

Les routes

Max Guy et Michel Passelac

1^{re} partie : Voies antiques et anciens chemins de l'Est audois

Max Guy

Entre Pyrénées (ou plutôt Corbières) au sud, Montagne Noire au nord et Méditerranée à l'ouest, la vaste dépression accidentée de collines arides qui constitue l'essentiel du territoire de la cité de *Narbo* est le point de passage obligé des relations des pays de l'Atlantique avec la côte méditerranéenne ; il constitue un carrefour toujours aussi actif de nos jours avec les autoroutes *la Languedocienne* et *l'Aquitaine* qui remplissent exactement le même rôle que la *via Domitia* et la *via Tolosana* dans l'Antiquité romaine et, bien avant, la route Hérakléenne et les routes du couloir aquitain.

Les itinéraires antiques et les auteurs (géographes, historiens ou polémistes) ont longtemps été les seules sources de nos reconstitutions faites en les combinant à de la toponymie, des textes médiévaux et une lecture peu fouillée de cartes peu précises. Je pourrai reprendre mot à mot l'introduction du chapitre « Routes et chemins » de la C.A.G. 66 - *Pyrénées Orientales* (J.-P. Comps, 2007, p. 116) en changeant simplement des noms de lieux ; il en est de même pour l'organisation de l'espace et les centuriations : je renvoie donc à Chouquer et Comps dans la C.A.G. 66 (2007, p. 124-128) pour un état des deux sujets.

Mais dans l'Aude il faut distinguer deux régions : entre Carcassonne et la mer, le discours précédent s'applique exactement dans une région d'autant moins connue qu'elle est plus vaste, alors qu'à l'ouest, le couloir rétréci du Lauragais a été bien exploré autour des stations citées dans les itinéraires, *Eburomagus*, *Sostomagus*, *Fines*, *Elesiodunum* (M. Passelac, 2002b, p. 345-355), ce qui conduit à envisager une méthodologie d'étude différente. Donc je ne traite dans ce chapitre que de la partie orientale, Carcassonne et l'ouest, le sont *infra* par Michel Passelac.

C'est ainsi que pour la partie orientale du département, on a reporté sur les cartes et les photos aériennes avec la précision permise par de nouveaux moyens informatiques, toutes les indications trouvées dans la bibliographie. En effet, depuis 2006 sont apparus des logiciels destinés aux promeneurs, lesquels permettent le tracé simultané sur les photos aériennes et les cartes au 1/25 000 avec la précision de ces supports (*Géorando* chez IGN ; *Photoexplorateur* et *Cartoexplorateur* chez Bayo.fr, distribué aussi par « ign.fr » ; et aussi « GoogleEarth » ou « Geoportail »

sur Internet) ; ils sont destinés à préparer des randonnées ... par exemple sur des chemins supposés antiques ! D'autre part, l'accès direct au cadastre par internet permet de retrouver plus précisément par la microtoponymie des informations ponctuelles, des ponts abandonnés ou détruits, des « pierres plantées ». Ces logiciels permettent la sauvegarde des tracés sous forme de fichiers de coordonnées, ce qui permet de les exporter en vue d'une cartographie particulière des détails ou du réseau des chemins que l'on étudie. De plus, ils permettent de mesurer des distances par deux simples « clics » avec une grande précision (un bon test sur « Photoexplorateur » est de mesurer les longueurs des camions sur les photos aériennes de l'autoroute !) ; on arrive donc à connaître l'écartement entre les points singuliers de limites de communes qui suivent des tracés de chemins et l'on trouvera parfois des multiples d'unités connues, le mille romain ici : si cette constatation se reproduit ou, mieux, se cale sur un ou des points connus, borne en place ou site des itinéraires, on peut inférer que l'on a affaire à une voie bornée par des milliaires (cf. fig. 16). La contre-expérience est intéressante car il y a des routes longuement suivies par des limites de communes présentant des anomalies où aucune coïncidence n'est apparue ; anciennes ou antiques, ces routes n'ont pas été bornées. Une autre utilisation est évidemment l'analyse des limites apparemment isoclines puisque le logiciel « Photoexplorateur » indique l'orientation exacte dans le référentiel géodésique « WGS 84 » et aussi les distances entre limites (fig. 12, p. 68) ; on peut dessiner un « actus étalon » que l'on peut superposer aux parcelles sur la photo aérienne (cf. fig. 15b).

Ce travail conduit à la présentation de cartes dont l'exactitude planimétrique est comparable à celle d'une carte routière moderne dans le cas où des recherches récentes existent (ex : Aquitaine, Domitienne) mais aussi lorsque les reconstitutions des distances mille par mille coïncident bien avec les amers du terrain (ex : le début de la voie des Corbières vers les mines). Lorsque l'information est très lacunaire, on utilise la morphologie du paysage pour reconstituer le trajet le plus convenable en donnant assez de précisions pour susciter des reconnaissances sur le terrain.

Mais on a volontairement négligé une réinterprétation des problèmes d'aménagement agricole et de parcellaire qui serait possible avec les nouveaux logiciels ; en effet si les synthèses de M. Gayraud (1981) puis A. Perez (1995, 313 p.) ont beaucoup apporté à la description générale des centuriations des cités de Narbonne et de Carcassonne, elles paraissent de conceptions rigides et systématiques qui se trouvent mises en défaut dans nombre d'endroits, c'est-à-dire qu'il faudra reprendre une analyse

détaillée des limites de parcelles, appuyée sur de nombreuses fouilles pour comprendre la genèse et l'évolution de ces paysages. Donc, à ce stade, on retiendra les schémas de ces auteurs.

1 - La Voie Domitienne

Cette route est la mieux documentée des routes antiques de l'Aude, en particulier à la suite de la publication regroupée d'une série de travaux (G. Castellvi *et alii* [dir.], 1997) qui font le point sur ce que l'on savait en 1997. G. Barruol faisait remarquer cependant (dans l'introduction du même volume, p. 17) que l'on connaissait mal le principal ouvrage de cette voie, long d'au moins 1 km, le Pont Serme au 7^e mille au nord de Narbonne, détruit en partie en 1900 pour construire les chais de Montels (J. Giry, 2001, p. 70), et qui n'est toujours pas étudié à la date de janvier 2008.

Mais en utilisant les nouveaux logiciels permettant de tracer des « randonnées » sur des jeux de cartes et de photos aériennes numériques de l'I.G.N. (*Photo-exploreur* de Bayo) avec une précision de l'ordre de quelques mètres, on a pu vérifier au sud de Narbonne la coïncidence des nombres donnés par les Itinéraires et des traces sur le terrain. On part du XX^e milliaire de Domitius au *Rieu de Treilles* et l'on positionne les autres milliaires tous les 1482 m. Vers le nord, le toponyme *étang du Deume* est juste à la borne du X^e mille, le hameau de *Prat de Cest* à 300 m au nord du VI^e ; de même on trouve au sud le site de *Fontdame* (*Salsulae* pour J.-P. Comps, dans G. Castellvi *et alii* [dir.], 1997, p. 49) au XXIX^e et le village de Salses au XXX^e. Mais surtout, l'origine théorique mesurée par 20 milles depuis le *Rieu de Treilles* tombe exactement au centre de la cité de Narbonne, 100 m au sud de la *place Bistan*, très proche du *forum*.

Par contre, si l'on mesure vers le nord de Narbonne en partant de la *place Bistan*, en suivant très précisément le tracé bien admis vers Béziers, il faut 17 milles jusqu'à l'entrée du pont sur l'*Orb*, alors que les itinéraires en donnent 16. Comme on ne peut raccourcir physiquement le tracé de cette route composée de deux branches rectilignes, il faut supposer soit une valeur différente du mille (17/16^e soit 1575 m), soit une autre origine du décompte des milles par les Itinéraires qui serait à la limite nord de Narbonne. La première hypothèse est peu vraisemblable puisque les milles de la branche méridionale ont la longueur classique de 1482 m ; or il existe une ancienne croix, dite *Croix des Pèlerins*, sur la branche extérieure de la voie Domitienne, route de Cuxac près de l'ancienne distillerie *Sainte-Louise*, dont la légende garde probablement la mémoire d'un ancien milliaire particulièrement important. En mesurant à partir de ce point, le XVI^e mille vers Béziers tombe sur le pont de l'*Orb*, à l'entrée de la ville.

Entre Pont-Serme et Narbonne le tracé de la voie présente une anomalie au *Prat du Raïs* (le *pré du gué*) : la branche nord n'est pas dans le prolongement de la branche sud quoiqu'elles soient isoclines à la centuriation de Narbonne ; de plus, elles sont séparées de 140 m, soit un cinquième de centurie. Ceci implique que ce n'est pas la voie qui sert de base à la centuriation, mais qu'elle tient compte d'un réseau déjà établi, c'est-à-dire qu'elle est postérieure.

Le gué passe une branche de l'*Aude* (ou de la *Cesse* par le ruisseau d'*Audié*) qui, vers le sud, a nécessité au XVIII^e siècle la construction d'un grand pont d'au moins cinq arches à *Ricardelette* (fig. 12, p. 68). À Montels, la voie antique qui traverse la commune (du nord au sud) peut fixer le trajet de la voie Héracléenne (J. Giry, 2001, p. 207) ; cependant deux tracés presque parallèles peuvent être relevés sur les photos aériennes, le plus oriental, le plus proche de Montels est souvent considéré comme un état primitif de la voie Domitienne (noté D1 sur la carte générale) évitant la traversée de l'*Etang de Capestang* en le contournant par le nord. Le toponyme *chemin de Peyre Plantade* de Montels vers le nord-ouest ne permet cependant pas de dire lequel des deux chemins est la voie Domitienne ancienne, quoiqu'un autre toponyme, *les Pals*, suggère l'utilisation médiévale du chemin oriental. La suite vers Béziers se trouve dans l'Hérault.

Plus à l'ouest existe un autre chemin considéré comme la voie Héracléenne, via le *Gué de Sallèles*, Saint-Cyr, Ouveillan, et le sud de *Capestang* ; cette route est effectivement la plus facile de l'*oppidum* de Montlaurès à Béziers par Ensérune.

2 - Les tracés de la voie d'Aquitaine de Narbonne à Carcassonne

Le problème de la voie d'Aquitaine ou voie Tolosane a donné lieu à des hypothèses nombreuses finement analysées par J. Euzet (1959c et 1968), puis par M. Gayraud (1981) avec une carte et une bibliographie très complète. Malheureusement la carte est un peu simpliste avec un tracé de village à village et pas très lisible. Un consensus est apparu à cette époque pour tracer une route par le sud de Lézignan et de Montredon, alors qu'au départ de Narbonne, il y a une autre voie importante bornée qui part vers le nord-ouest, Néviau et Raissac : la controverse continue en 2007. On peut se dire que les bonnes hypothèses de tracé seront celles qui donneront des distances mesurées sur la carte exactement conformes aux itinéraires. Les récents outils informatiques (*Carto-exploreur* de Bayo, mais aussi *Géorando* ou *Google*) permettent de tenter l'expérience à condition d'avoir un repère précis et certain comme était le XX^e mille de la Domitienne.

On commencera donc par une relecture du milliaire de Tétricus (fig. 13) trouvé à la limite des communes de Barbaira et de Capendu au bord de la R.N. 113 (F.-P. Thiers, 1891, p. 485 ; - E. Espérandieu, 1929), point très précis situé à 13,3 km de l'entrée de la cité de Carcassonne, soit 9 M.P.

