C'était, à proprement parler, le chemin de desserte de tous les

(1) Voir pièce justificative XII, l'extrait de l'Itinéraire maritime le long des côtes de la Gaule, depuis Vintimille jusqu'à Arles, dans l'estuaire du Rhône. Le nombre des escales depuis l'embouchure du Tibre jusqu'à celle du Rhône était de 59, dont 34 sur les côtes de l'Italie et 25 sur les côtes de la Gaule.

ports de la côte, de toutes les anciennes villes grecques et phéniciennes, depuis Monaco jusqu'aux célèbres colonnes d'Hercule, au Sud de la péninsule Ibérique. Elle passait à Fréjus, à Marseille, à Arles et à Narbonne, et franchissait les Pyrénées au cap de Creux, à l'endroit désigné sur les itinéraires sous le nom de *Summum Pyrenæum*, là même où Pompée s'était fait élever un magnifique trophée, qui portait les noms des huit cent seize villes conquises pendant sa guerre d'Espagne (1).

La grande route qui pénétrait au cœur de la Gaule s'embranchait à Arles même, sur le Rhône, au point où la voie Aurélienne se soudait à la voie Domitienne. Elle remontait la vallée du fleuve, se maintenait toujours sur la rive gauche jusqu'à Lyon; et il eût été d'ailleurs difficile qu'elle pût s'écarter sensiblement de ce sillon naturel, si nettement tracé en ligne droite entre deux rangées de collines souvent abruptes et très rapprochées.

A Lyon, elle franchissait d'abord le Rhône, puis la Saône, dont elle suivait la vallée sur la rive droite jusqu'à Mâcon, *Matisco*, et Chalon, *Cavilunno*.

Chalon était un carrefour. Quatre routes y aboutissaient, reliées entre elles par un réseau de voies secondaires.

La première de ces routes était celle de l'Ouest, et ses différentes ramifications desservaient : — d'une part, la vallée de la Loire et de ses principaux affluents, en passant à Autun, *Augustodunum*, à Nevers, *Nevirnum*, à Bourges, *Avaricum*, à Orléans, *Genabum*, à Tours, *Cæsarodunum*, à Angers, *Julio Magus*, et finissant au port des Namnètes, Nantes, *Portus Namnetum*; — d'autre part, les provinces correspondantes à la Bretagne et à la Normandie modernes, les basses vallées de la Seine et de la Somme, et les villes déjà peuplées de Rennes, *Condate*, de Rouen, *Rotomagus*, et d'Amiens, *Samarobriga*.

Deux autres routes remontaient vers le Nord : — la plus importante suivait la vallée de l'Yonne, puis celle de la Seine, traversait la petite île de Lutèce, qui commençait à porter déjà sous Tibère,

(1) *Le trophée de Pompée. Histoire de Languedoc*, note E. B., t. I.

au premier siècle de notre ère, son nom de Paris, *civitas Parisiorum*, ainsi qu'on peut le lire sur une inscription découverte, au cœur même de la Cité, dans le sous-sol de l'église de Notre-Dame, et mentionnant l'existence de la corporation des bateliers de la Seine (1); — l'autre remontait la vallée de la Somme, passait sur le plateau de Langres, traversait les Vosges et suivait tout le cours de la Moselle jusqu'au Rhin, en desservant sur son passage les villes de Toul, *Tullum*, de Metz, *Divodunum*, de Trèves, *Augusta Treviorum*, et de Coblenz, *Confluentes*.

La quatrième, enfin, était la route de l'Est, qui menait droit au Rhin. Elle remontait d'abord la vallée du Doubs, passait à Besançon, *Vesontio*, traversait le Jura, aboutissait au Rhin près d'Augst, l'ancienne capitale des Rauraques, *Augusta Rauracorum*, située un peu au-dessus de Bâle, et suivait ensuite la rive gauche du fleuve jusqu'aux rivages de l'Océan germanique (2).

La grande route militaire de l'intérieur de la Gaule, depuis la région du bas Rhône jusqu'aux collines boisées de la Haute-Savoie, suivait naturellement la vallée et presque toujours la berge même du fleuve; et, de même que la route littorale de la Narbonnaise reliait tous les ports de la côte méditerranéenne, la route d'Arles à Chalon desservait toutes les escales fluviales, tous les points de stationnement des barques et des radeaux employés à la descente, à la remonte ou à la traversée d'une rive à l'autre.

(1)

TIB . CAESARE
AVG . IOVI . OPTVM
MAXVMO . ARAM
NAVTAE . PARISIACI
PVBLICE . POSIE
RVNT

Inscription trouvée sous le chœur de Notre-Dame et aujourd'hui déposée au musée des Thermes à Paris. (LÉON RÉNIER, *Annuaire de la Société des antiquaires de France*, année 1850-1851.)

(2) Voir la carte au commencement du chapitre. — Cf. les cartes itinéraires de la Gaule au commencement du cinquième siècle, travail préparatoire publié par le ministère de l'Instruction publique. — Cf. le recueil des itinéraires, éd. PARTHEY et PINDER. Berlin, 1848.

Il est donc certain qu'elle a dû exister dès la plus haute antiquité, au moins à l'état rudimentaire, soit comme chemin de déserte du fleuve, soit comme voie de secours lorsque les eaux torrentielles rendaient, pendant les crues, la descente périlleuse et la remonte absolument impossible.

Les témoignages des géographes classiques d'ailleurs nous apprennent de la manière la plus certaine que le mouvement commercial de la Gaule était dû en grande partie à la navigation fluviale.

Strabon ne cesse d'admirer l'heureuse disposition de la Celtique, dont les grands fleuves toujours navigables permettaient de pénétrer au cœur du pays et d'établir une communication à peu près continue entre l'Océan et la Méditerranée. Les luttes des Séquanes et des *Ædues* au sujet des péages de la Saône sont la manifestation de l'activité commerciale qui existait déjà depuis longtemps à l'époque de la conquête (1).

Pour aller chercher l'étain en Bretagne ou aux îles Cassitérides (2), dont ils faisaient un gros trafic, les Grecs massaliotes avaient de très bonne heure préféré la voie du Rhône, si bien orientée vers le Nord, au détour par le détroit de Gadès, trop long et surtout gêné par la concurrence des colonies phéniciennes. Lorsque les crues du fleuve les obligeaient à suivre les chemins qui longeaient la rive, le portage avait lieu à dos de cheval, et, d'après Diodore de Sicile, il fallait à peine trente jours pour faire ce voyage (3).

Les marchands tyriens connaissaient tous aussi la route du

(1) Πρὸς δὲ τοὺς Ἀιδοῦς καὶ διὰ ταῦτα μὲν, ἀλλ' ἐπέτεινε τὴν ἔχθραν ἡ τοῦ ποταμοῦ ἔρις τοῦ διείργοντος αὐτοῦς, ἐκατέρου τοῦ ἔθνους ἀξιούντος εἶναι τὸν Ἀραρά καὶ ἐαυτῷ προσήκειν τὰ διαγωγικὰ τέλη. (STRAB., *Geogr.*, I. IV, c. III.)

CÆSAR, *Bell. Gall.*, pass.

(2) Οὐτε γήσους οἶδα Κασσιτερίδας ἐούσας, ἐκ τῶν ὁ κασσιτέρος ἡμῖν φοιτᾷ.....
Ἐξ ἐσχάτης δ' ὧν ὁ τε κασσιτέρος ἡμῖν φοιτᾷ καὶ τὸ ἡλεκτρον.

(HERODOT., *Hist.*, I. III, cxv.)

(3) Πολλὺς δὲ καὶ ἐκ τῆς βρεττανικῆς νήσον διακομίζεται πρὸς τὴν καταντικρὺ κειμένην Γαλατίαν, καὶ διὰ τῆς μεσογείου Κελτικῆς ἐφ' ἵππων ὑπὸ τῶν ἐμπόρων ἄγεται παρὰ τὸ τοῦς Μασσαλιώτας καὶ εἰς τὴν ονομαζομένην πόλιν Ναρθῶνα. (DIOD. SIC., I. V, xxxviii.)

Ἡμέρας ὡς τριάκοντα κατὰγουσιν ἐπὶ τῶν ἵππων τὰ φορτία πρὸς τὴν ἐκβολὴν τοῦ Ῥοδανοῦ ποταμοῦ. (DIOD. SIC., I. V, xxii.)

Rhône, et ces premiers civilisateurs de la Celtique avaient pénétré par là jusqu'au cœur de la Gaule. La ville sacrée d'Alise en Bourgogne, fondée d'après la légende par Hercule (1), était établie sur les riches coteaux que domine le faite séparatif de la Saône et de la Seine. C'était le point de passage obligé des marchandises en transit du Midi au Nord, de la Méditerranée à l'Océan.