Cette borne montre à la dernière ligne le nombre XXIX et non la lecture traditionnelle XI C I K, le plaçant ainsi non au XI^e

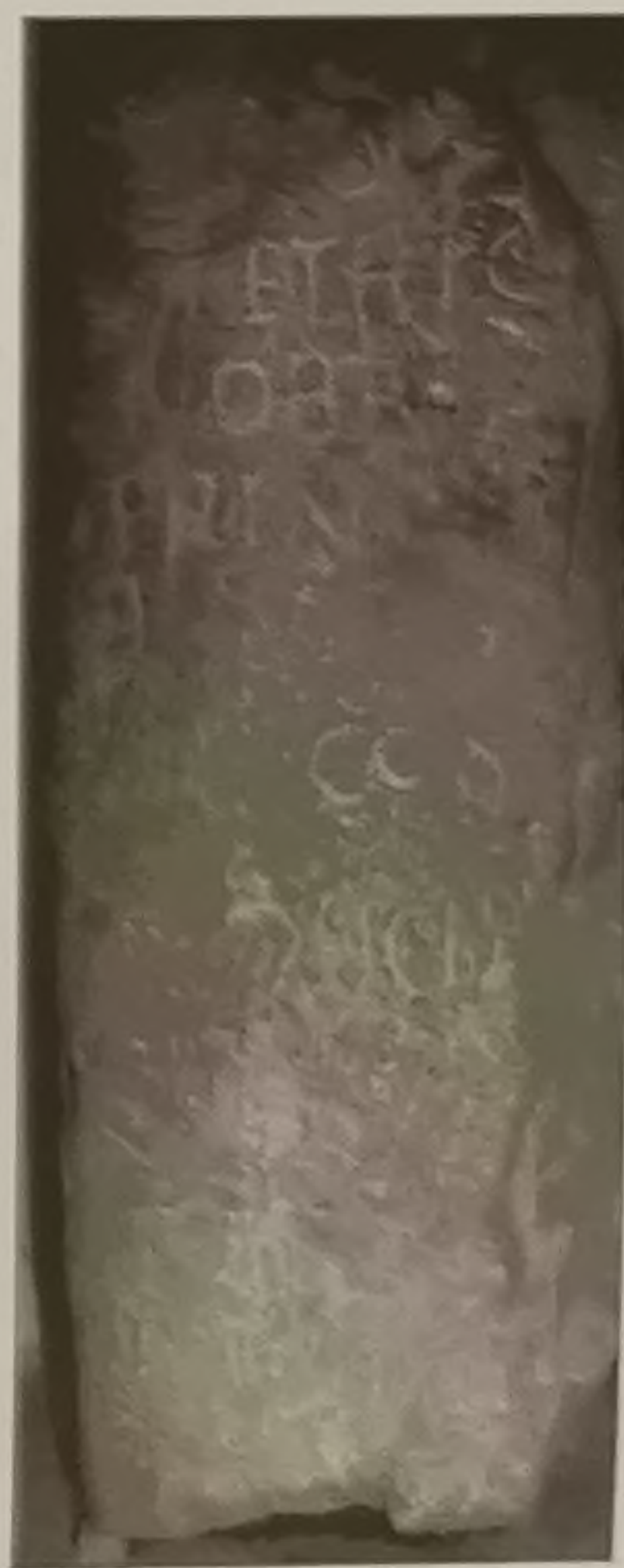


Fig. 13 - Milliaire de Tétricus donnant la distance de XXIX MP jusqu'à Narbonne



Fig. 12 - La voie Domitienne au Prat du Raïs. Deux tracés parallèles orientés à N17°E sont séparés de 140 m. Les traces sombres d'un ancien lit à la suite du ruisseau Audié vont vers le grand pont de Ricardelette (bien daté du XVIIIe).

mille de Carcassonne, mais au XXIX^e mille de Narbonne. En effet, on voit sur la photo que les « C » de *Tetric(us)* et de *COS* sont normalement des demi-ronds concavité à droite ; donc le dernier caractère de la ligne inférieure ne peut être ni « C renversé » ni « K renversé » mais plutôt, comme en début de ligne une moitié de « X ».

Ceci facilite la mise en place de la voie et de deux des stations des itinéraires, *Tricesimum* au XXX^e mille du grand site découvert près de la cave coopérative à la sortie ouest du village de Barbaira et *Liviana* au XXVII^e mille, à 3 km à l'est sur le site étendu de *Roque Sole*. (fig. 14)

En aval vers Carcassonne les distance données par les itinéraires sont correctes rapportées à la carte, 38 milles juste avant ou au-dessous de la Cité et 39 après le passage de l'Aude, quoique le tracé exact soit plus difficile à préciser dès qu'il s'écarte de la

route nationale actuelle, à l'ouest de Barbaira. On remarque sur cette section la coïncidence du XXXII^e milliaire avec une anomalie de la limite des communes de Floure et de Fontiès-d'Aude, ce qui paraît une justification du tracé adopté.

En amont vers Narbonne le tracé de la voie tel qu'il apparaît sur les photos aériennes et les cartes s'éloigne progressivement de la R.N. 113 vers le site de *Roque Sole-Liviana*, puis le supposé *trivium* de Saint-Couat aux environs du XXIV^e mille.

En effet de ce point vers Narbonne, deux tracés s'opposent depuis le début des études de cette voie (cf. M. Gayraud, 1981 p. 510) : l'un quasi rectiligne par le nord (par Sérame, Raissac ou Névia), arrivant à Narbonne par l'ouest (et *Crabit*), l'autre par Conilhac, Ornaisons, le *col de la Muette* et un tracé voisin au sud de la R.N. 113 de Montredon à *cap de Pla* et Narbonne par le sud-ouest (cf. fig. 15a, 25). La cause des changements de tracés qui se perpétueront jusqu'à l'époque moderne (avec le pont détruit de *Villedaigne* puis le pont de *Cruscades-Ornaisons* au XVIII^e siècle) est certainement liée aux divagations de l'*Orbieu*, un peu en amont de son confluent avec l'*Aude*, zone dangereuse que l'on peut éviter en passant par le sud.

Le tracé méridional excellentement étudié par R. Aymé (1964-1965, 2005) correspond probablement au tracé majeur, la voie impériale, avec le bornage augustéen dont témoignent les milliaires de Saint-Couat.

Ces milliaires connus depuis le milieu du XIX^e siècle (Mahul, 1857, cité par J.-P. Cros-Mayrevielle, 1846) sont au moins deux, dont l'épigraphie a été relevée, et l'on racontait qu'il y en avait quatre servant de gué sur un ruisseau. Ils datent de la dernière année du règne d'Auguste, en 14 apr. J.-C. Il y avait une contestation sur les indications de distance : 20 ou 21 milles pour celui qui est au musée de Narbonne, 23 ou 24 pour celui qui a été perdu. Heureusement les distances données de Rome par Fréjus ou par les Alpes permettent de lever l'ambiguïté par comparaison avec les distances analogues données par le XVI^e mille de la voie Domitienne, 917 et 898 milles ; le premier milliaire de Saint-Couat est marqué 921 et 902, donc 4 milles de plus que le XVI^e, donc c'est « XX » qu'il faut lire ; le second 925 et 906 donc c'est « XXIV ».

Le décompte des distances sur la carte au 1/25 000 depuis le milliaire XXIX, permet de placer le XXIV un mille avant Saint Couat (X = 468,5 ; Y = 4782,9 ; UTM,WGS84). Ce qui induit le XXIII sur la branche



Fig. 14 - *Tricesimum* localisé au croisement de la voie et du ruisseau de la Bretonne ; *Liviana* à la Roque Sole, au 27^e mille depuis Narbonne.

sud, à 300 m après *la Fabrique* en coïncidence avec une limite de commune ; après quoi, le tracé de la voie est parallèle et proche de l'ancienne R.N. 113 puis s'en écarte vers le sud à partir de Conilhac, vers Gaujac puis Cruscades. (fig. 15a, p. 69)

Mais, on avait constaté (M. Guy, 1985b) une distance de 1480 m entre deux points singuliers (à angles droits) de limites communales, dont un signalé par un calvaire, sur un chemin quasi rectiligne qui va vers l'est par *Le Fleix* (un important site plus urbain que rural). D'où la « tentation » d'y placer un XXIII et un XXII en ces points, c'est-à-dire sur un tracé nord par Sérame. Les mesures nouvelles, faites à partir du XXIX^e, donnent d'ailleurs une coïncidence exacte et, de plus, ce chemin est désigné sous le nom de *chemin de Narbonne* sur le cadastre et sur les anciens compoix.

Il y a donc réellement eu deux tracés, probablement successifs et tous deux bornés.

Nous examinerons donc d'abord **le tracé méridional**, bien étudié par Régis Aymé presque jusqu'à Narbonne, puis le tracé nord par Sérame, Néviau ou Raissac (moins bien connu).

La carte (fig. 15a, p. 69) (des deux tracés supposés) montre, au sud, celui que Régis Aymé a reconstitué et reporté sur les photos aériennes (d'après les limites parcellaires indiquées sur ses schémas). On voit qu'il longe le pied des collines de manière à rester hors d'eau, alors qu'il existe un raccourci plus méridional, chemin encore bien conservé, mais qui est souvent dans le bas-fond humide. Au XVI^e mille, en venant de Narbonne, on trouve la station *Hosuerbas* des itinéraires (J. Euzet, 1968 ; - C. Sanchez, 2002).

Au bord de cette route (positions indiquées par « ALB » et « PVAL », suggérée par « CANID » sur la fig. 15) ont été découvertes trois inscriptions indiquant que l'on traversait des champs attribués à des personnes : deux fois, en indiquant sur quelle largeur, une autre fois avec probablement le nom d'un tènement plus vaste sur lequel se trouvait la terre désignée (R. Aymé, 1964-1965). Ceci pourrait indiquer que la route, nouvellement implantée sur ces parcelles, les prenait en écharpe, ce qui nécessitait une indication propre, différente du bornage suivant les chemins cadastraux. Les largeurs indiquées si voisines, 135 et 140 pieds, pourraient résulter de la traversée oblique de parcelles d'une même largeur, un vingtième de centurie, soit 120 pieds sous des angles de respectivement 27° et 31°. Cette région montre de nombreuses limites orientées comme le cadastre primitif de Narbonne N21°E environ (M. Gayraud, 1981, fig. 25 et 27 ; - A. Pérez, 1995 p. 87, pl. III). Mais ce n'est pas le cas au voisinage de la route : entre les milliaires XXI et XXII, le parcellaire est globalement orienté à N135°E et la route à N110°E ; la différence de 25° justifie à peu près l'hypothèse : la longueur recoupée sous cet angle (dans une parcelle de 120 pieds) est de 133 pieds. De plus de nombreuses parcelles actuelles montrent des côtés de 36 ou de 72 m, soit 120 ou 240 pieds (fig. 15b, p. 69). En revanche, vers l'est, tout le parcellaire est globalement réorienté perpendiculairement à la voie ; au niveau de la borne « PVAL.../CXXXX » les directions des limites sont très variables. Donc le problème de l'interprétation relative de ces bornes et des limites devra être repris.

Au-delà de Gaujac-Hosuerbas, on trouve, au nord de Luc-sur-Orbieu, une séquence de trois anomalies (les XIII^e, XIV^e et XV^e) de limites communales, écartées de 1482 m, qui coïncident exactement avec le décompte des milles depuis le XXIX^e et la borne de Tétricus (fig. 16, p. 72). On peut donc estimer que la reconstitution de la route depuis le XXIX^e mille est exacte jusqu'à ce point. Entre *Cruscades* et le *col de la Muette*, Régis Aymé (2005) a retrouvé plusieurs fois la chaussée, d'abord le long du chemin vicinal qui en garde le souvenir, ensuite le long de la R.D. 24 (suivant la trace de la photo aérienne) ; mais il n'y a pas de trace d'un pont ou d'un gué pour traverser l'Orbieu ; toutefois on voit les fondations d'un pont de 7 m de large sur un affluent, le ruisseau de *Las Balmades* (R. Aymé 2005).

Ensuite, la route antique longe la R.N. 113 quelques mètres au sud, et l'on peut voir, un peu à l'ouest du croisement des R.N. 113 et R.D. 524 vers Néviau, un vestige de chaussée surélevée (d'une centaine de mètres de long) permettant de traverser cette cuvette inondable. Après la zone industrielle de Montredon, des objets (mors de cheval et axe de roue) peut-être liés à la route ont été trouvés dans un ancien puits abandonné dans les années 40 apr. J.-C., signalant peut-être une auberge, au IV^e mille de Narbonne ; notons encore la parfaite coïncidence (à un angle de limite communale) de cette position.

La suite, jusqu'au centre de Narbonne, bien connue par Saint Salvayre et la *rue Barbès*, réserve une importante surprise : le milliaire « 1 » et non le « zéro » qui tombe juste au sud de la *place Bistan* ; de nombreux essais (par des tracés parallèles) n'ont pas permis de « raccourcir » cette mesure ; il faudra donc voir, comme pour la branche nord de la voie Domitienne, si l'origine des mesures ne se situe pas en un point nord de la ville, peut-être sur ou au voisinage de la *Croix des Pèlerins* qui servirait pour l'origine des mesures de la voie d'Aquitaine.