Les Grecs et les Phéniciens, dont les colonies étaient échelonnées sur tout le rivage méditerranéen, remontaient ainsi le cours du Rhône et de la Saône, et après un transbordement assez court pouvaient reprendre leur navigation jusqu'aux embouchures de la Loire, de la Seine et du Rhin, où la marine de Bretagne leur apportait du fer, des pelleteries, de magnifiques chiens de chasse et de combat, et surtout l'étain si recherché des îles Cassitérides, l'un des éléments du bronze, alors indispensable à tous les besoins de la vie. Ils lui livraient en échange des toiles, des laines, des étoffes, des épices, des bijoux. Le long du chemin ils trafiquaient avec les Gaulois de l'intérieur (2).

Cette route de la vallée du Rhône était la plus importante des quatre voies magistrales désignées communément sous le nom de « voies d'Agrippa », et qui rayonnaient autour de Lyon.

L'une de ces routes, nous dit Strabon, traversait les Cévennes et conduisait dans l'Aquitaine; une autre descendait dans la vallée du Rhin; la troisième allait rejoindre l'Océan, après avoir traversé le pays des Bellovaques et des Ambiens; la quatrième enfin était la grande route du Rhône, conduisait dans la Narbonnaise et abou-

(1) Voir *suprà*, p. 64 et 65, note et texte de DIODORE DE SICILE.

(2) P. BIAL, *Chemins de la Gaule du temps de César*, op. cit.

Hujus civitatis est longe amplissima auctoritas omnis oræ maritimæ regionem earum, quod et naves habent Veneti plurimas, quibus in Britanniam navigare consuerunt, et scientia atque usu nauticorum rerum reliquas antecedunt et in magno impetu maris atque aperto, paucis portubus interjectis, quos tenent ipsi, omnes fere, qui eo mari uti consuerunt, habent vectigales. (CÆS., *Bell. Gall.*, l. III, VIII.)

Τέτταρα δ' ἐστὶ διαγράμματα, οἷς χρώνται συνήθως ἐπὶ τὴν νῆσον ἐκ τῆς ἡπείρου, τὰ ἀπὸ τῶν ἐκβολῶν τῶν ποταμῶν, τοῦ τε Ῥήνου καὶ τοῦ Σηχοάνα καὶ τοῦ Λεϊγγῆρος καὶ τοῦ Γαρόνα. (STRAB., *Geogr.*, l. IV, c. v.)

tissait au rivage massaliote, ἐπὶ τὴν Ναρθώντιν καὶ τὴν Μασσαλιωτικὴν παραλίαν (1).

Les colonnes milliaires dont elle est jalonnée et que l'on a retrouvées quelquefois en place, les stations et les relais qui sont mentionnés sur les itinéraires classiques permettent de la reconstituer aujourd'hui avec une exactitude à peu près parfaite. Elle se développait d'un bout à l'autre sur le flanc gauche de la vallée, tantôt côtoyait le fleuve à une très faible distance, le plus souvent longeait le pied des coteaux et se tenait toujours au-dessus de la zone d'inondation. Elle franchissait ainsi tous les affluents de la rive gauche, l'Ozon, la Gère, l'Auron, le Bancel, la Galaure, l'Isère, la Véoure, la Drôme, le Roubion, la Berre, le Lez, l'Aigues, la Sorgues, la Durance, et traversait successivement les territoires des Allobroges, des Ségalaunes, des Tricastins, des Cavares et des Salyens, qui formaient les cités et les colonies de Vienne, *Vienna*, de Valence, *Valentia*, de Saint-Paul-Trois-Châteaux, *Neomagus* et plus tard *Augusta*, d'Orange, *Aurausio*, d'Avignon, *Avenio*, et d'Arles, *Arelate*.

L'étude détaillée de cette voie fréquentée entre toutes a été faite bien des fois.

Il n'en est pas de mieux connue aujourd'hui, pas même celles qui rayonnent autour de Rome. La nomenclature suivante permettra au lecteur de la suivre pour ainsi dire pas à pas, de se rendre compte du nombre et de l'emplacement de ses stations et de ses principales étapes, et d'établir la correspondance des lieux anciens avec les villes et les localités modernes (2).

I. LUGDUNUM, Lyon, sur le coteau de Fourvières, *Lugdunum Segusiavorum, Caput Galliarum, Colonia Copia Claudia Augusta Lugdunensium*.

II. VIENNA, Vienne (Isère), à vingt-trois milles de Lyon le long du Rhône (34,086 mètres), et par le raccourci, *per compen-*

(1) STRAB., *Geogr.*, I. IV, c. VI.

(2) FLORIAN VALLENTIN, *La voie d'Agrippa de Lugdunum au rivage massaliote*. Paris, 1880.

dium, à seize milles, — *Vienna Allobrogum, Colonia Julia Viennensium*.

III. FIGLINIS, Saint-Rambert d'Albon (Drôme), à dix-huit milles de *Vienna* (26,676 mètres).

IV. URSOLIS, Saint-Vallier (Drôme), à vingt-huit milles de *Vienna* (41,496 mètres).

V. TEGNA, Tain (Drôme), à dix-huit milles de *Figlinis* (26,676 mètres).

VI. VALENTIA, Valence (Drôme), à treize milles de *Tegna* (19,266 mètres).

VII. UMBENNO, simple *mutatio*, les Battendons, hameau de la commune d'Étoile (Drôme), à neuf milles de *Valentia* (13,338 mètres).

VIII. BATIANA, *mutatio*, Bauce, quartier de la commune de Saulce (Drôme), à dix-huit milles de *Valentia* (26,676 mètres).

ACUNUM, *mansio*, Montélimar (Drôme), quartier de Notre-Dame d'Aygu, à douze milles de *Batiana* (17,784 mètres).

IX. NOVEMCRARIS ou NOVENCRARES, *mutatio*, le Logis des Grandes Goutardes (Drôme), à douze milles d'*Acunum* (17,784 mètres).

X. SENOMAGO, Saint-Pierre Sénos, hameau de Bollène (Vaucluse), à dix-huit milles d'*Acunum* (26,676 mètres).

XI. AD LETOCE, *mutatio*, gué du Lez, un peu à l'Est de Bollène, à huit milles de *Novemcraris* (11,856 mètres).

XII. ARAUSIO, *civitas*, à quinze milles de *Senomago* (22,230 mètres), Orange (Vaucluse), *Arausio Cavarum, Colonia Julia Secundanorum*.

XIII. CYPRESSETA ou CEPRESSETE, *mutatio*, Pont de Sorgues (Vaucluse), à quinze milles d'*Arausio* (22,230 mètres).

XIV. AVENIO, *civitas*, à cinq milles de *Cypresseta* (7,410 mètres), Avignon (Vaucluse), *Colonia Avenio Cavarum*.

XV. BELLINTO, *mutatio*, Barbentane (Bouches-du-Rhône), à cinq milles d'*Avenio* (7,410 mètres).

XVI. ERNAGINUM, *mutatio*, à dix milles de *Bellinto* (14,820 mètres), Saint-Gabriel, près Tarascon (Bouches-du-Rhône).

XVII. ARELATE, *civitas, Arelate Salyum, Colonia Julia Paterna Arelatensium Sextanorum*, à sept milles d'*Ernaginum* (10,374 mètres), Arles (Bouches-du-Rhône).

Cette voie d'Agrippa avait ainsi, depuis son origine à Lyon, à peu près au quartier moderne de la Guillotière, jusqu'à Arles, cent soixante-dix milles ou 251 kilomètres 940 mètres. Aujourd'hui, on compte de Lyon à Arles 258 kilomètres par la route de terre, et 266 kilomètres par le chemin de fer. Il est impossible de voir des tracés qui se rapprochent davantage sur d'aussi grands parcours (1).

Restaurée par Agrippa, cette route, qui avait joué un si grand rôle dans l'histoire des migrations des peuples primitifs de la Gaule et de leurs transactions commerciales, devint l'une des plus fréquentées de l'empire. Claude, débarqué à Marseille pour se rendre dans l'île de Bretagne; Fabius Valens, général de Vitellius, rançonnant sur son passage la ville de Vienne; Constantin, poursuivant son beau-père Maximien des bords du Rhin au rivage de la Méditerranée, la parcoururent d'un bout à l'autre (2). C'était le passage obligé de la Narbonnaise à la Germanie. C'est par elle que toutes les villes marchandes du littoral communiquaient avec Lyon, qui, d'après Ammien Marcellin, était devenu, depuis le deuxième siècle, la tête même des Gaules, *qui locus est exordium Galliarum* (3), désignation qui est reproduite d'une manière si caractéristique sur la carte de Peutinger : *Lugdune caput Galliarum* (4).