Retournons examiner depuis Saint-Couat le tracé nord, le *Chemin de Narbonne* et son prolongement vers l'est. (fig. 15a, tracé nord, p. 69). Deux anomalies de limites communales se placent exactement aux milles XXIII et XXII, décomptés à partir du XXIX^e (entre lesquels se trouve l'important site du *Fleix*, peut-être une station sur la voie). Les traces de la route deviennent « fantomatiques » ensuite pendant un mille jusqu'à 100 m au sud de la chapelle *Notre-Dame des Colombiers* où reprend un chemin qui, par le *Plan d'Alon* (d'après les sépultures), va vers la *Plaine de Saint Jaume* où l'on trouve un grand site au sud du *bois de la Broutillasse* (localisé exactement au XVI^e mille depuis Narbonne, ce qui en faisait une « excellente » hypothèse pour placer *Hosuerbas*. Dans cette plaine et jusqu'au carrefour au sud de Sérame, la trace de la route fossile est évidente sur les photos aériennes (surtout sur la carte I.G.N. Lézignan 1954 N° 201) : on la voit tourner vers l'est au pied du *Mourrel des Chasseurs* pour rejoindre en droite ligne *Montrabech*, c'est-à-dire le tracé traditionnel dit de la rive droite de l'Aude (bien analysé par J. Euzet, 1968) jusqu'à Canet puis à Raissac-d'Aude et le *Gué de l'Homme* sur l'Orbieu. Tout ce tracé n'a pas été étudié comme le trajet sud par R. Aymé, mais on y connaît de nombreux sites. Son état de conservation est mauvais de Saint-Couat à Sérame car cette partie a été probablement abandonnée assez tôt, alors que

de Sérane à Narbonne la route des Corbières, par la rive droite de l'Aude, l'a perpétuée.

Au-delà du *Gué de l'Homme*, un long chemin rectiligne, qui sert presque partout de limite de commune, conduit au *col de Levrettes* et descend ensuite vers Narbonne. Il passe auprès de l'important site (CAG 11/1, n° 2171, p. 552, mal situé « près du domaine de la Motte ») sur le versant sud-est du *pech du Cimetière Vieux*.

Une variante entre Raissac-Névian, puis vers Narbonne, par le *Gué de Saint-Aubin*, à 900 m au sud-ouest du *Gué de l'Homme*, a été signalée par la découverte de Joël Bert (vigneron à Montredon), d'une série de bornes limites médiévales qui, sur le chemin rectiligne de Névian à Narbonne par le *Col de Boucocers, Les Abrassous et Crabit*, ont des intervalles d'un mille romain et qui garderaient donc la mémoire d'une voie antique assez importante pour être bornée, une « voie d'Aquitaine » (J.-M. Jansana, *A la recherche de la Voie d'Aquitaine*, Film sur DVD, mairie de Canet-d'Aude, 2005 ; - M. Guy,

Compte-rendu de visite à Montredon-des-Corbières, 04.04.2003, Arch ; S.R.A.) : cette route est « caladée » de dalles plates dans la descente vers Névian du *Col de la Blanquière* (M. Bourzeix, Un dallage mis au jour sur le tracé de la Voie d'Aquitaine, dans *L'indépendant*, du 1.03.2006) ; cet aménagement est probablement médiéval.

Ces variantes, tout comme le détour par Ornaisons de la branche méridionale, alors que le plus court chemin est celui de l'actuelle R.N. 113 par Villedaigne vers Lézignan, s'expliquent sans doute par les crues catastrophiques de l'*Orbieu* dont on essayait d'éviter la violence en s'éloignant de son confluent avec l'*Aude*. Mais, si l'on comprend le phénomène parce que la même instabilité a prévalu au XVIII^e siècle, on ne sait pas dater ces variantes, car les sites jalonnant l'une comme l'autre vont du II^e siècle av. J.-C. à la fin de l'époque romaine et au-delà. En vérité, il s'agit d'un manque d'étude du terrain comme le montrent les inventaires de Marcorignan (2 sites), et de Moussan (25 sites), des

Chemin des Corbières	X	Y	X	Y	UTM, WGS84
	de		à		
	500484	4781517			Place Bistan (forum)
	500403	4781350			Narbonne, 45 Rue Droite
I MP			499175	4780754	Rue des Corbières + Auguste Blanqui
	499175	4780754			
II MP			498026	4779838	Chemin du Pastouret, près Bagatelle
	498026	4779838			
III MP			496792	4779345	Fontaine de Saint Paul à 100m Ouest
			496018	4779046	ruisseau du Loup
IV MP			495768	4778554	50m Nord A61
	495768	4778554			
V MP			494497	4777866	Ruisseau du Veyret d'Aussières
					Chemin des Corbières, partie rectiligne
VI MP			493122	4777313	Aussières
	493122	4777313			Chemin des Corbières, partie rectiligne
			492086	4776906	Début limite de commune (Auris)
VII MP			491782	4776745	Le Devès
	491782	4776745			
			490807	4776370	SAINT JULIEN de SEPTIME
VIII MP			490456	4776183	Fin limite de commune (la Bitarelle)
	490456	4776183			route D613
IX MP			489154	4775550	200m N. Château St. Martin de Toques
	489154	4775550			route D613
			488418	4775167	La Chaussée
X MP			487758	4775083	Début limite de commune
			487159	4775011	Fin limite de commune (Saint Estève)
	487758	4775083			route D613
XI MP			486277	4774977	route D613
	486277	4774977			
			485786	4774935	D613, Pont sur l'Aussou
XII MP			484994	4774913	Saint Jean de la Gineste
	484994	4774913			
XIII MP			483646	4773813	
	483646	4773813			
XIV MP			482199	4773783	
	482199	4773783			
XV MP			480806	4773332	route D613
	480806	4773332			
XVI MP			479532	4772687	Point triple et début limite de commune
	479532	4772687			
XVII MP			478317	4771826	sur limite de commune
	478317	4771826			
			477987	4771724	Le Rabet; fin limite de commune
XVIII MP			476966	4771319	Pech des Fourches
	476966	4771319			
			475673	4770833	La Nielle;
XIX MP			475563	4770821	
	475563	4770821			
XX MP			474295	4770420	Le Clot
	474295	4770420			
XXI MP			472906	4770127	TOURNISSAN: le Château

Fig. 17 -
Tableau
concernant
le chemin ds
Corbières

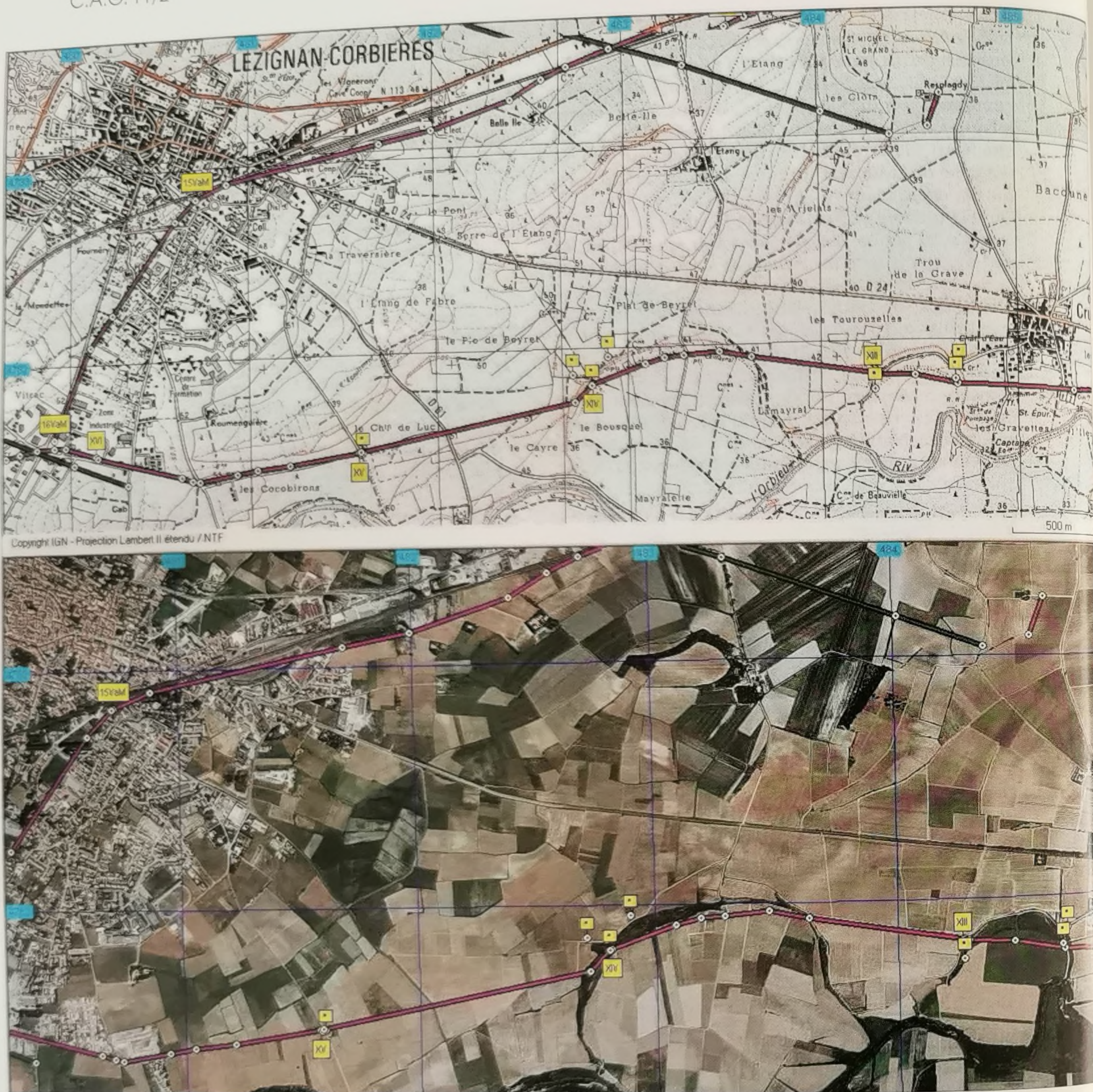


Fig. 16 - Entre Hosuerbas et le village de Cruscades, la voie d'Aquitaine partiellement détruite par les méandres de l'Orbieu (trois anomalies de limites de communes sont espacées d'un mille romain et sont mesurées pour les bornes XIII, XIV, XV, depuis le milliaire de Tétricus).

communes limitrophes traversées par des routes de même importance (C.A.G. 11/1, p. 552-553).

3 - Les chemins des Corbières et les routes des mines

Le *chemin des Corbières* qui de Narbonne se dirige vers Tournissan et Lagrasse est indiqué sans précision par A. Grenier (1959, p. 183) citant E. Griffe (1938, p. 373) qui avait bien déterminé le tracé par Saint-Julien de Septime, puis l'a confondu avec un chemin qui serait parti de Lézignan vers le sud jusqu'en Conflent. La grande densité de sites miniers dans le massif ancien de Mouthoumet (G. Rancoule, Y. Solier, 1977, cartes p 25 et 27) justifie une voie importante par la vallée de l'Orbieu pour

72

drainer ces minerais vers les industries et le port de Narbonne, voie bien indiquée dans la topographie par le *chemin des Corbières* dans la plaine d'Aussières au sud-ouest de Narbonne jusqu'à Saint-Julien de Septime.

En consultant les cartes au 1/25 000, on remarque que ce tracé sert de limites aux communes sur des sections de plusieurs kilomètres et surtout que trois « points » de ces limites sont espacés d'un nombre entier de milles romains (exactement 2 et 6). Comme Saint-Julien donne une position approximative pour le VII^e mille, on peut tenter une reconstitution en affectant ces trois points aux VIII^e, X^e et XVI^e milles depuis Narbonne.

Le tableau (fig. 17, p. 71) *chemin des Corbières* en

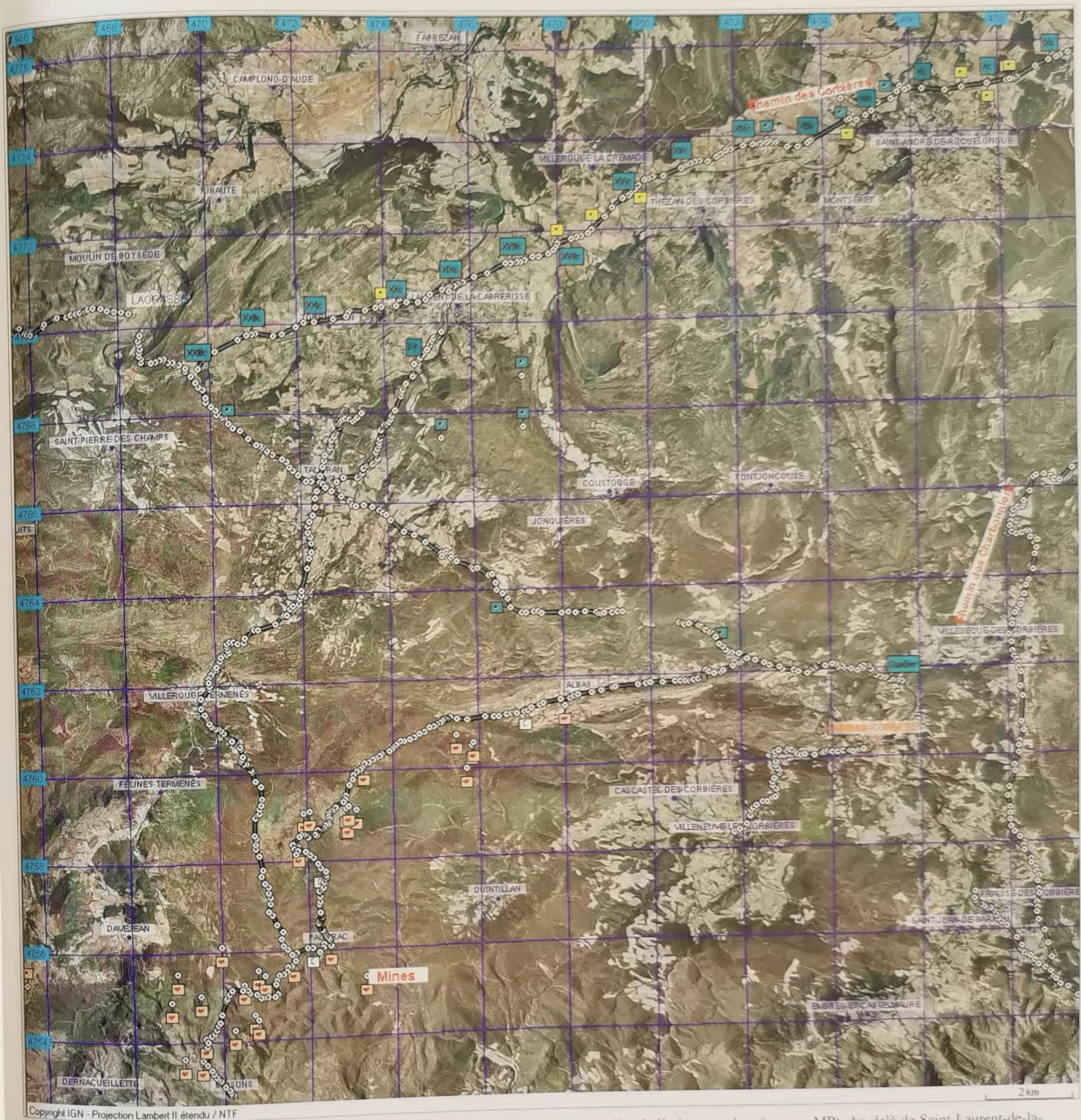


Fig. 18 - Les Corbières orientales et la *voie des Corbières* depuis Narbonne (avec ses anomalies de limites « cadencées » en MP). Au-delà de Saint-Laurent-de-la-Cabrerisse, il existe deux branches dont une conduit aux mines (pavés rouges dans un rectangle jaune). Le *chemin des Charbonniers* permet un autre accès à ces mines.

donne un résumé effectué sur les photos aériennes et la carte I.G.N. grâce à l'excellent logiciel de tracé de randonnées de Bayo, *Photoexplorateur*. Comme la précision de ce logiciel est de l'ordre de quelques mètres et que l'on peut décomposer les courbes de la route par un assez grand nombre de points, on n'est pas étonné de voir tomber le « zéro » des milles au n° 56 rue Droite, à 180 m au sud de la place Bistan, soit une erreur d'à peine 2 % pour les huit milles. Le tableau donne les coordonnées UTM pour le GPS des positions reconstituées des milliars (en gras les 8, 10 et 16) et des points intéressants de la

route pour faciliter la reconnaissance pédestre. Au-delà du XXII^e mille, va-t-on vers le Val de Daigne ? H. Rouzaud (1915) mentionne, en 844, une *strata publica qui vadit Narbonam et usque fluvium Nigellam* qui serait la prolongation du *Chemin des Corbières* vers le Val de Daigne et Carcassonne, la Nielle étant recoupée à Saint-Laurent-de-La-Cabrerisse. La carte (fig. 18) de l'ensemble des Corbières orientales et du pays minier au sud du *Chemin des Corbières*, jusqu'à Maisons, montre que l'accès principal se fait par une route qui part de Saint-Laurent de la Cabrerisse vers Talairan, non par la vallée du

Remouly mais par un chemin de crête plus direct, continuant vers Villerouge-Termenès puis Palairac, toujours par les hauteurs. Mais maintenant on ne trouve plus de coïncidences sur des points singuliers de limites de communes quoique *Peyre Ficade* ou la *Croix de Pierre* indiquent la présence de repères sur ces routes.

À Talairan, cette route des mines recoupe un itinéraire très ancien mentionné sur le cartulaire de Fontjoncouse en 793 et 834 (M. Guy, 1985b) qui viendrait de Carcassonne par Peyremale (*Fajac-en-Val*) et le *Val de Daigne* pour aller à un gué de la *Berre* au nord de Durban. De là, il rattrape la route des Corbières-Maritimes, le *Chemin des Charbonniers* qui diverge de la voie Domitienne, un peu au sud de *Prat de Cest*, vers la vallée de la *Berre* qu'il franchit à *Gléon* pour monter vers le plateau de Villesèque-des-Corbières, puis vers Fraïsse-des-Corbières et Feuilla.

Mais, alors, on voit sur les cartes au 1/25 000^e qu'un bon trajet des mines du nord de la *Haute Corbière* (*Roc des Quiès - Pech de Guilloumet*) vers Narbonne existe par Albas, le ruisseau du *Prat* et le *Roc de Carla* où il rejoint la route précédente vers le *Chemin des Charbonniers*.

Malgré les indices de quelques toponymes (*le Col de la Croix de Pierre, la Boulière...*), on n'a pas trouvé de coïncidences de distances révélant un bornage de ces itinéraires.

Une étude détaillée montrerait, sans doute, un réseau dense comme le suggèrent des trouvailles fortuites, par exemple la découverte par Philippe Térés d'un ancien chemin de Villeneuve des Corbières à Durban à la suite des inondations de 1999. Ce chercheur signale aussi une voie à ornières sur le plateau de La Garrigue à l'est de Tuchan, du *Col de Nouvelles* à Vingrau (66) (Ph. Térés, *Rapports* au S.R.A.) ; mais les Corbières sont peu accessibles et n'ont pas été explorées en détail.

4 - Les routes transversales du Minervoï : *L'Estrade*, le *Camí Roumiou*, le *Carrétal*

Ces « voies » ont été décrites par divers auteurs dont la bibliographie est donnée par M. Gayraud (1981, p. 521), mais l'analyse la plus complète du *Camí roumiou* est faite par E. Griffe (1974, p. 34) avec des détails justificatifs dans son travail de 1941 (E. Griffe 1941, p. 229), mais avec une cartographie qui ne rend pas compte de la diversité des tracés, ni des fonctions de ce chemin et de celui de *L'Estrade*, qui lui est quasi parallèle, mais quelques kilomètres plus au nord. Auparavant, J. Laurent-Mathieu (1930) avait donné des descriptions apparemment détaillées mais confuses de 7 routes du Minervoï dont on peut tirer quelques indications avec une carte ; mais cette expérience montre que ces « voies » sont des enchaînements fantaisistes de chemins, probablement anciens qui ne suivent pas d'itinéraires cohérents ; ils ne suggèrent pas de routes directes. D'autres chemins dont les caractéristiques sont celles de voies romaines comme le *Chemin du Sel* ou le *Carretal* font partie du même réseau.

Voici donc une description de ces routes, d'après la bibliographie et une cartographie assez précise qui pourra permettre une reprise de leur étude avec des fouilles !

Au nord, le *chemin de l'Estrade* est décrit par les

auteurs comme venant de Béziers par *Quarante* et *Bize* ; il irait rejoindre le *Chemin Romieu* à Mascabardès après Carcassonne (E. Griffe, 1974 ; - M. Gayraud, 1981). Cependant on ne voit, ni sur les cartes, ni sur les photos aériennes, de liaison simple entre Béziers et *Quarante* (sauf le *Chemin Romieu*), pas plus que, vers l'ouest, de *Quarante* en direction de *Bize*. Lorsque cette partie orientale du *chemin de l'Estrade* entre dans le département de l'Aude (au nord-ouest de Pépieux, après avoir longé Siran et *La Livinière*), la morphologie de ces chemins change complètement : ce sont d'assez longues lignes droites que la carte au 1/25 000 désigne souvent comme « voie romaine secondaire », avec plusieurs fois le toponyme *l'Estrade* ou *chemin de l'Estrade*. On ne trouve plus, sur ces cartes, ce toponyme à l'est d'Azille ; celui qui est localisé sur la commune de Siran est placé loin, au sud du tracé traditionnel (de la R.D. 168) sur la R.D. 52 qui vient de Pépieux vers l'ouest. De plus ce chemin « vers Béziers » relie des villages (actuels) alors que le tracé occidental s'en tient écarté car ces villages ne devaient pas exister dans l'Antiquité.

Donc, une hypothèse raisonnable serait de considérer que la partie orientale de l'itinéraire appelé *Chemin de l'Estrade* est une création médiévale (sans doute un chemin de pèlerins, car jalonné de nombreux sites religieux et d'une *Font Romeu* entre Siran et Cesseroas), alors que la partie occidentale serait le vestige d'une voie romaine.

Sur la carte de M. Gayraud (1981, p. 511), on remarque une « route longitudinale nord-sud » (M. Gayraud, 1981, p. 521) qui va d'Homps à Siran ; on peut la suivre en détail sur la carte au 1/25 000, car elle a un caractère de rectilinéarité et deux toponymes intéressants (*le carrétal* et le *Chemin du Sel*) ; on constate alors qu'elle est dans le prolongement vers l'est de la partie rectiligne du *chemin de l'Estrade*, au moins autant que le chemin qui, par Siran, va vers Cesseroas et Aigne. (fig. 19, p. 76).

Toutefois, les toponymes et les traces repérées sur les photos aériennes montrent deux tracés possibles : l'un par Pépieux, *l'Estrade*, le *chemin de Narbonne*, l'autre, 1 km au sud, par *l'Estrade* et *Peyre Plantade*. Sur le chemin du nord, deux angles de limites de commune sont espacés d'un mille romain ; si l'on décompte de cet endroit, mille par mille, jusqu'à Narbonne par le chemin reconstituable du sud d'Argens, par Roubia, ces points correspondraient aux XXIII et XXIV^e milles. Le chemin situé au sud montre une même série de coïncidences que j'ai indiquées par « 0 », « 2 », « 3 », « 4 », « 6 » suivant le nombre de milles ; il se poursuit vers l'ouest par plusieurs coïncidences plus approximatives. Cependant cette séquence est décalée de plusieurs centaines de mètres de la série précédente vers le sud-est sur le *Carrétal* : la reconstitution reste à faire.

La continuation vers l'ouest du *chemin de l'Estrade* est facile à suivre sur les cartes au 1/25 000 et sur les photos aériennes, sauf au passage de certaines vallées (qui en font généralement perdre le tracé). Le toponyme *l'Estrade* revient assez souvent, par exemple au *Moulin de Pautard* sur l'*Argent double*. Près de Villegly, au gué sur la *Ceize* se détache un premier chemin vers les mines (fig. 20, p. 76) et, 1 km après, le prolongement, en ligne droite, de ce chemin aboutirait vers Vic et la route des mines de la

Montagne Noire. Cependant ce *chemin de l'Estrade* se poursuit aussi vers Ventenac-Cabardès, avec ici encore la coïncidence de deux angles formant limite communale sur exactement 2 milles romains. Ce chemin rejoindrait la voie d'Aquitaine au nord de Villesèquelande, mais la liaison disparaît dans la vallée du *Fresquel*.

Il semblerait donc que la zone centrale du *chemin de l'Estrade* soit une partie de voie allant de Narbonne aux mines de la Montagne Noire par Vic, probablement bornée (comme en témoignent les coïncidences des anomalies des limites communales avec la mesure du mille romain). La suite vers l'ouest, de Vic vers Villesèquelande, pourrait aussi être une voie antique bornée ; par contre, à l'est de Pépieux, le chemin change assez de caractère pour justifier son attribution à un itinéraire médiéval.

Le *cami roumiou* ou *chemin roumiou* est quasiment parallèle au précédent, quelques kilomètres au sud, comme le montrent bien la reconstitution détaillée d'E. Griffe (1938, 1974) reprise sur la carte des voies de M. Gayraud (1981). Ce tracé est bien établi avec aussi des problèmes de liaison entre les branches, au passage de cours d'eau comme la *Cesse* à Cabezac, même si le *Pont des Tours* sur l'*Argent double*, ou le *Pont Roumiou* sur le *Clamoux* ont été bien repérés.

Même si un assez grand nombre de « points singuliers » (de limites de communes) existent sur son tracé, on ne trouve entre eux aucun rapport de distance, multiple du mille romain, ce qui voudrait dire que ce chemin n'a pas été borné. D'autre part, il ne joint pas de lieux « signifiants » : à l'ouest, il passe quelques kilomètres au nord de Carcassonne (pour rejoindre peut-être la voie d'Aquitaine à Herminis, quoique la fin de ce trajet ne soit pas claire). À l'est, une « branche » relie Capestang à Béziers, mais son prolongement, en droite ligne, depuis Capestang est très évident vers Maraussan et l'*Orb* à Tabarka. Alors quelle explication donner pour une voie qui ne va « nulle part » ? S'agit-il d'un ancien *limes* ayant protégé la plaine à l'époque césarienne, transformé en chemin rural puis en chemin de pèlerinage au Moyen Âge ?