La vallée du Danube avait été, aux époques les plus reculées, la principale route des Aryens et des races indo-européennes dans leur marche générale vers l'Occident; la vallée du Rhône et de la Saône devint, à partir du cinquième siècle avant notre ère, et est restée, jusqu'à nos jours, le grand chemin de tous les marchands tyriens, rhodiens, phéniciens, grecs ou italiotes, en un mot de

(1) Voir l'Itinéraire d'Antonin et l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem, publiés par PARTHEY et PINDER. Berlin, 1848.

(2) FLOR. VALLENTIN, *La voie d'Agrippa*, op. cit.

(3) AMM. MARCELL., XV, XI, XVII.

(4) Table de Peutinger. Segm., 2.

tous les peuples maritimes et commerçants de la région méditerranéenne et de l'extrême Orient, émigrant ou trafiquant du Midi vers le Nord.

XII

Cette route du Rhône n'était cependant pas la plus directe pour les armées romaines qui se rendaient fréquemment d'Italie en Gaule et en Germanie. C'était un bien long détour que de suivre toute la Gaule ligurienne qui correspond à ce qu'on appelle aujourd'hui la rivière de Gênes, puis de doubler le cap des Alpes maritimes et de festonner ensuite tout le littoral de la Provence le long de la voie Aurélienne. Le cabotage du port d'Ostie au port d'Arles, tel que nous l'a laissé l'Itinéraire maritime (1), n'était pas moins long; il était en outre plus incertain, sujet à des retards, quelquefois à des dangers, et, au demeurant, convenait médiocrement à une nation assez peu familiarisée avec les choses de la mer.

A tout prendre, la barrière des Alpes effrayait beaucoup moins les Romains et les Gaulois qu'une traversée directe de la Méditerranée, ou même qu'une navigation fractionnée de port à port en vue de la côte rocheuse de Provence.

De tout temps les Gaulois avaient su pénétrer en Italie en escaladant les Alpes. Il est sans doute assez difficile d'avoir des notions un peu nettes sur la situation de la Gaule cinq ou six siècles avant notre ère. On sait cependant que toute la Celtique formait une vaste agglomération de tribus guerrières, intelligentes, toujours en mouvement, et qui se sentirent bientôt mal à l'aise dans leurs étroites limites.

Les grandes expéditions de Bellovèse en Italie et de Sigovèse en Orient, par cette vallée du Danube qu'ont suivie quinze siècles plus tard les armées tout aussi peu disciplinées des premiers Croisés,

(1) Voir pièce justificative XII.

n'appartiennent certainement pas à l'histoire. Tite-Live d'ailleurs et la plupart des historiens latins n'ont fait que reproduire, en les arrangeant à leur façon, des traditions et des légendes héroïques, originaires, selon toute apparence, de la Gaule elle-même, où l'on aimait à se représenter sous les formes les plus dramatiques les conquêtes et les voyages des générations disparues (1).

Mais la critique moderne commence aujourd'hui à jeter quelque jour sur le fond un peu confus de tous ces vieux récits de guerre, et à dégager les faits réellement historiques des légendes un peu monotones dans lesquelles ils sont enchevêtrés. Il est sans doute possible que déjà dans le sixième siècle, sous le règne de Tarquin l'Ancien, ainsi que le raconte, sans aucune preuve du reste, Tite-Live, et que l'ont successivement répété, d'après lui, presque tous les historiens classiques et même les graves Bénédictins (2), une première armée gauloise ait fait irruption sur le versant italien des Alpes. Il est probable cependant que la plupart des auteurs ont reporté un peu trop haut la date de ces invasions, qu'il faut les placer tout au plus vers le milieu du quatrième siècle avant l'ère chrétienne, à l'époque de la chute de la domination des Étrusques en Italie, et que les premières expéditions de nos ancêtres de l'autre côté des Alpes sont à peu près contemporaines des grandes migrations gauloises en Pannonie, en Thrace, en Grèce et en Asie (3).

Quoi qu'il en soit, la route par la vallée de la Durance et le Mont Genève était la plus naturelle, la mieux dessinée, la plus facile; et tout porte à croire que c'est elle qui fut suivie dès les temps les plus reculés. Une fois connue, elle fut presque toujours adoptée. C'est par là certainement qu'ont passé les hordes de Bellovèse, les éléphants d'Hannibal et les premières légions de César.

(1) TITE-LIVE, l. V, c. xxxiii et seq. CÆSAR, *De bello Gall.*, l. VI, c. xxv et seq.

(2) Dom CL. DEVIC et dom J. VAISSETTE, *Hist. génér. du Languedoc*, l. I, ch. I.

(3) Voir le récit de ces expéditions dans l'*Histoire des Gaulois* d'AMÉDÉE THIERRY, l. I, ch. I.

Elle traversait cette partie de la chaîne des Alpes que Tite-Live (1) a appelée le premier les « Alpes Juliennes », *Juliae Alpes*, en l'honneur du conquérant des Gaules.

Mais cette désignation ne fut qu'éphémère. Le massif du Mont Genèvre et les puissants contreforts qui le soudent au groupe du Mont Cenis et du Mont Viso ont pris, dès le premier siècle, et ont conservé depuis lors le nom d'un petit roi des Alpes, Cottus ou Cottius, qui se soumit pacifiquement à Auguste vers l'an 25 de notre ère, et ne se vit imposer pour conditions de l'alliance de Rome que l'obligation d'ouvrir, à travers ses États couverts de montagnes inaccessibles, des routes plus courtes et d'un accès plus facile que les sentiers dont on s'était contenté jusque-là (2).

(1) TITE-LIVE, V, XXXIV.

(2) AMM. MARC., XV, x, 2 et 7.

Strabon, en parlant de la route qui traversait cette partie des Alpes, dit qu'elle passait du pays des Voconces dans la Cottie: *διὰ Οὐκοκοντίων καὶ τῆς Κοττίου* (V, 1, 3), et *πρὸς τὴν Κοττίου ἐπ' Ἑβροδύνον κόμην* (*id.*, *id.*). La carte de Peutinger porte en gros caractères la mention COTII REGNUM, royaume de Cottius.

Le tombeau du roi Cottius est à Suze. A l'Ouest de cette ville, on voit encore aujourd'hui un arc honoraire en très bon état de conservation, dont la frise représente les différentes scènes du sacrifice solennel appelé *suovetaurile* dans lequel on immolait un porc, un mouton et un taureau, et dont l'architrave porte l'inscription suivante en quatre lignes :

IMP . CAESARI . AVGVSTO . DIVI . F . PONTIFICI . MAXIMO . TRIBVNIC . POTESTATE .
[XV . IMP . XIII .
M . IVLIVS . REGIS . DONNI . F . COTTIVS . PRAEFECTVS . CEIVITATVM . QVAE . SVB-
[SCRIPTAE . SVNT . SEGOVIORVM . SEGVVINORVM .
BELACORVM . CATVRIGVM . MEDVLLORVM . TEBAVIORVM . ADANATIVM . SAVINCATIVM .
[EGDINIORVM . VERMINIORVM .
VENISANORVM . TEMERIORVM . VESVBIANORVM . QVADIATIVM . ET . CEIVITATES .
[QVAE . SVB . EO . PRAEFECTO . FVERVNT .

qui doit se traduire :

A l'empereur César Auguste, fils du divin César, grand pontife, revêtu de la puissance tribunitienne pour la quinsième fois (la première étant de l'an 23 avant J.-C., l'arc de Suze date par conséquent de l'an 8), ayant reçu treize salutations impériales (par suite de ses victoires) ; M. Julius Cottius, fils du roi Donnus, préfet des cités dont les noms suivent : Segovii, Segusini, Belaci, Caturiges, Medulli, Tebavii, Adanates, Savincatii, Egdinii, Verminii, Venisani, Temerii, Vesubiani, Quadiates, et les cités qui furent sous le gouvernement de ce préfet (ont élevé ce monument.) Traduction de M. ERN. DESJARDINS.

Il est curieux de remarquer que Cottius, fils du roi Donnus et roi lui-même, ne prend pas son titre souverain sur l'inscription de l'arc de Suze, qu'il avait fait élever en l'honneur de l'empereur César Auguste, se contente de celui de préfet, et qu'il adopte le nom de famille des Jules, *Julius*, comme s'il eût été fait

Le nom des Alpes Cottiennes, *Alpes Cottiae*, est inscrit à côté de celui du Mont Genève, sur l'Itinéraire d'Antonin, sur celui de Bordeaux à Jérusalem, sur la Table de Peutinger, sur les Vases Apollinaires (1). Les Alpes Cottiennes et le Mont Genève étaient donc la route classique de l'Italie en Gaule à travers les Alpes.