5 - La route Carcassonne-Castres-Albi et les routes du pays minier de la Montagne Noire

Cette route n'est pas mentionnée dans la bibliographie, mais on repère (sur la carte au 25 000 et les photos aériennes) un chemin de crête ou de plateau qui joint Carcassonne à Labruguière (Tarn) et de là il va à Castres et à Albi. De Villegailhenc vers le nord, il est assez parallèle, 1 km à 2 km à l'ouest, à la R.D. 118 qui remplit la même fonction en faisant le détour par Mazamet. Sur la plus grande partie de son parcours, il sert de limite aux communes dont il traverse les territoires ; mais il se tient à l'écart des agglomérations villageoises (Aragon, Fraïsse, Villardonnell, Brousses, Cazelles, Cuxac, Caudebronde), ce qui lui donne un caractère d'ancienneté : il existait « avant la fondation des villages ». À partir des *Martys*, il se dirige droit vers le nord-ouest (vers Labruguière) par le *col de la Croix de Fer*, s'écartant ainsi de la R.D. 118 ; il sert, sur plusieurs longues sections, de limite départementale. On notera qu'il traverse le pays des *ferrières*, en particulier celles des *Martys*, mais aussi

celles d'un plateau au sud-est de Cuxac-Cabardès. Son arrivée vers Carcassonne est très confuse au sud de Villegailhenc : un pont ancien sur le *Fresquel* est dit *Pont Romain* ; il aligne un chemin vers le nord par l'*Espitalet*, mais on ne voit pas comment il peut rattraper la route qui vient du nord.

La carte (fig. 20, p. 77) montre l'ensemble de cette route sur fond de photos aériennes :

Entre *Pérayret* (Cuxac-Cabardès) sur cette route et Vic (qui est voisin au nord de Conques et du *Chemin de l'Estrade*), on observe un chemin qui a les mêmes caractéristiques, un chemin de crête qui sert souvent de limite de commune et qui crée un raccourci vers Narbonne (d'abord par l'*Estrade* puis par le carrefour de la R.D. 115 et de la R.D. 52, avec la voie de Pépieux vers Homps, Argens et Raissac. Si l'on regarde la carte dans son ensemble, on a l'impression que la route principale, autrement dit le tracé primitif, est celui du chemin de Narbonne aux mines (tant dans la zone de Salsigne que pour les *ferrières* des *Martys* ou de Cuxac-Cabardès). Ensuite la route de Carcassonne vers Castres réutilise la partie septentrionale de ce chemin.

6 - La route de la vallée de l'Aude vers la Cerdagne

Les routes au sud de Carcassonne ont été peu étudiées, sauf par P. Courrent et P. Hélène (1935, p. 100), puis par A. Grenier (1959, p. 134). Mais on a beaucoup de mal à suivre leurs indications peu précises ; certes, j'ai bien vu le *chemin de César* sur le *plateau de Brau* (pour A. Grenier) mais pas sa continuation vers Couiza ou Rennes-le-Château ni sa montée depuis Cournanel ; il s'agit probablement d'une draille qui, localement rectiligne, a été prise pour une voie antique.

Pour la haute vallée de l'Aude, l'abbé de Roquelaure (1879) décrit sommairement, comme voie romaine, un « *Cami llati* » qui entre en Capcir puis en Cerdagne (Voie Roedana) par le col d'Ares (voir aussi C.A.G. 66, 2006, p. 123). En Capcir, il est facile de le reconnaître, d'après plusieurs ponts anciens (entre *Formiguères* et le *col d'Ares*), mais son tracé est très incertain dans le pays de Sault, où l'on a tenté de le reconstituer à l'aide des seuls critères du paysage. Pour la partie centrale de la vallée, je me suis fait aider par Guy Rancoule qui les connaît bien.

Depuis Limoux, deux itinéraires se dirigent vers Carcassonne : (fig. 21, p. 80 : Limoux-Cavanac) l'un, rive gauche, en suivant le tracé de la R.D. 118, aboutit probablement à la voie d'Aquitaine dans la *Ville Basse* (mais la dernière partie est-elle antique ?) ; l'autre itinéraire, sur la rive droite, passe par Cavanac et le *faubourg de Charlemagne*, par des chemins qui servent souvent de limites de communes (dont le caractère ancien est donc plus assuré). Deux gués permettent de passer d'une rive à l'autre, à Cornèze et surtout à Pomas où existe un point de rupture de charge sur la rive droite, la rive gauche dépendant de La Lagaste. « On remarque que jusqu'à ce point depuis Carcassonne, les indices sont bien plus nombreux sur la rive droite, ensuite bien plus nombreux sur la rive gauche. » (selon G. Rancoule). Cela explique le tracé indiqué sur la fig. 23.

De La Lagaste vers Limoux, la voie suivait à peu près



Fig. 19 - Les chemins du Minervoïs entre l'Estrade (au nord) et le chemin Roumieu (au sud), avec la liaison vers Narbonne par l'Estrade (au sud) et le Carrétal-chemin du Sel ; les deux variantes par Pépieux ou par Peyre Plantade servent de limites de communes avec des anomalies cadencées en MP. C'est la route directe de Narbonne vers les mines de la Montagne Noire par Vic

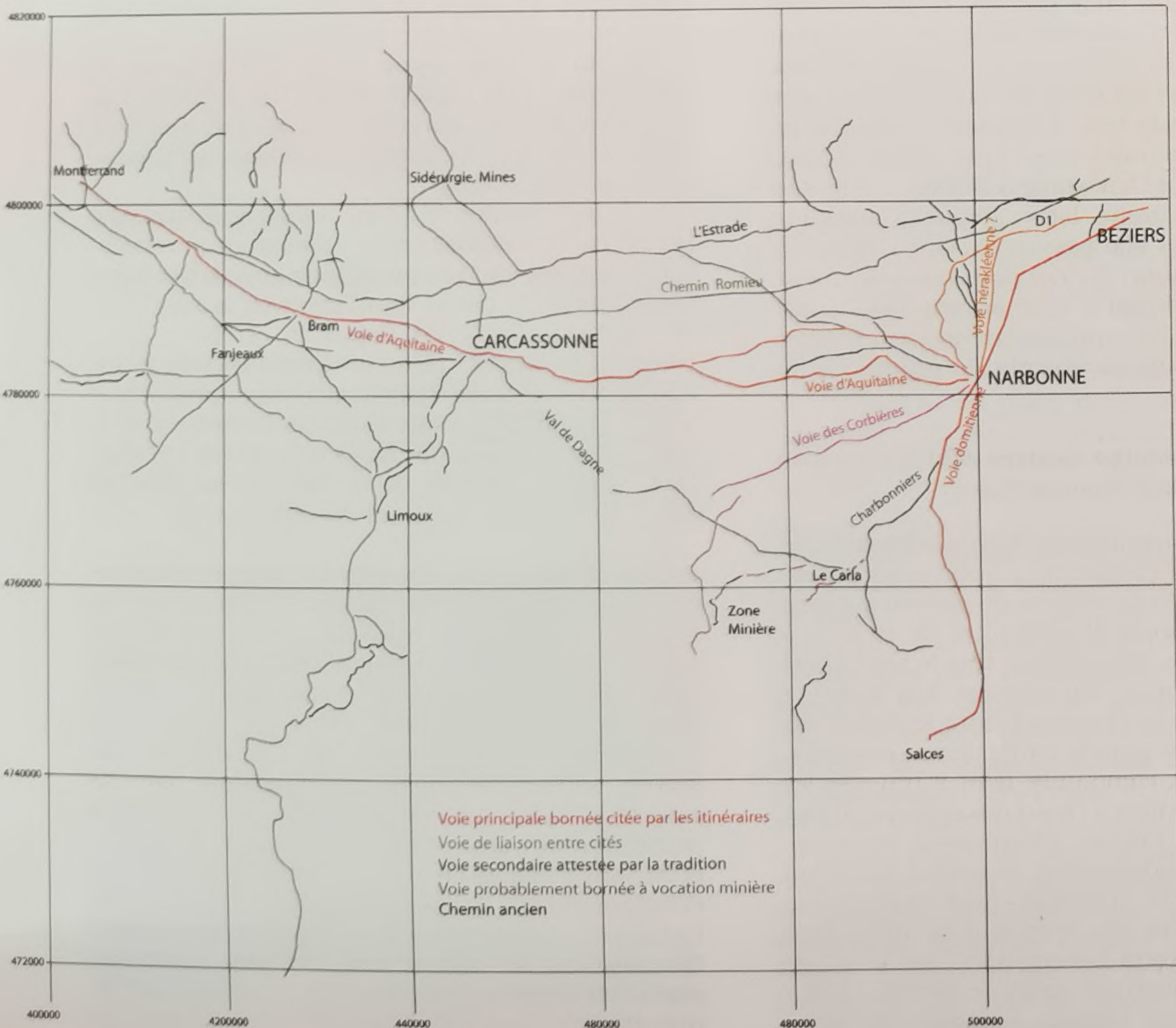


Fig. 23 - Cartes des routes de l'Aude

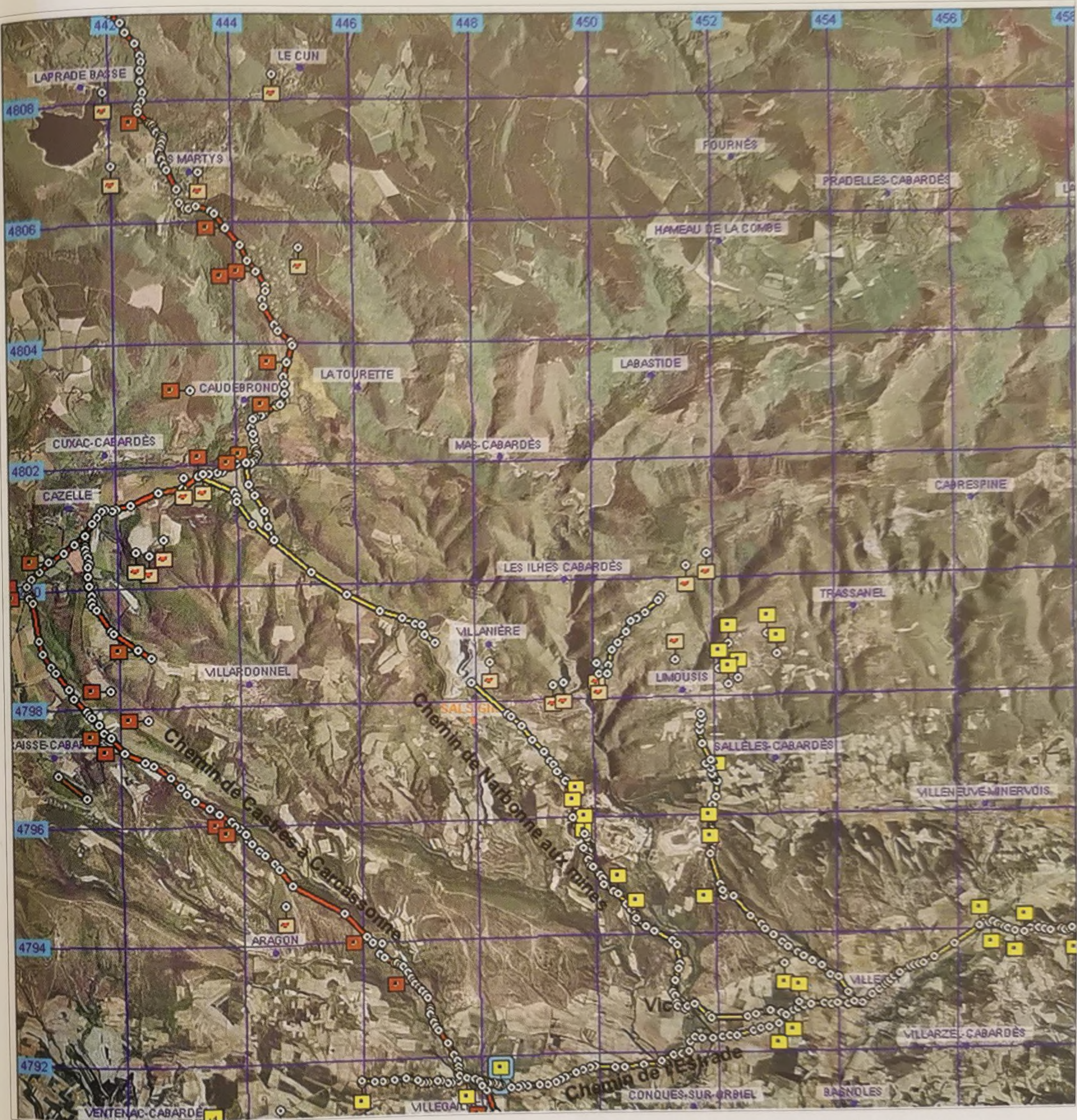


Fig. 20 - Les routes au nord de Carcassonne : le chemin de Narbonne aux mines de la Montagne Noire (par Vic) continue au-delà des Martys vers Castres et Albi. La route directe Carcassonne-Castres est un chemin de crête reliant Carcassonne au plateau de Cuxac-Cabardès.

la R.D. 118, bien visible sur les photos aériennes jusqu'à la basse vallée du *Sou*, où elle se perd sans doute sous les alluvions. Un autre chemin montait de La Lagaste vers les collines, toujours en limite de communes ; il redescendait au même point, au bas de la vallée, ce qui double la route du bord d'*Aude*, qui pouvait être plus inondable ; ce chemin renvoie aussi vers Villarzel et Montréal par une route de crête. Toujours du bas de la vallée du *Sou*, part une route qui, par le sud de Saint-Martin de Villereplan, puis par le nord de Routier, rejoint Brugairolles puis Fangeaux, un peu comme la R.D. 623.

Au sud de Limoux (fig. 22, p. 81 Limoux Quillan), une route (de direction est-ouest) part vers la vallée du *Cougaing*, puis vers Loupia et Villelongue-d'Aude ; selon G. Rancoule, elle se termine dans un « cul-de-sac (qui) peut s'expliquer par la présence sur cette commune d'un grand domaine, dès la fin de la République jusqu'au Bas-Empire » Vers le sud et la Cerdagne, le tracé des cinq premiers kilomètres de la route est assuré par les collines (Magrie, Roquetaillade, Conilhac, la Serpent) et non par la vallée de l'*Aude* et l'*Etroit d'Alet*, par un trajet difficile et plus long.

Après la Serpent, deux routes conduisent à Coudons (alt. 880 m) : l'une, plus courte, passe par la montagne (*Fa, le Pla de Bouichet, La Fage* près de Nébias) à une altitude entre 550 et 600 m ; l'autre, certes plus longue, longe la vallée de l'Aude (Antugnac, Esperaza, Campagne, Quillan) mais elle est en revanche à basse altitude (< 280 m), sauf à la sortie de Quillan, en direction du *Col du Portel*. De cette dernière route se détache, à Esperaza, celle qui va à Rennes-le-Château, en empruntant le ruisseau de *Couleurs* puis un vallon au pied du village.

Au-delà de Coudons, selon A. Roquelaure (1879), le *Camí Llatí* passerait par Belfort-sur-Rebenti, Rodome, Aunat, Fontanès-de-Sault ; de là, il rejoint la haute vallée de l'Aude vers Escouloubre et la route du Capcir (par Formiguères) vers la Cerdagne et Llívia.

Conclusion : grâce à l'emploi des nouveaux logiciels de cartographie, à partir des photographies aériennes, on a pu essayer de reconstituer (mais toujours très approximativement) les axes routiers signalés dans la documentation. Seule la voie Domitienne a bénéficié d'une synthèse : G. Castellvi et alii (dir.), 1997. Pour les grandes voies bornées, la localisation précise des emplacements de milliaires permet de vérifier la compatibilité des tracés avec les données des itinéraires et de localiser avec certitude les stations.

Un problème difficile est celui de l'origine du « comptage des milles ». Pour Narbonne, le décompte de la partie méridionale de la voie Domitienne (à partir du XX^e mille, placé au ruisseau de *Treilles*) et celui de la voie des Corbières (à partir de « coïncidences d'anomalies »), place l'origine sur le *forum* de Narbonne ou à proximité ; mais alors dans les itinéraires, la voie d'Aquitaine est « trop longue » d'un mille et la branche nord de la voie Domitienne qui la prolonge vers Béziers est « trop courte » d'un mille ; dès lors, il faudrait placer l'origine du « comptage » à la sortie nord de la ville. Est-ce une conséquence de la *Lex Julia Municipalis* ?

L'essai ci-dessus a aussi montré que seules les découvertes (au cours de travaux agricoles ou de fouilles) permettent de restituer le tracé de ces routes antiques, presque toujours localisées « à quelques mètres » du chemin qui conserve leur mémoire ; c'est aussi le seul moyen d'avoir des indices de datation ; dans ce contexte, seule la branche sud de la voie d'Aquitaine a bien été étudiée, grâce au travail de Régis Aymé ; tout reste à faire ailleurs.

Certes, si l'on examine la carte (**fig. 23**, p. 76), on constate qu'il existe, à partir de Narbonne, une « étoile » de voies (coloriées à dominante rouge) bornées en direction des mines et du couloir aquitain : leur fonction industrielle et commerciale est évidente. Mais il existe aussi un autre réseau (en vert) ne convergeant pas vers Narbonne : il relie « l'intérieur » à la côte (peut-être en direction d'Agde vers l'est ou de la côte catalane vers le sud ?). Ce réseau, bien utilisé au Moyen Âge, pourrait être une survivance de celui de la Protohistoire resté en usage à côté des itinéraires mis en place par l'état romain.

Au total, on n'a donc pu présenter qu'un état de la recherche, étant donné le tracé de tant de chemins « réputés antiques » (cf. **fig. 23, 25** tracés noirs) « qui ne vont nulle part » et leur absence dans le sud du département.

2^e partie : Voies antiques et anciens chemins de l'Ouest audois

Michel Passelac

Les recherches récentes sur les voies de communication se sont appuyées d'une part sur les méthodes de la photo-interprétation et la prospection aérienne, d'autre part sur des travaux de terrain, particulièrement nombreux ici : prospections au sol, suivi de terrassements, fouilles préventives. Dans le premier domaine, la zone couverte par la carte au 1/50 000 de Castelnaudary a bénéficié de la thèse de M. Darbandi (M. Darbandi, 1979). Ce travail a proposé un classement chronologique de chemins en quantifiant leurs relations de dépendance avec les paysages environnants. Même si certaines conclusions soulèvent des discussions, cette tentative reste une référence pour l'étude des voies de communication du Lauragais audois. En même temps ont débuté des prospections aériennes à basse altitude sous forme de campagnes renouvelées pendant plus de dix ans.

Le réseau routier de l'ouest du département est dominé par le grand axe transversal que constitue la voie d'Aquitaine. La synthèse produite par M. Labrousse a mis à jour les données concernant la quasi-totalité de son tracé (M. Labrousse, 1968). Depuis, notre connaissance s'est surtout enrichie sur l'aspect de cette voie, les agglomérations traversées, les stations, et sur les autres éléments du réseau, doublant cette artère ou assurant les relations nord-sud.

La voie d'Aquitaine a été particulièrement survolée, notamment là où se posaient des problèmes de tracé (M. Passelac, 1980). Ces prospections ont permis de le reconstituer dans sa totalité, hors zones urbanisées, de Villefranche-de-Lauragais à Carcassonne et d'en proposer une chronologie haute (M. Passelac, 1981 [1983], p. 45 et fig. 3 et 2003).

La prospection au sol et la surveillance de nombreux chantiers ont donné corps et vie à cet axe en localisant de nombreux sites établis immédiatement en bordure de voie pour le service des voyageurs. La plupart ne sont pas connus des itinéraires antiques et leur découverte témoigne de l'attractivité de la route. On doit aussi aux recherches de terrain la mise en évidence du tracé principal, comme à Carcassonne ; la connaissance de la structure de l'ouvrage et de l'aspect des surfaces de circulation. Les fouilles et les prospections ont aussi révélé des voies secondaires jusque-là insoupçonnées et permis d'en connaître l'aspect. Elles ont fourni nombre d'indices, ainsi la présence de tombes, validant certains tracés restés jusque-là hypothétiques.

En dernier lieu, l'examen des plans cadastraux et la prise en compte des sources d'archives, malheureusement trop ponctuels, ont cependant porté quelques fruits : la localisation de toponymes évoquant des bornes milliaires, en particulier, est venue conforter vigoureusement les hypothèses de localisation fondées sur des critères purement métrologiques.

1- La voie d'Aquitaine

De *Carcaso* à *Elusio* le tracé de la voie d'Aquitaine ne pose globalement pas de problème. Les données

Fig. 24 - La voie d'Aquitaine entre *Elusio* et *Carcaso* d'après le *Pro Fonteio*, la Table de Peutinger et l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem. En italique, les mentions de l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem. Limite des cités de Carcassonne et de Toulouse au Haut-Empire

cumulées de la Table de Peutinger et de l'Itinéraire de Bordeaux à Jérusalem précisent par quelles stations et agglomérations passe l'axe : *Ad Cedros (mutatio)* à 8 milles de *Carcaso*, *Eburomagus (vicus)* à 6 milles de *Cedros*, *Sostomagus (mutatio)* 10 milles plus loin, *Fines*, *Elusio (mansio)* à 8 milles de *Sostomagus* (fig. 24). L'archéologie a permis de localiser sur le terrain tous ces sites

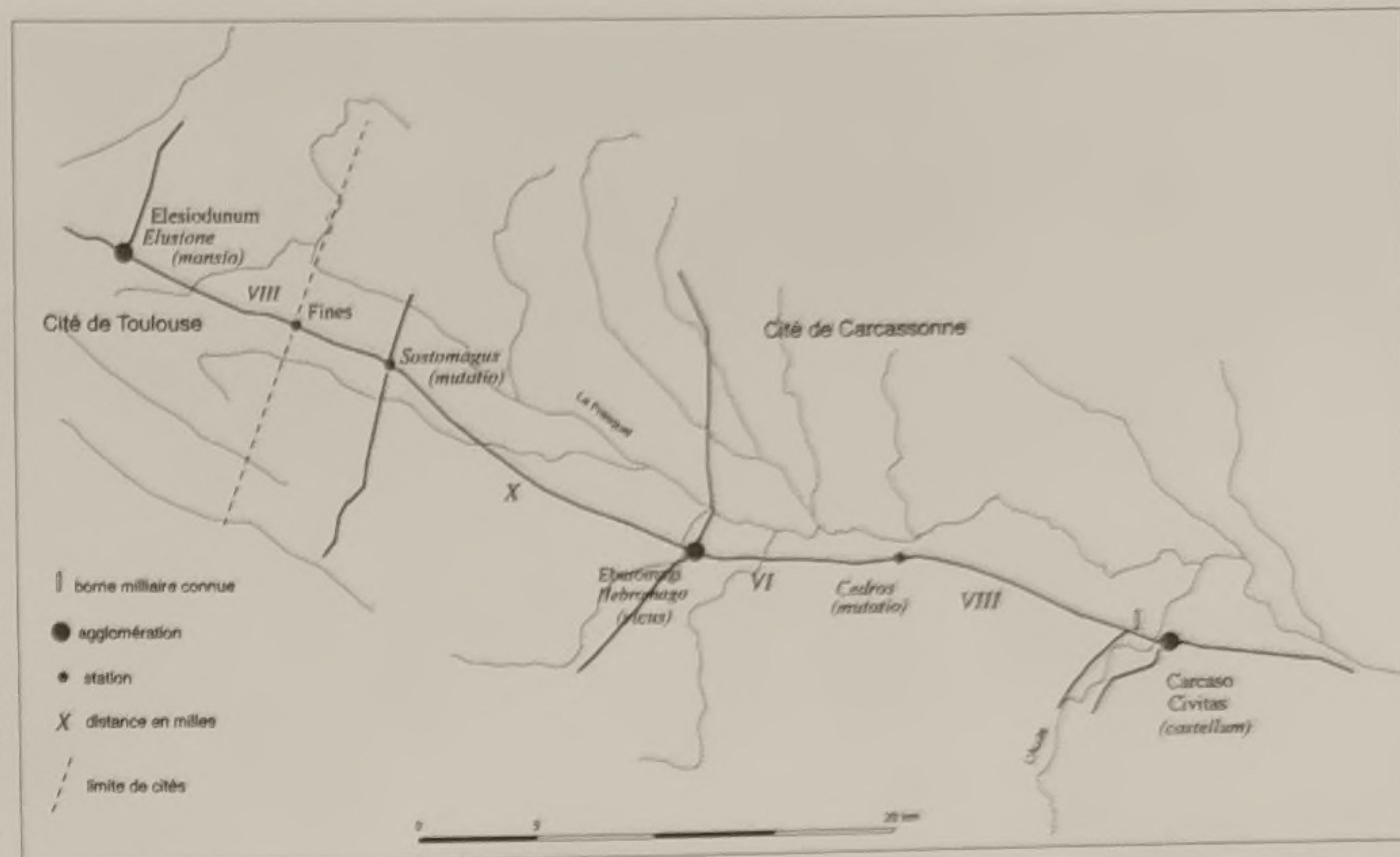
à l'exception du relais de *Sostomagus* qui ne devait pas être très éloigné de l'*oppidum* protohistorique lui ayant donné son nom. Presque partout, la voie antique est située sous le bitume des routes actuelles (le C.D. 33 de Carcassonne à la limite est de la commune de Castelnaudary, la R.N. 113 de Castelnaudary à Montferrand). Ainsi le réseau routier actuel témoigne-t-il d'une remarquable pérennité en ce qui concerne cet axe majeur, ainsi que, nous le verrons, pour bien d'autres chemins essentiels de cette zone.