Mais ce n'était pas la seule; et les deux cols célèbres du grand et du petit Saint-Bernard, qui permettent de contourner le massif du Mont Blanc au Nord et au Sud-Ouest, étaient aussi très bien connus des anciens.

Le col du grand Saint-Bernard est la clef du passage à travers les Alpes Pennines. Le point culminant portait anciennement le nom de *Summus Penninus*. Au dire de Strabon (2), la route du grand Saint-Bernard était de son temps difficilement accessible aux bêtes de somme.

Tite-Live (3) cependant n'hésite pas à l'indiquer comme le chemin suivi par deux des plus anciennes peuplades celtiques, les Boïens et les Lingons, lors de la première irruption des Gaulois en Italie, vers le cinquième siècle avant notre ère (4).

citoyen romain par Auguste. Il est probable que son indépendance fut respectée; l'empereur Claude accrut même son domaine et lui donna de nouveau le titre de roi, qu'il prit alors, d'après Dion Cassius, pour la première fois (*). A sa mort seulement, le petit royaume des Alpes fut réduit en province romaine (**), et cette région des Alpes prit son nom, Alpes Cottiennes, qu'elle a gardé depuis. (ERN. DESJARDINS, *Gaule romaine*, t. I, ch. I, § 1.)

(1) Voir pièces justificatives, IV, VIII, X et XI.

Cf. A. AURÈS, *Concordance des vases Apollinaires et de l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem dans toutes les parties qui leur sont communes, et comparaison de ces textes avec l'Itinéraire d'Antonin et avec la Table Théodosienne*. Nîmes, 1868.

(2) Ἡ μὲν [ὁδὸς] διὰ τοῦ Ποινίνου..... ζεύγεσιν οὐ βατῇ. (STRAB., *Geogr.* IV, VI, VII.)

(3) *Pœninon... Boii Lingonesque transgressi*. (TITE-LIVE, V, xxxv.)

(4) E. DESJARDINS, *Gaule romaine*, t. I, ch. I, § 1.

(*) Μάχρῳ Ἰουλίῳ Κοττίῳ τὴν πατρίαν ἀρχήν, ἣν ἐπὶ τῶν Ἀλπεων τῶν ὁμωνύμων εἶχε προσεπλήρησε [ὁ Κλαύδιος] (an de Rome 797, 44 de notre ère), βασιλεῖα αὐτὸν τότε πρῶτον ὀνομάσας, « l'empereur Claude augmenta l'héritage paternel que M. Jules Cottius possédait dans les Alpes qui portent son nom, et lui conféra pour la première fois le titre de roi. » (DIO CASS., XL, xxiv.)

(**) *Regnum Alpium..., defuncto Cottio, in provinciæ formam redegit*. (SUÉTONE, Nero, 18.)

Ce grand chemin à travers les Alpes Pennines était, ainsi qu'on peut s'en assurer à la lecture de l'Itinéraire d'Antonin (1), à peu près le même que la route actuelle. Il passait aux mêmes points remarquables; comme elle, il contournait les rives dénudées du petit lac aux reflets d'acier qui baigne les murs de l'hospice moderne.

Ce nom de *Penninus*, porté à la fois par la montagne et par le lac glacé, dernier reste d'un glacier disparu (2), ne rappelle pas, comme l'a dit naïvement Tite-Live, trompé par une fausse analogie (3), les Carthaginois, *Pæni*, conduits par Hannibal. Nous avons d'ailleurs vu plus haut que le général africain ne dirigea pas son armée sur le grand Saint-Bernard, mais bien sur le Mont Genève. L'origine du *Penninus* nous est aujourd'hui parfaitement connue. C'est une ancienne divinité topique, d'origine gauloise, le dieu *Penn*, que les Romains ont incorporé sans hésiter dans leur mythologie complaisante et fort élastique, et dont ils ont fait un Jupiter *Penninus*.

De même que le Mont Genève était consacré aux Déeses Mères ou aux Matrones (*Mons Matrona*), le grand Saint-Bernard avait aussi son génie tutélaire, sorte de gardien du passage des Alpes, dont il était prudent de s'assurer la protection quand on mettait le pied sur son redoutable domaine.

Trente et une inscriptions votives ont été retrouvées au grand Saint-Bernard; la plupart sont dédiées au *Jupiter Penninus*, quelques-unes au dieu *Penn* lui-même. Ces ex-voto, gravés sur des tablettes d'airain, avaient dû être jadis encastés dans les murs du temple aujourd'hui disparu du dieu *Penn* ou du Jupiter topique qui s'était substitué à la divinité celtique (4).

(1) Voir la pièce justificative VII.

(2) Voir la carte de Peutinger, où le petit lac du grand Saint-Bernard est désigné sous le nom de *Henus lacus*, pour *Pænus* ou *Penninus lacus*.

Ἡ κεφαλὴ τοῦ Δορῖα ποταμοῦ ἡ κατὰ τὴν Ποινίαν λίμνην, 28° 45' — 43° 45'. (PTOL., III, 1, XXIV.)

(3) TITE-LIVE, XXI, XXXVIII.

(4) Voir pour les inscriptions votives trouvées au grand Saint-Bernard : CHRISTIAN DE LOGES, *Essai historique sur le mont Saint-Bernard*, Montpellier, 1789;

La montagne, qui avait pris d'abord le nom du génie gaulois *Summus Penninus*, prit plus tard celui du maître des dieux et s'appela « montagne de Jupiter, Mont-Joux », *Mons Jovis*. Cette dernière désignation n'a pas d'ailleurs prévalu; mais on la retrouve cependant dans un certain nombre d'actes des neuvième, dixième et douzième siècles (1); et la petite plate-forme qui s'étend au devant de l'hospice jusqu'à la rive du lac s'appelle encore le « Plan de Joux ».

De l'autre côté du massif du Mont Blanc se trouve le sommet

LEVADE, *Recueil de quelques inscriptions romaines trouvées dans le pays de Vaud et le Valais*;

Le Père MURITH, chanoine du grand Saint-Bernard, *Société des Antiquaires de France*, 1821;

DE HALLER, *Helvetien unter der Romern*;

ORELLI, *Corpus*, pass.;

STEINER, *Codex inscript. Roman. Danubii et Rheni*, 1822;

MOMMSEN, *Inscriptiones confederationis Helveticae*;

CARLO PROMIS, *Le antichità di Aosta*. Torino, 1862.

Le nombre de ces inscriptions aujourd'hui connues est de trente-trois. Presque toutes sont dédiées à Jupiter Pœninus, — IOV. OPT. POEN.; un petit nombre à Pœninus tout court, qui semble conserver ainsi son caractère de dieu topique ou de génie particulier de la montagne. Nous donnons ici, d'après le texte de Momm- sen et les notes de M. E. Desjardins (*Gaule romaine*, op. cit.), deux de ces inscriptions avec leur traduction :

1°

IOVI POENINO
L . PACCIVS L. F. PAL
NONIANUS
FVNDIS
LEG . VI . VICTRICIS . P . F.
EX VOTO

qui doit se traduire :

« A Jupiter Pœninus, L. Paccius Nonianus, fils de L., inscrit dans la tribu Palatina, né à Fundi, centurion de la Légion VI. Victrix Pia Fidelis Ex voto. »

2°

FELICIO
ET TERRENA
PRISCA . MIC
EX LEG XIII . GEM
POENINO . V . S . L . M.

dans laquelle on doit lire, au lieu de MIC, MHC (*missus honesta missione*), et qui doit se traduire :

« Felicion ayant reçu congé comme soldat de la légion XIV^e, Gemina et Terentia Prisca ont acquitté leur vœu à Pœninus. »

(1) LUITPRAND, *Histor.*, I, IX.

CARLO PROMIS, *Le antichità di Aosta*, op. cit.

du petit Saint-Bernard, le *Mons Graivus* (1), qui a donné son nom à la chaîne des Alpes Grées, *Alpes Graiæ* (2).

Ce sommet, comme celui du *Penninus*, était aussi consacré à Jupiter. L'hospice du petit Saint-Bernard s'est appelé, jusqu'en 1777, « la maison des pauvres du Mont-Jupiter, *domus pauperum Montis Jovis* (3) ». Sur la crête de la montagne se dressait une magnifique colonne de gneiss porphyroïde, qui s'appelait « *columna Jovis*, colonne de Joux ou de Jupiter », et qui avait été plantée, dans les premiers siècles de notre ère, en l'honneur du maître des dieux. Au douzième siècle, le plateau supérieur qui domine le col portait encore le nom de *Mont-Jouvet*. C'est d'ailleurs sans aucune raison sérieuse que Pline et Ammien Marcellin, s'appuyant sur la légende d'Hercule, ont donné à cette partie de la chaîne le nom d'Alpes Grecques, *Alpes Graiæ* ou même *Græcæ* (4); et il est beaucoup plus logique de penser que cette désignation latine de *Graiæ* (Alpes Grées) a été engendrée par le vocable *crau* ou *craig*, qui rappelle à la fois le celtique *karn*, *kairn*, pierre sacrée, et l'ionique *κράνιος*, pierre, rocher, et a dû être le nom primitif de quelque divinité topique, analogue au dieu *Penn* du grand Saint-Bernard.