À Carcassonne

Le report sur les plans cadastraux des vestiges reconnus dans le chantier de l'Hôtel Espace-Cité en 1991 (M. Passelac, Vaquer, *Rapport*, 1991) montre que la voie de l'époque impériale contournait la cité par le nord, selon une direction est-ouest. La voie semble avoir emprunté, à l'est, un tracé correspondant à l'actuelle *avenue Jean Moulin*. Son orientation vers l'ouest ne semble pas privilégier l'hypothèse d'un tracé qui emprunterait la *rue Trivalle* pour traverser l'Aude à l'emplacement du *Pont Vieux*. L'axe semble plutôt se diriger vers le pied du talus de la Cité. Ainsi serait plutôt validé le tracé faisant passer la voie antique par la *rue Gustave Nadaud* et la *rue de la Gaffe*, et situant le franchissement de l'Aude vers le *Moulin du Roi*. Dans ce secteur, des affleurements rocheux ont pu servir de base aux piles d'un pont dont on est en droit d'imaginer l'existence sur une voie d'une telle importance. L'Aude n'est pas ici un fleuve très important. Il connaît de forts étiages l'été. Mais au printemps, il peut présenter un débit torrentueux, des sautes d'humeur compromettant le passage à gué. Dans le lit actuel de l'Aude, on n'observe aucune trace de pile ancienne. Mais dans l'Antiquité, l'Aude pouvait couler plus près de la Cité dans des secteurs aujourd'hui atterris et où aucune observation n'est possible.

De Carcaso à Sostomagus

Au-delà du passage de l'Aude, vers l'ouest, on a observé que le quartier des *Capucins* présentait une organisation isocline vers N 21°E (M. Passelac, 1986b, p. 17 et fig. 8). On pourrait y voir un indice du passage de la voie, qui, isocline à cette organisation parcellaire d'origine narbonnaise, aurait structuré



cette zone. C'est dans ces parages, peu en avant de la caserne d'Iéna, que devait se trouver à l'origine le milliaire dédié à Numérien, déplacé et retrouvé près d'Alairac, alors que l'origine du comptage des distances peut être situé immédiatement au nord de la cité, à peu près dans l'axe du *cardo* du cadastre de Carcassonne. La voie se dirige ensuite vers *Herminis* où une station occupée dès le I^{er} siècle av. J.-C. est placée en bordure immédiate de la route. Jusqu'à la *Croix du Léopard* (Caux-et-Sauzens) qui garde le souvenir du VI^e mille, la voie court parallèle à la bordure d'une terrasse. Elle descend ensuite vers la vallée du *Fresquel*. À Villesèquelande, elle change de direction pour éviter les zones basses et inondables. À ce léger coude, elle reçoit la voie du Minervois venant de Ventenac-Cabardès. Une station que l'on peut identifier à *Cedros* (Sainte-Eulalie) est en bordure sud de la voie, peu avant le IX^e mille, situé au lieu bien nommé *la Pierre Blanche*. 3 km plus à l'ouest, à *Peyre Rousse* (Alzonne) était situé le XI^e mille. Son emplacement est marqué par quelques vestiges. La voie se dirige ensuite vers Bram où était localisé le XIV^e mille, à l'intérieur du *vicus*, peu après son l'entrée est. À la sortie de Bram, la voie est à nouveau intégrée au cadastre à N 21°E jusqu'au changement de direction de l'*Hazard* où elle revient dans une orientation à N 25°E, comme précédemment dans la traversée du *vicus*.

Au franchissement du ruisseau de *Mézeran* (Pexiora), soit au XVIII^e mille se trouvait une station qui s'étend de part et d'autre de la route sur environ 2 ha. Le tracé de plaine se poursuit par de longs segments de droites. À l'ouest de Pexiora, peu avant le XX^e mille était encore une petite station du Haut Empire, de part et d'autre de la voie, *Saint-Jean-La Rivière*, avec son cimetière à incinérations bordant la route au sud. A partir de Pexiora, la voie entre dans le système orienté à N 32° E et, au delà de *Beaujour*, se prolonge en direction du Tréboul. Son tracé a été reconnu sur les photographies aériennes verticales, confirmé par les prospections à basse altitude qui ont livré sa trace jusque près de l'entrée de Castelnaudary, apparaissant localement sous forme de deux traces claires parallèles comme on l'observe souvent dans le monde romain. La prospection au sol, l'observation de couches de sables, graviers et de blocs à l'occasion de travaux au nord du *Murier* (Mireval-Lauragais) montrent une



Fig. 21 - Les routes de la vallée de l'Aude (entre Carcassonne et Limoux). Les gués (de *Cornèze* et de *Pomas*) font communiquer les deux rives ; (points noirs dans un rectangle = anomalies de limites communales). À l'ouest de La Lagaste, une très ancienne route sert de limite et se divise en deux branches : une vers le nord (Montreal et Bram), l'autre vers le sud (par Limoux et la haute vallée de l'Aude).

Fig. 22 (p. 81) - Les routes de la moyenne vallée de l'Aude (vers le Capcir et la Cerdagne) : itinéraire plus court par la montagne et itinéraire par la vallée.



coïncidence parfaite des vestiges avec ces traces. La voie traverse le *Tréboul*, le longe pour passer sous la *Terrade* (Castelnaudary), passe au sud de l'ancienne église de Saint-Bénazet de *petra alba* ou de *peyre albe* qui garde le souvenir de la XXIII^e borne. Peu avant Castelnaudary, le tracé rejoint la D. 33. La construction, très proche du ruisseau du *Tréboul*, n'a été possible que grâce à d'importants travaux de drainage et à une canalisation du ruisseau sur une courte distance le long de l'ouvrage. Le manque d'entretien du réseau de drainage à la fin de l'époque romaine a certainement repoussé ce tracé plus au nord, où s'est pérennisée la D. 33. À l'ouest de la *Terrade*, deux établissements gallo-romains, probables auberges, sont alignés sur la voie, construits immédiatement en bordure de la route (M. Passelac, 1998b, Arch. S.R.A.). Le XXV^e mille était situé au sud de l'*oppidum* de *Sostomagus*. Sur ce tracé Carcassonne-Castelnaudary, la localisation des bornes milliaires est aisée : la métrique de la route est scandée par des points remarquables régulièrement espacés. Sur les 25 bornes que compte ce tronçon, 15 correspondent à des anomalies de diverses natures pérennisant le souvenir de la borne : 4 limites de communes, 7 carrefours de chemins, 3 lieux-dits évoquant la pierre et sa couleur. Par ailleurs, deux stations, peut-être trois, si le relais *Sostomagus* a été établi près de l'ancien *oppidum*, sont situées à l'emplacement de milliaires. Sur un total de 36,75 km, la moyenne de la longueur du mille s'établit à 1470 m. De Bram à Castelnaudary l'intégration de segments de la voie aux principaux systèmes parcellaires organisés de la région 21°, 25° et 32° est très remarquable et suggère une mise en place concomitante de la route et de ces systèmes organisés.

De *Sostomagus* à *Elusio*

Sostomagus marque un important changement d'assiette de la voie. Il ne s'agit plus désormais d'une voie de plaine, aux très longs segments rectilignes, mais d'une voie de crête s'adaptant par de nombreux changements de direction à la topographie. L'assiette reprend ici un tracé protohistorique. *Fines*, station créée à la limite de la cité était précisément au XXVII^e mille à partir de Carcassonne, aujourd'hui au *Moulin des Capitouls* (M. Passelac 2002b). Au-delà de *Fines*, la métrique signalée par les limites territoriales et les chemins anciens indiquent un bornage décalé par rapport au précédent, dont le point de départ serait Toulouse. Deux petites stations jalonnent la voie, l'une à l'ouest des *Pesquiers*, commune de Ricaud, l'autre à l'ouest d'*En Calvet* (Mas-Saintes-Puelles), mais elles ne coïncident pas avec l'emplacement théorique des bornes. Une meilleure correspondance est observée pour le site reconnu à l'entrée de Labastide-d'Anjou, au lieu-dit *Saint-Jammes*. Tout au long de cette section, le tracé est indiscutable, en raison de ses rapports d'antériorité avec le réseau des chemins, de son utilisation dans le découpage territorial, de son jalonnement par des stations antiques. La meilleure image de cette pérennité de l'axe est fournie par l'observation aérienne de trois bâtiments de la mansion d'*Elusio* (Montferrand), entrepôts et auberges disposés perpendiculairement à la voie, immédiatement en bordure de celle-ci. Lors de la surveillance des travaux en bordure de

la R.N. 113, on a pu relever en outre les vestiges de portiques bordant la voie, matérialisés par de nombreux dés de pierre reposant sur des fondations et régulièrement espacés, correspondant à des portiques en bordure de l'axe (M. Passelac, 2002b, p. 158).

La structure de la voie

La structure de la voie a été relevée en plusieurs points : à Carcassonne même, au pied de la Cité et dans le *vicus* de *Bram*. Ailleurs, les prospections en surface et la surveillance de travaux ont apporté quelques informations plus partielles. À Carcassonne, au franchissement d'un thalweg qui se dirige de la Cité vers le nord (Hôtel Espace-Cité), la voie est bien construite sur un puissant hérisson de gros moellons retenus par une bordure de blocs, type de construction caractéristique des grandes voies antiques (P. Sillières, 1990 ; - I. Moreno Gallo, 2004, p. 118-141). Au-dessus, les surfaces de circulation montrent une superposition de recharges de sables et de graviers. La voie, large de 8,80 m, est bordée de deux fossés finalement comblés par l'accumulation des recharges.

Dans le *vicus* de *Bram*, on a surtout mis au jour le bas-côté sud de la voie, au point 133 et dans la Maison de l'Archéologie (M. Passelac, 1998 et 2004 ; - Y. Henry, D.F.S., 2005, Arch. S.R.A.). La voie elle-même a été vue au point 144 et en plusieurs autres points de l'agglomération. Deux chantiers de fouille, presque face à face ont montré que dans la traversée du *vicus* la voie formait, avec ses deux bas-côtés de plus de 11 m, une large avenue d'environ 30 m de largeur. Ici, l'ouvrage bénéficie de la solidité et du caractère drainant de la terrasse de graviers. Les premières surfaces de circulation utilisent cet empierrement naturel au-dessus duquel se lisent les apports de limons et les recharges de graviers, parfois de scories, de fragments d'amphores et de *tegulae* témoignant de l'entretien de l'ouvrage. Sur un seul point, un hérisson de moellons a été relevé. Il s'agit d'un aménagement ponctuel dont la cause nous échappe. La voie était séparée du bas-côté sud par un modeste fossé, un moment transformé en une sorte de trottoir. À l'ouest de *Bram*, la voie est en *agger*, ce qui suppose une solide fondation. Il est probable que dans la dépression humide à l'est de *Pexiora*, son assiette a été aussi fortement renforcée. Près du *Tréboul*, à l'entrée dans l'actuelle commune de Castelnaudary, les traces de matériaux révélées par les photographies aériennes proviennent également d'un *agger* nivelé par les travaux agricoles.

2- Les voies et chemins parallèles à la voie d'Aquitaine

- La voie du piémont des collines de la Piège : Elle se nomme au Moyen Âge chemin de l'*Estrade*, et *Tolosanella*, ce qui montre sa destination et son caractère secondaire à cette époque. On la suit aisément des environs de Montréal jusqu'à Montferrand. Elle passe dans la plaine au nord de Villasavary, rejoint le piémont vers *Besplas* et de là longe les collines jusqu'à Labastide-d'Anjou. Il est remarquable qu'elle ne dessert directement aucun village médiéval à l'exception de Mas-Saintes-Puelles. Malgré l'absence de données précises sur sa construction et sa datation, on peut retenir la position de sépultures gallo-romaines (incinérations

du I^{er} siècle et inhumation du Bas-Empire) de la villa de Mireval-Lauragais comme indice fort de son utilisation à la période gallo-romaine. Il est probable que ce tracé, dans son ensemble, existe dès la Protohistoire, période à laquelle il est jalonné par de très nombreux sites. Toutefois, aucune relation précise n'a été établie entre l'un de ces sites et le chemin lui-même.