Comme dernière preuve, enfin, de la fréquentation de ces deux passages aux époques les plus reculées de l'histoire de la Gaule, et du caractère religieux qu'on attribuait aux sommets escarpés qui les dominaient, il convient de mentionner le cromlech, si fièrement planté au-dessus de la route moderne, et qui se composait d'une cinquantaine de pierres brutes d'un demi-mètre cube environ,

(1) *Legiones... Penninis Cottianisque Alpibus, pars Monte Graio traducuntur.* (TACIT., *Hist.*, IV, LXVIII.)

(2) Ἐν ἑὲ ταῖς Ἀλπεσιν... (PTOL., III, I, 373.)

Voir pièces justificatives IV et V.

(3) *Domus sancti Bernardi Montis Jovis, Hospitale Montis Jovis.* Voir chartes de 1177 et 1193.

CARLO PROMIS, *Le antichità di Aosta*. Torino, 1862.

(4)ejusdem exercitus (Herculis) et Graios fuisse Graiarum Alpium incolas. (PLIN., III.)

AMM. MARCELL., XV, x, 9.

VARRO, *Ap. Servium ad Virg. Æneid.*, X, XIII.

PETRON. *Sat.* 122.

disposées circulairement à trois mètres de distance les unes des autres et dessinant une circonférence de soixante-dix mètres de rayon (1). Ce cromlech, le plus élevé peut-être qui existe au monde, — son altitude est de 2,500 mètres, — fut très certainement, à l'origine des temps, le temple primitif de la divinité protectrice du passage.

XIII

On le voit donc : dès les premiers temps historiques de la Gaule et de l'Italie, c'est-à-dire cinq ou six cents ans avant notre ère, des communications régulières existaient entre les deux versants de la chaîne des Alpes. On est même certain que le nombre des passages n'était pas limité aux trois cols du Mont Genève, du grand et du petit Saint-Bernard.

Polybe, en effet, cite quatre routes pour sortir de l'Italie et pénétrer en Gaule (2).

Un siècle après Polybe, Varron, contemporain de César, en comptait cinq (3). Les textes sont sans doute un peu confus et laissent prise à bien des interprétations et des commentaires; mais les itinéraires classiques permettent de les éclaircir et de les compléter; et, grâce à eux, il est aujourd'hui possible de dessiner le réseau des voies romaines à travers les Alpes avec une précision très satisfaisante.

(1) CARLO PROMIS, *Le antichità di Aosta*, op. cit.

BORREL, *Étude sur les monuments de l'antiquité dans la Tarentaise*, 1875.

(2) Ces quatre passages sont :

1° La route de la Corniche sur le rivage de la mer Tyrrhénienne;

2° Celle du pays des *Taurini* par le Mont Genève;

3° Celle du pays des *Salassi* par le val d'Aoste (grand et petit Saint-Bernard);

4° Celle de la Rhétie.

Voir POLYBE, fragment cité par STRABON, IV, IV, XII.

(3) *Sane omnes altitudines montium, licet a Gallis Alpes vocentur, prope tamen montium Gallicorum sunt; quas quinque vias Varro dicit transiri posse, una qua est juxta mare per Ligures; altera qua Hannibal transiit; tertia qua Pompeius ad Hispaniense bellum profectus est; quarta qua Hasdrubal de Gallia in*

La plus méridionale de ces voies était, nous l'avons déjà dit, la voie Aurélienne, qui longeait d'abord la rivière de Gênes (1), franchissait les Alpes à la Turbie, au-dessus de Monaco (2), et se terminait à Arles, où elle était prolongée, dans la direction des Pyrénées, par la voie Domitienne. C'était la route d'Espagne.

A Arles se détachait aussi la route du Rhône; nous venons d'en donner plus haut les différentes étapes jusqu'à Lyon.

Les autres routes d'Italie en Gaule partaient de Milan, *Mediolanum*.

La route du Nord traversait d'abord le Tessin, longeait ensuite la vallée de la Sésia, puis celle de la Doria Baltea, passait à Novare, *Novaria*, à Verceil, *Vercella*, à Ivree, *Eporedia*, et aboutissait à Aoste, *Augusta prætoria Salassorum*, dans le pays des Salasses ou Salassiens. Aoste était la dernière étape de la plaine. Au devant se dressait le grand mur circulaire des Alpes : sur la droite, les Alpes Pennines; sur la gauche, les Alpes Grées; au milieu, le massif du Mont Blanc (3).

Strabon décrit avec une très grande netteté les deux passages de la chaîne, l'un au-dessus, l'autre au-dessous du Mont Blanc. « Ceux, dit-il, qui partent d'Italie et veulent franchir les Alpes (au Nord-Ouest) doivent prendre la route qui passe par la vallée des *Salassi* (c'est le val d'Aoste). Ce chemin bifurque : une des deux routes, âpre et inaccessible aux bêtes de somme, gravit le *Penninus*; l'autre, plus à l'Occident, gagne le pays des *Centrones* (4) (Tarentaise, vallée de l'Isère). » Et il ajoute que, pour se rendre à Lyon, la route inférieure, celle du petit Saint-Ber-

Italiam venit; quinta, quæ quondam a Græcis possessa est, quæ exinde Alpes Græcæ appellantur. (VARRO, *Ad Æneid.*, X, XIII.)

(1) Voir pièce justificative III.

(2) *In Alpe Maritima*. Carte de Peutinger. Segm. 2.

(3) D'après l'ancien historien Cœlius Antipater, cité par Tite-Live, il ne serait pas impossible que les anciens eussent aussi connu le passage par le col de la Seigne, situé au sud du Mont Blanc et qui passe sur les croupes du Mont Cramont. *Fugum Cremonis* (Annibalem) *Calium per Cremonis jugum dicere transisse*. — Cf. TITE-LIVE, XXI, XXXVIII. — Voir à ce sujet E. DESJARDINS, *op. cit.*

(4) STRAB., *Geogr.*, IV, VI, VII.

nard, *Mons Graius*, par la vallée de l'Isère, était « la plus longue, mais la meilleure et la seule carrossable (1) ».

La route supérieure, celle qui passait au col du grand Saint-Bernard, *Summus Penninus*, si nettement décrit par Strabon et par Pline l'Ancien (2), conduisait dans la vallée de la Dranse et de là au coude du Rhône, près de Martigny, *Octodurum* (3).

Ce passage du grand Saint-Bernard, connu de toute antiquité par les Gaulois, qui le considéraient, ainsi que nous l'avons dit plus haut, comme le sanctuaire redoutable du dieu Penn, fut aussi de très bonne heure fréquenté par les Romains, et est devenu depuis la conquête l'un des grands chemins des Alpes. César, dans ses nombreux va-et-vient d'Italie en Gaule (il a fait ainsi deux voyages au moins par an, de l'année 58 à l'année 51 av. J.-C.) (4), passait tour à tour par le grand, par le petit Saint-Bernard ou par le Mont Genève, qui lui étaient tous devenus très familiers. Cæcina franchit le grand Saint-Bernard l'an 69 après Jésus-Christ, avec ses légions et les troupes auxiliaires gauloises et germanes, lorsqu'il effectua, à travers les Alpes, sa marche contre Othon pour venir au secours des villes de la Gaule Cisalpine, Novare, Milan, etc., qui s'étaient déjà prononcées en faveur de Vitellius. Constantin fit améliorer le passage en l'année 340. Ce fut le chemin suivi par les Lombards en 547, par l'armée de Charlemagne en 773, par un corps de troupes de Frédéric Barbe-rousse en 1166, par Bonaparte en 1800, au début de la guerre d'Italie.

A partir de Martigny, la route suivait le Rhône, traversait la cluse de Saint-Maurice, *Tarnaïas*, arrivait au lac de Genève, *lacus Lemannus* ou *Lausonius*, près de Villeneuve, *Pennelocus*, côtoyait la rive Nord du Léman jusqu'à Vevey, *Vibisco*; là, elle

(1) Ἡ μὲν ἀμαξεύεσθαι δυναμένη διὰ μήκους πλείονος, ἢ διὰ Κεντρώων.

(STRAB., *Geogr.*, IV, VI, XI.)

(2) STRAB., *Geogr.*, IV, VI, VII et XI.

Fores Penninæ. (PLIN., III, XXI, 1.)

(3) Voir pièce justificative VII.

(4) Voir M. E. DESJARDINS (*op. cit.*), qui regarde toutefois le Mont Genève comme le passage des Alpes adopté le plus souvent par César.

remontait vers la partie supérieure du canton de Vaud, se rapprochait des lacs de Neuchâtel, de Morat et de Bienne, traversait l'ancienne capitale de l'Helvétie à l'époque impériale, Avenches, *Aventicum*, dont on admire encore les ruines nombreuses, l'amphithéâtre et le mur d'enceinte presque continu, se dirigeait sur Soleure, *Solodunum*, suivait la vallée de l'Aar et aboutissait à Augst, la plus importante ville des Rauriques, *Augusta Rauracorum*.

C'était, comme on le voit, la grande route de l'Italie vers la Germanie. Elle traversait à la fois les Alpes et le Rhône, et faisait communiquer la Gaule Cisalpine avec la vallée du Rhin. Elle portait officiellement le nom de « route de Milan à Mayence par les Alpes Pennines » et mesurait 419 milles, *a Mediolano per Alpes Penninas Mogontiacum m. p. m. CCCCXVIII* (1).

On ne trouve plus sur les itinéraires classiques aucune mention de routes régulières dans la vallée supérieure du Rhône, au-dessus de Martigny. Il est cependant probable que le Simplon était connu des anciens, et qu'il a dû être franchi plusieurs fois dans les premiers siècles de notre ère, sinon par des armées régulières, du moins par des groupes isolés d'émigrants ou d'envahisseurs.

A défaut de textes, des inscriptions et des vestiges de voies romaines ont été trouvés le long de la vallée supérieure du Rhône (2), jusqu'à la hauteur de Brieg (3) et dans la gorge de la Saltine, dont l'accès est assez facile, et qui s'engage sur les pentes boisées du Monte-Leone, le sommet le plus élevé du massif du Simplon; et on peut regarder comme certain que, près de deux mille ans avant que le premier consul Bonaparte ait ordonné la

(1) Voir pièce justificative VII.

(2)

IIMPP . CCAA
EES . GALLO . T
VOLVSANO
P . F . AVGG AVEN
LEVG
XVII

Inscription trouvée à Sion dans l'ancien ossuaire. *Nunc sedunt in curia.* (MOMMSEN, *Inscript. Helvetic.* Zurich, 1854.)

(3) DE HALLER, *Helvetien unter der Romern*, t. II, carte.

E. DESJARDINS, t. I, *op. cit.*

construction de la grande route militaire qui fait aujourd'hui l'admiration des touristes et demeurera l'honneur des ingénieurs français du commencement du siècle, le passage du Simplon a été fréquenté par les peuples montagnards étagés sur les deux versants de la chaîne italo-gallique. Alors comme aujourd'hui, c'était le chemin le plus direct pour passer de la haute vallée du Rhône dans celle du Tessin.

Nous avons décrit plus haut la route de Milan au Rhin par le grand Saint-Bernard, le Valais et la Suisse occidentale.

Une deuxième route partait aussi de Milan et se dirigeait vers le Rhône en passant par le petit Saint-Bernard et la Tarentaise.

Les deux routes avaient un tronc commun de Milan à Aoste.

A partir d'Aoste, la deuxième route contournait, au Sud-Ouest, le massif du Mont Blanc, escaladait les Alpes Grées et franchissait le col du petit Saint-Bernard, *Mons Graïus*.

On entrait ainsi en Gaule par la vallée de l'Isère, en passant à Saint-Maurice, *Darantasia*; on se rapprochait du lac d'Annecy, *Cautas*, on franchissait ensuite les deux faîtes séparatifs de l'Isère et du Fier, du Fier et de l'Arve, et on arrivait à Genève.

La route suivait alors la rive septentrionale du Léman, passait à la colonie équestre de Nyons, *Equestribus*, à Lausanne, *Laussonum*; puis remontait vers le Nord, traversait le canton de Vaud, rentrait en Gaule à Pontarlier, *Ariorica*, descendait dans la vallée du Doubs à Besançon, *Vesontio*, et finissait par gagner la vallée du Rhin.

L'Itinéraire d'Antonin porte sa longueur à 550 milles et la désigne sous le nom de « route de Milan à Strasbourg par les Alpes Grées », *a Mediolano per Alpes Graïas Argentorato m. p. m. DL* (1).

De cette route du petit Saint-Bernard se détachait un embranchement très important qui se dirigeait vers l'Ouest. Il est désigné

(1) Voir pièce justificative VI.

dans l'Itinéraire sous la rubrique : *Item a Mediolano per Alpes Graias Viennam m. p. m. CCCVIII*. Il commençait à Moutiers, *Darantasia*, suivait la vallée de l'Isère, passait à Conflans, *ad Publicanos*, à Chambéry, *Lemincum*, à Bourgoin, *Bergusia*, et venait aboutir dans la partie de la vallée du Rhône la plus vivante et la plus peuplée, à Vienne, l'ancienne capitale des Allobroges, qui était devenue, à l'époque impériale, l'une des principales et des plus florissantes colonies de la Gaule (1).

Mais la grande voie de communication entre la Gaule Cisalpine et la Gaule Transalpine était celle de la vallée de la Durance.

Milan était toujours le point de départ.

La route gagnait d'abord en droite ligne Pavie, *Ticeno*, et la vallée du Pô, qu'elle ne quittait qu'à Turin, *Taurino*. Elle passait ensuite à Rivoli, *ad Octavum*, à Suze, *Segusione*, à Oulx, *ad Martis*; elle escaladait alors le Mont Genève, *Mons Matrona*, et descendait dans la vallée de la Durance par Briançon, *Bergantio*, Embrun, *Eburoduno*, et Gap, *Vapincum* (2).

Près de Chorges, elle projetait un premier embranchement vers le Nord-Ouest. Cet embranchement, qui n'est pas indiqué sur les itinéraires, mais dont on retrouve seulement le tracé ou plutôt le graphique sur la Table de Peutinger, suivait la vallée du Drac, traversait la Romanche et l'Isère, et passait à Grenoble, dont le nom primitif, *Cularo*, a une physionomie gauloise très prononcée (3). Ce bourg de Cularo, si heureusement situé au pied des Alpes Dauphinoises, au centre du Grésivaudan, l'une des plus riches et des plus gracieuses vallées de la France, ne fut élevé que vers 380, sous l'empereur Gratien, à la dignité de cité, *civitas*; il se débarrassa alors de son vieux nom celtique et prit, en l'honneur de son protecteur, celui de *Gratianopolis*; jusque-là, il n'avait été qu'un simple *vicus*, dépendant de la colonie de Vienne, à laquelle il avait tout intérêt à être relié.

(1) Voir pièce justificative V.

(2) Voir pièces justificatives IV, VIII et XI.

(3) Nous avons vu plus haut que cette route de Chorges à Grenoble, par la

La route continuait donc, à partir de Grenoble, dans la direction de Vienne, suivait jusqu'à Moirans, *Morginno*, la vallée de l'Isère, et aboutissait enfin à la métropole des Allobroges, bâtie sur les collines boisées du Rhône, à son confluent avec la rivière de la Gère (1).

A Gap, la route se bifurquait encore en deux branches.

La première se dirigeait directement vers le Rhône en suivant la direction de l'Ouest.

Elle passait à Veynes, *Davanio*, franchissait le col de Cabre, *Gaura Mons*, qui sépare la vallée de la Durance de celle de la Drôme, traversait la petite ville de Die dans la Drôme, qui était autrefois la capitale des Voconces, *Augusta Dea Vocontiorum*, et aboutissait à Valence, *Valentia*, et à Vienne, *Vienna*. Elle est désignée dans l'Itinéraire d'Antonin sous la rubrique : *A Mediolano per Alpes Cottias Viennam, m. p. m. CCCCVIII* (2).

La deuxième branche courait droit au Sud; elle suivait la vallée pittoresque de la Durance, passait par Sisteron, *Segusterone*, Apt, *Apta Julia*, et Cavaillon, *Cabellio*, contournait la chaîne des Alpes, traversait Saint-Remy, *Glanum*, et venait enfin à Arles se souder à la fois à la voie Aurélienne et à la voie Domitienne. C'était la route de Milan à Arles, *a Mediolano Arelate per Alpes Cottias, m. p. m. CCCCIX* (3).

Ainsi, sans tenir compte de la route littorale qui venait de Gênes, traversait les Alpes Maritimes en vue de la mer et suivait plus ou moins fidèlement le contour de la côte de Provence jusqu'à Marseille, on pouvait pénétrer en Gaule par quatre directions différentes qui passaient aux quatre cols du Simplon, du grand Saint-Bernard, du petit Saint-Bernard et du Mont Genève; et sur ces lignes principales s'embranchaient sept grands chemins

vallée du Drac et de la Romanche, était, à très peu près, celle qu'avait suivie l'armée d'Hannibal.