- Le chemin de crêtes ou *Camín Francès* :

Il relie Villepinte à Castelnaudary en suivant la crête de l'interfluve *Fresquel-Tréboul*, par Lasbordes et Saint-Martin-Lalande. Sa position topographique rend son tracé sinueux et très indépendant du paysage environnant. À l'est de Villepinte, il semble se prolonger par un chemin du même type rejoignant Alzonne. Il est jalonné par de petits sites antiques, du I^{er} siècle avant notre ère à l'Antiquité tardive. Le cimetière d'époque barbare de l'*Homme Mort* à Saint-Martin-Lalande, établi en bordure immédiate de ce chemin, constitue un indice d'ancienneté très fort, mais on peut proposer surtout une origine protohistorique pour ce tracé qui aboutit à l'*oppidum* de *Sostomagus*.

- Le chemin de la rive gauche du *Fresquel* :

Ce tracé a également son origine à Villepinte. Il longe le ruisseau du *Fresquel* au pied des reliefs qui bordent sa vallée au nord jusqu'à Souilhe. Une branche se poursuit vers l'ouest en direction de Soupex et Montmaur. Là, il passe au pied du cimetière à incinérations du Haut Empire de *Pech Calvel*. Une autre se dirige vers le nord-ouest pour contourner l'extrémité de la Montagne Noire à La Pomarède où le site d'*en Theulet*, dont la fonction reste à préciser, se trouve sur cet itinéraire qui se poursuit vers la plaine de Revel. De nombreux autres sites antiques, de l'époque républicaine au haut Moyen Âge, jalonnent fortement ce chemin, mais aucun rapport direct n'a été démontré par des fouilles.

3- Les voies et chemins transversaux à l'axe est-ouest

Les principales voies nord-sud prennent leur origine sur la voie d'Aquitaine à chacune des trois agglomérations les plus anciennes, dont la fonction de carrefour est évidente.

- De *Bram* part un chemin vers la Montagne Noire. Trois tracés parallèles se lisent au départ de l'agglomération : le premier suit la D. 4, un autre le double à l'est par *Villelisses*, un dernier prend la direction d'Alzonne, puis bifurque vers le nord et passe à l'est de *Villelisses*. La fouille de ce troisième chemin à *Buzerens* a démontré son utilisation à la période gallo-romaine sous deux aspects différents : une route disparue drainée par deux fossés rectilignes parallèles. Elle a été remplacée plus tard par un chemin creux marqué de profondes ornières (M. Passelac, 2002b, p. 193 et fig. 12). Cet itinéraire longe ensuite le *Lampy* sur la bordure de la cuesta de Carlipa. C'est le *Chemin de la Serre* que l'on peut prolonger jusqu'au hameau de Jean-Raymond. Au delà, il passe près des *Cammazes* pour se diriger vers l'*oppidum* de *Berniquaut*, possible *Crodunum* du *Pro Fonteio*. Le site, Verdun au Moyen Âge, a pu porter le nom de *Virodunum* à la période républicaine (ce

site ne correspond pas à Verdun, dans l'Aude).

De *Bram* vers le sud, la D. 4 correspond à un axe antique majeur probablement le plus utilisé, en venant de Narbonne, pour joindre les pays du piémont pyrénéen, les vallées de l'Ariège et de l'Arize. Il est jalonné par des sépultures à incinération du I^{er} siècle à la sortie du *vicus*, actuellement *avenue Georges Clémenceau*. Passant au pied du site ecclésial du *Mortier* à *Villesisclé*, il rejoint le carrefour de *Prouilhe* où est située une occupation gallo-romaine établie dès la période républicaine. Son importance est avérée pendant l'Antiquité tardive et le Moyen Âge. La voie franchit le relief à *Fanjeaux*, site idéal pour contrôler le passage à toutes les époques, puis se dirige vers Mirepoix par *Saint-Gaudéric*. Le tracé de l'actuelle D. 119 suit le plus souvent cet axe ancien.

- De *Sostomagus*, *oppidum* établi sur le relief de Castelnaudary, partent plusieurs anciens chemins vers le nord. Le plus ancien, pour M. Darbandi, prend la direction des *Cammazes* en évitant les villages médiévaux. Un autre rejoignait la voie du *Fresquel* aux *Loubatous* et poursuivait probablement vers la Montagne Noire.

Vers le sud, à la route passant par Villeneuve-la-Comtal retenue par M. Darbandi, nous préférons un itinéraire reconnu comme antique sur le terrain à l'ouest de la R.D. 6 vers Fendeille au lieu-dit *la Masquière* et au *Rivel* (D. Rolin et alii, *Rapport*, 2008, S.R.A.). Il se prolonge souvent plus directement que la R.D. 6 à travers les collines de la *Piège* jusqu'aux vallées de la *Vixiège* et de l'*Hers*, où il rejoint la voie *Fanjeaux-Mirepoix*. Cette route emprunte les meilleurs passages pour franchir la *Piège* : une belle succession de vallées orientées nord-sud (ruisseau de *Charlet*, ruisseau de *Pech d'Acou* et ruisseau de *Gélade*) coupant des reliefs peu élevés mais tourmentés.

- À *Elesiodunum* (Montferrand) se détachait à la période républicaine une voie se dirigeant vers le nord à destination des pays extérieurs à la Narbonnaise (*ad hostem*, dans le *Pro Fonteio*). Le tracé peut être facilement suivi de Montferrand jusqu'à *Saint-Paulet* où il est bordé par un site important, probable petite agglomération à la période républicaine. À *Montmaur*, il borde le site d'*En Bouquié* puis passe au pied du cimetière du Haut-Empire de *Pech Calvel* où il croise le chemin venant de Villepinte. Au-delà de *Saint-Paulet*, il est rejoint par le chemin de la vallée du *Marès*. On ne sait s'il empruntait le piémont de la *cuesta*, ou s'il se dirigeait vers la vallée du *Sor* par *Saint-Félix*.

L'Ouest audois ne possède aucune voie navigable ; aussi le transport terrestre y occupe-t-il une place assez exceptionnelle par rapport à d'autres régions de la Gaule. Le réseau des voies et anciens chemins, extrêmement dense dans la région de *Bram* et *Castelnaudary*, souligne l'importance de la fonction de passage de cette zone et sa situation de carrefour vers les pays de l'Ariège, les plaines du Tarn et la vallée de l'Aude. Ils ont facilité l'acheminement des productions de l'agriculture, de l'élevage, de l'artisanat et de la sidérurgie vers les villes et, en sens contraire, les matériels et produits offerts par les marchés, irrigant fortement l'économie de ce secteur. La voie d'Aquitaine, seule artère solidement construite et bornée, est la véritable colonne vertébrale des pays

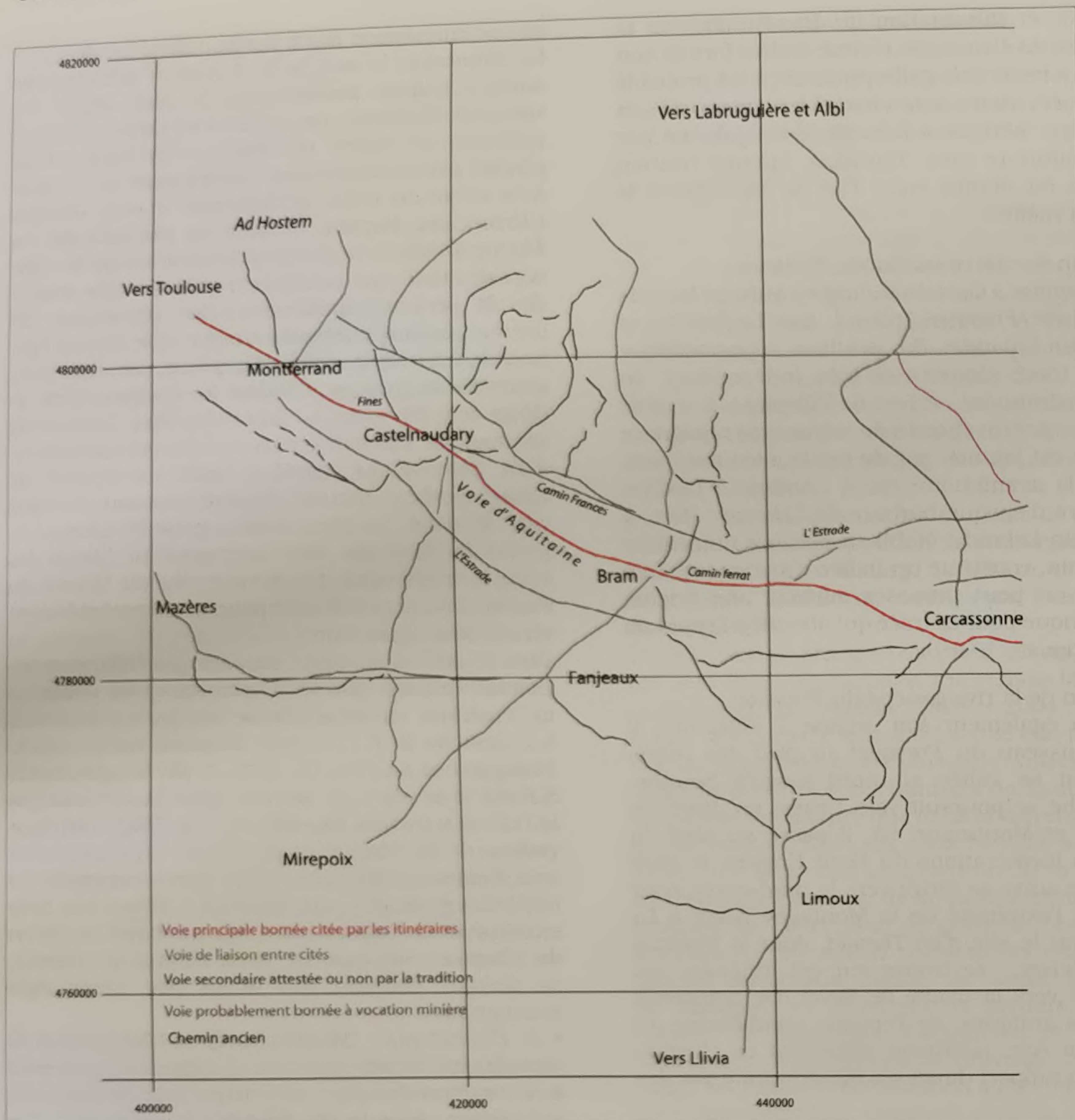


Fig. 25 -
Les routes
de l'ouest
audois

audois et s'impose comme le plus puissant facteur de dynamisme économique et d'évolution culturelle (M. Passelac, 1981 [1983] ; - C. Sanchez, 2008).

Bibliographie complémentaire

Decramer L.-R.,

2008 : La via Aquitania entre Méditerranée et Atlantique, dans *L'Archéologue*, dossier *Voies romaines*, n° 93, déc. 2007- janv. 2008.

Guy M.,

2002 = Routes et organisation du territoire, dans *C.A.G. 11/1*, Paris, A.I.B.L., 2002, p. 94-99.

Henry Y.,

2005 = *Maison de l'Archéologie, Commune de Bram (Aude)*, D.F.S. de fouille préventive, S.R.A. de Languedoc-Roussillon, Montpellier, 2005.

Moreno Gallo I,

2004= *Vías Romanas, Ingeniería y técnica constructiva*, Madrid, 2004.

Passelac M.,

1998b = *Note de synthèse sur le tracé de la voie d'Aquitaine au sud-est de Castelnaudary*, Arch. S.R.A., 2 p. et plan.

2004 = *Un espace latéral à la voie d'Aquitaine et un cimetière d'époque moderne à Bram (Aude)*, Rapport de suivi de travaux, S.R.A. de Languedoc-Roussillon, Montpellier, 2004.

Rolin D. et alii,

2007 = Rolin D. Durand C., Ricaud P.-I. (part.) , Passelac M. (coll.), *Zone d'activité intercommunale Au Rivel, Fendeille (Aude)*, Rapport final d'opération de diagnostic archéologique, I.N.R.A.P., S.R.A. de Languedoc-Roussillon, Montpellier, 2007, 58 p.

Sanchez C.,

2008 = Sanchez (Coord), *La voie de Rome, entre Méditerranée et Atlantique*, Catalogue d'exposition, Ausonius, Bordeaux, 2008.

Sillières P.,

1990 = *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*, Bordeaux, Centre Pierre Paris, 1990.

2002 = Voies et chemins, dans Paillet J.-M. dir, *Tolosa, Nouvelles recherches sur Toulouse et son territoire*, Toulouse, 2002 (Collection de l'E.F.R., 281), p. 283-285.