(1) Voir A. ALLMER, *Inscriptions de Vienne en Dauphiné*, t. I. — Cf. Carte de Peutinger, segm. 2.

(2) Voir pièce justificative VIII.

(3) Voir pièce justificative IV.

qui permettaient tous d'arriver facilement dans la vallée du Rhône.

Le premier, par le Simplon, descendait à Brieg;

Le deuxième, par le grand Saint-Bernard, arrivait à Martigny;

Le troisième, par le petit Saint-Bernard, conduisait à Genève;

Le quatrième, également par le petit Saint-Bernard, menait à Vienne;

Le cinquième, par le Mont Genève et les vallées du Drac et de l'Isère, conduisait aussi à Vienne;

Le sixième, par la vallée de la Drôme, aboutissait à Valence;

Le septième, enfin, descendait toute la vallée de la Durance, presque jusqu'à son confluent avec le Rhône, et se terminait à Arles.

Il faut enfin ajouter la route de la Corniche, *via Aurelia*.

Cela faisait huit grandes routes partant de la vallée du Rhône pour se rendre en Italie

XIV

Mais ce n'était pas tout. Il existait, sur la rive méridionale du Léman, tout comme sur la rive septentrionale, une route littorale dont on a pu relever les vestiges sur un très grand nombre de points, notamment à Hermance, à Meysseri, etc., où l'on a retrouvé des bornes milliaires, aux noms de Constance-Chlore, de Septime Sévère, de Caracalla (1). On peut donc en conclure qu'une route à peu près continue entourait le lac autrefois, à peu près sur l'emplacement de celle qui suit le rivage moderne. Tout au moins

(1)

IMP . CAES . FLAVIO
VAL . CONSTANTIO
PIO . FEL /// AVG . ET
SEVERO . NOB . CAES
VII

Inscription trouvée aux environs d'Hermance, probablement sur son ancien emplacement; car la distance de Genève à Hermance est bien d'environ sept milles romains.

est-on sûr que cette route existait sur la rive suisse et sur la partie de la rive savoissienne qui longe la partie du Léman qu'on appelle « le petit lac » et qui s'étend de Genève aux abords de Thonon. Ces deux routes se réunissaient à Genève et, dès lors, n'en faisaient plus qu'une qui descendait le cours du Rhône, passait à une petite localité située à l'embouchure du Fier, qui portait le nom générique de *Condate* (1), et, tout en suivant le Rhône, aboutissait au confluent du Guier, à la station d'*Augustum*, que l'on croit reconnaître dans le village moderne d'Aoste (2).

C'est à Aoste que la route de Genève rencontrait celle des Alpes; elle se confondait alors avec elle, abandonnait la vallée du Rhône, serpentait à travers les petites collines du Dauphiné, passait à Bourgoin et se terminait à Vienne.

Toutefois, il est peu probable que la vallée du Rhône, qui présente, au-dessous du Guier jusqu'à Lyon, une plaine large, riche et fertile, n'ait pas été desservie par un chemin longeant d'une manière continue le fleuve, dont les eaux commencent à perdre leur allure torrentielle et à devenir navigables. Malgré le silence des itinéraires, on est fondé à croire que ce chemin devait exister et qu'il devait se trouver naturellement en dehors du champ d'inondation. On ne saurait, en effet, rationnellement admettre que Lyon, au premier siècle, ville de création moderne, véritable citadelle, comme l'appelle Strabon (3), élevée au centre d'un vaste

(1) On verra plus loin, au sujet du confluent du Rhône et de la Saône, que le nom de *condate*, qui correspond assez bien à notre mot *coude*, était appliqué très souvent aux agglomérations bâties à la rencontre de deux cours d'eau. — Cf. l'inscription de la corporation des bateliers établis au confluent (*condate*) du Rhône et de la Saône à Lyon : NAVTAR(um)... CONDEATIVM. (DE BOISSIEU, *Inscr. ant. de Lyon*. 1846-1854.)

(2) Il importe de ne pas confondre ce petit village d'Aoste, situé à l'embouchure du Guier dans le Rhône, avec celui du même nom qui se trouve sur la Drôme entre Die et Valence, et la petite ville piémontaise d'Aoste au pied du versant italien du grand Saint-Bernard.

Voir A. ALLMER, *op. cit.*, t. I, sous la rubrique *Embranchement d'Augustum à Genève*.

Cf. Carte de Peutinger.

(3) Τὸ τὲ Λούγδουνον ἐν [μέσῳ] τῆς χώρας ἔστιν, ὥσπερ ἀκρόπολις διὰ τὰς συμβολὰς τῶν ποταμῶν καὶ διὰ τὰ ἐγγὺς εἶναι, πᾶσι τοῖς μέρεσι. (STRAB., *Geogr.*, l. IV, c. CVI.)
Δίοπερ καὶ Ἀγρίππας ἐντεύθεν τὰς ὁδοὺς ἔτεμε, τὴν διὰ τῶν Κεμμένων ὁρῶν μέχρι Σαντοῦ.

bassin hydrographique et d'où l'autorité impériale pouvait aisément s'étendre sur tout le pays compris entre les Cévennes et les Alpes, n'ait pas été le point de départ d'une route remontant directement le fleuve, établissant ainsi une communication permanente entre le haut Valais, pays des Helvètes montagnards, et le rivage massaliote.

Une pareille lacune eût été une véritable anomalie.

La route latérale au fleuve, qui descendait de Brieg à Genève et de Genève à Seyssel et Aoste, ne pouvait être brusquement interrompue pour reprendre ensuite à partir de Lyon. Elle continuait très certainement le long de la grande vallée et aboutissait au confluent du Rhône et de la Saône, au pied des collines de Fourvières et de la Croix-Rousse.

Nous avons vu plus haut que Lyon était le point de convergence de quatre routes importantes :

L'une se dirigeant vers l'Ouest, traversant les Cévennes et l'Aquitaine et se terminant sur les bords de l'Océan, près de l'embouchure de la Gironde, dans le pays des *Santones*, à Saintes, *Mediolanum Santonum*;

La seconde, celle du Nord, conduisant dans la vallée du Rhin;

La troisième aboutissant à la Manche par le pays des Bellovaques et des Ambiens, qui occupaient à peu près les vallées de la Seine-Inférieure et de la Somme;

La quatrième, enfin, descendant la rive droite du Rhône de Lyon à Sainte-Colombe en face de Vienne, traversant le fleuve à Vienne, le longeant ensuite sur la rive gauche jusqu'à la Méditerranée et desservant la Narbonnaise et les villes marchandes du littoral.

Strabon en rapporte, un peu légèrement peut-être, l'honneur exclusif à Agrippa, gendre et favori d'Auguste; mais on sait aujourd'hui qu'elles existaient plusieurs années avant notre ère.

των καὶ τῆς Ἀκουατανίας, καὶ τὴν ἐπὶ τὸν Ῥῆνον, καὶ τρίτην τὴν ἐπὶ τῶν ὠκείανον, τὴν πρὸς Βελλοάκων καὶ Ἀμβιανῶν, τετάρτη δ' ἐστὶν ἐπὶ τὴν Ναρβωνίτιν καὶ τὴν Μασσαλιωτικὴν παραλίαν. (STRAB., *Geogr.*, I. IV, c. VI.)

Agrippa les trouva toutes tracées et déjà très fréquentées, lorsqu'il vint exercer son commandement à Lyon; il se contenta de les rectifier et de les remanier suivant le type officiel adopté par l'administration romaine.

A ces quatre routes il convient d'en ajouter encore deux :

Celle dont nous avons parlé plus haut, et qui remontait la vallée du Rhône jusqu'à Genève;

Une dernière, enfin, tracée presque en ligne droite sur la rive gauche du Rhône, aboutissant à Vienne et constituant un raccourci de la route principale située sur la rive droite; on l'appelait pour cette raison le *compendium* (1).

Vienne, tout comme Lyon, était un centre de rayonnement. Six routes y aboutissaient : deux venaient des Alpes, deux de Lyon, une d'Arles, la dernière de l'Helvie.

Nous avons déjà décrit les cinq premières; nous ne dirons qu'un mot de la dernière, la route de l'Helvie. Bien qu'elle ne figure ni sur la Table de Peutinger ni sur aucun itinéraire, son existence ne saurait être mise en doute; et il est possible de la suivre assez exactement, grâce à quelques bornes milliaires encore en place sur son parcours. L'une de ces bornes existe à Ampuis, à trois kilomètres de Vienne, et porte les noms des empereurs Maxime et Maximin; une autre est à Andance, au nom d'un des fils de Constantin; trois autres au petit village d'Arras, sur lesquelles on lit les noms d'Aurélien, de Dioclétien et de Licinius père. La route était tout entière sur la rive droite du Rhône; elle traversait la rivière du Doux près de Tournon, passait à Aps, *Alba Helviorum*, et de là se dirigeait sur les Pyrénées (2).

(1) Voir pièce justificative IX. La distance de Lyon à Vienne par la route de la rive droite du Rhône était de 23 milles, celle par la rive gauche (en suivant le *compendium*) était de 16 milles. Voir *infra*, pages 477 et 478.

(2) A. ALMER, *Inscriptions antiques de Vienne en Dauphiné. Appendice aux inscriptions relatives aux empereurs; Routes parcourant le territoire de la colonie*, t. I, 171-194. Paris, 1875.

Une autre borne existe à Tournon, et porte le nom de l'empereur Tacite; on pense qu'elle a été trouvée sur la rive gauche du Doux. Dans ce cas, elle appartiendrait aussi à la route de l'Helvie.

Arles enfin, placée dans l'estuaire même du fleuve, était, comme Vienne et comme Lyon, un véritable carrefour. Bâtie à la rencontre des voies Aurélienne et Domitienne, sur un plateau qui dominait de quelques mètres la plaine submersible, Arles est restée pendant plusieurs siècles le point de passage obligé de toutes les troupes, de tous les commerçants, de tous les fonctionnaires qui allaient d'Italie en Espagne.

C'était en même temps la tête de ligne de la principale route des Alpes, celle de la Durance et du Mont-Genèvre.

C'était encore le point de départ de la navigation du Rhône et l'origine de la grande route latérale au fleuve, celle qui desservait Avignon, Orange, Valence, Vienne, Lyon et Genève, longeait le lac Léman et allait porter la vie et le mouvement jusque dans les gorges profondes du Valais.

C'était enfin l'un des premiers ports de l'empire ; car les étangs et le Rhône se mêlaient sous ses murs et formaient une vaste lagune dans laquelle se rendaient à la fois les navires du fleuve et les navires de mer ; et l'excellence de cette situation, à la fois maritime et fluviale, l'avait fait désigner, en 418, par l'empereur Honorius pour être le lieu de réunion de l'assemblée des sept provinces des Gaules (1).

Au point de vue de la viabilité et de la variété des moyens de transport, Arles présentait donc des avantages incomparables et que nulle autre ville des Gaules ne pouvait songer à lui disputer.

XV

Tel était, dans ses lignes générales, l'ensemble du réseau des voies romaines de la vallée du Rhône. Mais nous ne connaissons qu'imparfaitement les petites mailles, en nombre infini, de ce ré-

(1) *Data XV cal. Maias Accepta Arel. X. Cal. Julia D. D. N. N., Honorio XII et Theodosio VII Augg. Coss.* Date du rescrit des empereurs Honorius et Théodose le Jeune adressé, en l'an 418, au préfet des Gaules, siégeant dans la ville d'Arles.

seau dont les itinéraires, les bornes milliaires et les textes classiques nous ont donné seulement les linéaments principaux.

Nous savons seulement, par les témoignages de plusieurs auteurs de l'empire, que ce système de voies militaires, *viæ militares* (1), était complété par toute une série de routes transversales de moindre importance, *viæ vicinales*, construites aussi à chaux et à sable, pavées et entretenues soit par les municipes, soit par les *pagi* et les *vici* qu'elles desservaient, soit enfin par les populations riveraines, et quelquefois subventionnées par l'État (2).

Enfin, de ces diverses routes *vicinales*, qui constituaient ce que nous appellerions aujourd'hui le réseau départemental et vicinal, se diffusait, comme les menues branches d'un arbre immense, un nombre considérable de chemins d'exploitation rurale, *viæ agrariæ*, qui n'étaient ni pavés ni entretenus régulièrement, et qu'on désignait pour cette raison sous le nom de chemins de terre, *viæ terrenæ* (3).

C'est avec cet outillage de transport admirablement conçu et non moins bien administré par des fonctionnaires spéciaux appelés *curatores, quatuorviri viarum curandarum, duumviri viis purgandis*, etc. (4), qui correspondaient assez bien à notre corps des ponts et chaussées moderne, que Rome, après avoir conquis le monde par ses armes, le maintint solidement sous sa domination et put en organiser l'exploitation à son profit de la manière la plus fructueuse et la plus méthodique.

Ce magnifique mécanisme fonctionna régulièrement pendant plusieurs siècles ; il était si merveilleusement établi, tous les ressorts en étaient si bien agencés qu'il put continuer à se mouvoir et à rendre les plus grands services, même après les premières

(1) On les a appelées successivement *viæ consulares, viæ prætoriae, viæ militares, viæ regiae, viæ regales, viæ solemnes, viæ publicæ, aggeres publici*, etc. (P. BIAL, *Chemins, habitations et oppida de la Gaule au temps de César*, op. cit.)

(2) SICULUS FLACCUS, *De conditionibus agrorum*.

J. PAULUS JURISC., *Recept. Sentent.*

BERGIER, *Histoire des grands chemins de l'empire romain*, op. cit., pass.

(3) *Privatæ (viæ) sunt quas agrarias quidem dicunt... vias terrenas.* (ULPIAN., *De via public. et de itiner. publ. reficiend.*, I. II.)

(4) Les magistrats nommés par l'empereur pour la direction et la surveillance

invasions barbares et alors que l'empire s'effondrait de tous côtés, par le seul fait de la vigoureuse impulsion donnée, et malgré l'insuffisance et quelquefois même le défaut complet d'entretien.

Toutes les routes romaines étaient encore à peu près praticables du temps de Charlemagne; et c'est très certainement à l'aide de ces grandes voies militaires, précieux legs du vieil empire romain disparu, que le grand empereur de la nation franke put mener à bonne fin ses principales guerres à travers l'Europe occidentale. Son génie lui en faisait comprendre toute l'importance; et il conçut, lui aussi, de vastes projets de travaux publics; mais ces essais de restauration ne reçurent qu'un commencement d'exécution et ne tardèrent pas à s'abîmer dans l'anarchie féodale.

La grande route du Rhône, sur laquelle des nations entières avaient circulé librement pendant plusieurs siècles, fut alors, comme toutes les autres voies de communication, fragmentée en plusieurs tronçons à peine viables, sur lesquels la circulation devint de plus en plus pénible et où le commerce trouva de moins en moins de sécurité.

Tout était local, fiscal et oppressif au moyen âge. Loin de favoriser la circulation, on s'ingéniait à trouver mille moyens pour l'entraver. On barrait les passages, on détruisait les gués, on cou-

des travaux publics portaient, suivant la nature de leurs attributions, les noms et titres de :

Curatores viarum.

- *alvei Tiberis.*
- *cloacarum Urbis.*
- *Tiberis et riparum.*
- *aquarum.*
- *aquarum et munitores.*
- *operum publicorum.*
- *operum locorumque publicorum.*
- *ædium sacrarum.*
- *ædium sacrarum monumentorumque.*
- *publicorum tuendorum.*

Praefecti ou curatores operum maximorum.

- *statuarum.*
- *horreorum et balnearum.*
- *operis thermarum.*
- etc. etc.

(E. MALLAY, *Études sur l'antiquité, l'architecture, les travaux publics, etc., op. cit.*)

paît les routes, on rançonnait les convois. Sans doute, il serait injuste de ne pas admirer tout ce que cette époque, intermédiaire entre la civilisation antique et la civilisation moderne, eut de religieux, d'héroïque et de chevaleresque; mais il est aussi impossible d'en méconnaître le caractère violent, brutal et destructeur de toute œuvre de progrès matériel. A ce point de vue, le système féodal fut un véritable retour à la barbarie; et il semble que son objectif ait été de détruire presque partout la magnifique ordonnance de l'héritage romain.

C'est de notre siècle seulement que date, en fait de viabilité, le retour dans la voie du progrès; et nous n'avons eu rien de mieux à faire que de reprendre les traditions romaines, en y apportant les perfectionnements et les améliorations de l'industrie moderne.

Toutes les routes qui longent aujourd'hui le Rhône, toutes celles qui remontent ses affluents et qui mènent de la vallée principale aux sommets des Alpes, sont les mêmes, dans leur direction générale, que les grandes voies militaires qui formaient en quelque sorte le premier réseau de l'empire et les chemins secondaires qui en constituaient le deuxième réseau.

L'histoire du fleuve et des routes qui y conduisent est ainsi intimement liée à celle de la civilisation dans le Sud-Est de la France. La vallée du Rhône est encore aujourd'hui ce que la nature l'a faite, ce qu'elle était déjà il y a trois mille ans, ce qu'elle est restée pendant plus de vingt siècles, ce qu'elle sera toujours : la grande voie commerciale et politique des peuples méditerranéens.